

# **TRABAJO FIN DE ESTUDIO**

## **SINIESTROS IN ITINERE Y RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL**



*Autor: Mario Asmarats Meroño.*

*Director: José Antonio Martínez García.*

## ÍNDICE

1. RESUMEN E INTRODUCCIÓN.
2. CONSTRUCCIÓN LEGAL Y JURISPRUDENCIAL DE LOS SINIESTROS DE TRABAJO *IN ITINERE*.
3. LOS SINIESTROS *IN*ITINERE EN ESPAÑA: CASUÍSTICA, CONSECUENCIAS PERSONALES Y ECONÓMICAS.
4. LA RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL POR LOS SINIESTROS *IN ITINERE* EN VEHÍCULOS.
5. LA PREVENCIÓN DE LOS SINIESTROS DE TRÁFICO *IN ITINERE*: ESPECIAL REFERENCIA A STOP ACCIDENTES.
6. CONCLUSIONES.
7. BIBLIOGRAFÍA.

*En agradecimiento a Ana Novella, a José Antonio Martínez García y a Stop Accidentes, por su encomiable labor y por su colaboración en este trabajo.*

## 1. RESUMEN.

Desde hace unas décadas, los siniestros de tráfico se han erigido como uno de las principales causas de mortalidad y de lesiones especialmente entre la población joven, configurándose como un elemento de especial preocupación social y política que ha generado devastadoras consecuencias para innumerables personas. Y dentro de estos accidentes, los que suceden en el traslado de casa al trabajo o viceversa, toman una especial relevancia.

Es por ello que en el presente Trabajo de Fin de Grado se abordará de forma sistemática el tema de los siniestros de trabajo *in itinere* desde una perspectiva jurídico-económica que nos permita conocer de una forma adecuada el alcance y las consecuencias de los mismos.

Para ello se recurrirá a legislación, jurisprudencia y estadísticas de diferentes organismos oficiales que dan una clara muestra de la gravedad y los enormes prejuicios que estos crean a todos los niveles.

También se tratará en este trabajo una serie de medidas de prevención, entre las que se situará la actuación de “STOP ACCIDENTES”, como medios esenciales para su reducción.

La elevada accidentalidad laboral siempre ha sido un símbolo distintivo del mercado laboral nacional que se ha visto incrementada notablemente en los últimos años como consecuencia de la precarización laboral y la necesidad del ahorro empresarial fruto de la mayor competitividad y la crisis económica iniciada en 2008.

Este incremento de la accidentalidad laboral queda claramente reflejado en las estadísticas y datos recogidos por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social donde se puede apreciar un incremento de los siniestros de cualquier tipo que han pasado de 518.988 en 2015 a los 532.977 en 2018<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> El Ministerio de Trabajo publica anualmente el listado de los accidentes de Trabajo donde se incluyen el número, tipologías y consecuencias entre otros aspectos. Estos informes están disponibles *online* desde el año 1999. Para dar una imagen de la afirmación sobre el crecimiento de los accidentes, se han utilizado los informes de 2008 y 2018 sin perjuicio de que a lo largo del trabajo se citen más adelante. En esta parte en concreto, y en aras a la agilidad del trabajo, remitiremos al de 2018 por ser el más reciente. Este es el enlace de interés donde se podrán consultar todas las fuentes estadísticas del trabajo: <http://www.mitramiss.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>

Dentro de estos, los siniestros *in itinere* representan un porcentaje muy significativo de entorno a un 18 de media de los siniestros totales en los últimos cinco años siendo por ejemplo en 2015 un total de 69.765 mientras que en 2018 ascendieron hasta la cifra de 84.511 (Ministerio de Trabajo, 2018).

Aquí se puede apreciar que, dentro del marco general de ascenso, este tipo de accidentes se han incrementado más que proporcionalmente, lo que da clara muestra de su enorme trascendencia.

Así al margen de un estudio más específico sobre la fenomenología y casuística de estos accidentes, se debe poner desde el primer momento de relieve su prevalencia y sus enormes efectos tanto personales como económicos.

Y como no, se debe incidir en los medios de prevención existentes y en la labor de asociaciones y administraciones junto con empresas para su reducción.

Así, el primer elemento a tratar en este trabajo se desarrollará en torno a la delimitación de la figura del siniestro *in itinere* y sus requisitos, mediante el estudio de su reconocimiento, de las circunstancias que deben confluir para su calificación, los supuestos que están excluidos y ver si existen ciertas peculiaridades a destacar.

Posteriormente se estudiará la responsabilidad empresarial y los costes económicos de los mismos derivados de los mismos.

Para finalizar se analizarán diferentes medidas de prevención a desarrollar tanto por los trabajadores, como por las empresas y las administraciones públicas resaltando la trascendental labor realizada por “STOP ACCIDENTES” como medio de concienciación y prevención de los siniestros de tráfico en general, y de los siniestros *in itinere* en particular.

## 2. CONSTRUCCIÓN LEGAL Y JURISPRUDENCIAL DE LOS SINIESTROS DE TRABAJO *IN ITINERE*.

Lo primero que debemos indicar cuando hablamos de siniestros *in itinere*, es que nos estamos refiriendo en todo momento a siniestros viales de trabajo, por lo que podemos identificar a los mismos como un subconcepto o subgrupo dentro de la accidentalidad laboral general.

Junto a este siniestro *in itinere*, con unas características similares, podríamos establecer otro subgrupo sobre los conocidos como accidentes en misión. Estos son los que se producen en un desplazamiento, pero dentro de la jornada laboral y con fines laborales distintos a la llegada o traslado del domicilio al trabajo o viceversa. Así si bien se constituyen como siniestros de tráfico fundamentalmente relacionados con siniestros de tráfico, no son el objeto de estudio de este trabajo si bien las ideas de prevención que se desarrollarán les serán plenamente aplicables.

En este sentido, *a grosso modo*, podríamos indicar los elementos definitorios del siniestro laboral, vienen marcados por un carácter dinámico que ha dado lugar diariamente a una enorme casuística de pronunciamientos legislativos y judiciales (BALLESTER PASTOR, 2007; pp. 8).

Es esta casuística la que va a determinar si nos hallamos ante un siniestro laboral *in itinere* o nos encontramos ante un siniestro no laboral.

De cara al esclarecimiento de este extremo, la postura del legislador ha consistido en crear un marco legislativo general que no comprende las circunstancias concurrentes, sino que se limita a crear un concepto global. En este contexto, debemos señalar que a juicio de quien escribe, ha sido la jurisdicción social en sus diferentes instancias la que ha ido configurando de forma ajustada a la realidad esta figura dentro del enorme margen de interpretación que el legislador les ha otorgado (IBÁÑEZ MUÑOZ, 2015; pp. 36-37).

Así, cuando decimos que los siniestros *in itinere* constituyen un concepto dinámico, nos referimos a la enorme variabilidad de los mismos atendiendo a criterios como el desarrollo en lugares cambiantes; la multiplicidad de medios por los que una persona puede optar en el camino al trabajo (automóvil, moto, metro...); o que

atendiendo a las circunstancias del viaje nos encontraremos con que tal pueda ser considerado *in itinere*.

En todo caso, para la definición de este accidente laboral debemos tomar como punto de partida lo determinado por el artículo 156.2 a) del Real Decreto Legislativo 8/2015, que constituye la reforma de la Ley General de la Seguridad Social que señala lo siguiente:

*“Tendrán la consideración de siniestros de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”*<sup>2</sup>

Con esta definición, lo que hizo el legislador es recoger la tradición jurisprudencial que venía interpretando de forma extensiva los elementos necesarios para la consideración del siniestro como *in itinere* dentro tratándolo siempre como un accidente de trabajo que aparece como consecuencia del inevitable nexo causal de que para que exista el trabajo, es necesario que el trabajador se desplace hasta el mismo. Esto ha llevado a nuestra jurisprudencia históricamente a reconocer que se debe extender la protección social a las personas que realizan un trabajo y que como consecuencia del mismo se desplazan y sufren un accidente en este trayecto. Y es en este punto concreto donde nace la calificación como accidente laboral *in itinere* (MONEREO LÓPEZ, 2011; PP. 18-19).

Es precisamente por esta enorme casuística y dinamismo de los elementos y situaciones que conforman el accidente *in itinere*, por lo que he decidido crear un detallado estudio jurídico de las mismas para conseguir crear un marco que me permita desarrollar de forma coherente y adecuada el resto de efectos y medidas de prevención de la figura central del presente trabajo.

Así, para tener una idea aún más clara de que debemos considerar como tal, debemos aludir a un pronunciamiento del Tribunal Superior de Justicia de Navarra que por su rotundidad ha sido fundamental en este aspecto:

*“(…) se debe considerar siniestro de trabajo in itinere es aquél que sufre el trabajador al ir o volver del trabajo, utilizando el camino habitual, sin interrupciones en el mismo*

---

<sup>2</sup> Si bien el vigente TRLGSS es de 2015, esta disposición ya se hallaba en redactada en términos idénticos o muy similares en legislaciones anteriores

*de carácter voluntario o privado, y mediante la utilización de medios y recorridos usuales*<sup>3</sup>.

Sentada esta breve base, cabe realizar una serie de consideraciones sobre el origen de esta figura que nos lleve hasta la actual concepción y aplicación de la misma.

Como ya se ha indicado, un siniestro en el trabajo es fruto de un proceso de construcción jurisprudencial consecuencia de los cambios en los trabajos y los medios de transportes utilizados para llegar y volver a los mismos que ha dado lugar a la necesidad de crear concepciones protectoras de situaciones en las que los trabajadores pueden sufrir un accidente causado por el indispensable desplazamiento hasta su lugar de trabajo.

Una vez reconocida esta necesidad, van surgiendo una serie de elementos que contribuyen a modular el concepto y que lo han llevado hasta su posición actual fundamentalmente a través de pronunciamientos judiciales que, en nuestro ordenamiento, como bien es sabido, se les reconoce el valor de fuente del derecho llegándose a crear un nutrido cuerpo jurisprudencial sobre el que se asienta este análisis.

Es por esta cantidad de sentencias sobre el mismo, y dado que unas presentan mayor trascendencia y recorrido que otras, por lo que en este trabajo he recurrido a las que mayor peso específico tienen en la creación y desarrollo del precepto junto con la legislación más

Un hecho fundamental a tener en cuenta cuando hablamos de siniestros de trabajo *in itinere* es que los mismos son fruto de una trayectoria jurídico-legislativa muy amplia que ha tenido que ir adaptándose a la enorme cantidad de cambios políticos, económicos, sociales y laborales que se han ido generando. Estos factores, y los nuevos que aparezcan, deben ser siempre considerados para su determinación creándose una visión del mismo que en ningún momento puede ser estanca; si no que, debe ser vista como un binomio causa/consecuencia que está abierto. Este pensamiento es el argumento que la jurisprudencia ha utilizado para adaptar la figura a las circunstancias (SÁNCHEZ PÉREZ, 2013).

---

<sup>3</sup> En este sentido se pronuncia STSJ de Navarra del 28 junio de 2010 (AR.417851) que resulta enormemente ilustrativa del posicionamiento actual de los Juzgados y Tribunales sobre estos accidentes.

En virtud de todo lo expuesto, se ha optado por establecer cuatro fases que constituyen verdaderos hitos para su construcción y que son los siguientes:

1. El primer pronunciamiento judicial al respecto es lo sentenciado en julio de 1908 por el Tribunal Supremo en aplicación de la entonces vigente Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900. Se refleja este como el primer pronunciamiento donde se protege un traslado al lugar de trabajo. En este caso concreto, se trata el fallecimiento de un trabajador durante el traslado que hacía desde su residencia hasta el barco en el que tenía que realizar su prestación de servicios al ser este abordado por otro barco (DEL PESO Y CALVO, 1968; pp. 246-247).

La novedad de esta sentencia, y su trascendencia, la podemos encontrar en que quiebra con el estancamiento que estaban sufriendo las concepciones sobre accidentes de trabajo. Además, se trataba de un accidente en un barco cuando se viajaba a otro barco en el que se prestaba servicio con lo que la relación de causalidad podría haberse desechado por el Supremo, cosa que no sucedió y que puso la primera piedra en la construcción jurisprudencial. Posteriormente, se debe destacar otra sentencia del Tribunal Supremo el 3 de octubre de 1924 Sala de lo Social en el que se reconoce la causalidad directa en un accidente en la travesía al trabajo.

2. Una vez abierta la senda, debemos destacar la Sentencia del Tribunal Supremo del 1 de julio de 1954<sup>4</sup> donde se recoge expresamente por primera vez el término *in itinere*.

Señala esta sentencia que *“La acertada amplitud que la jurisprudencia ha dado al concepto del accidente producido con ocasión o por consecuencia de trabajo, ha hecho incluir en él a los siniestros que se ocasionan fuera del trabajo, pero guardando con él alguna relación causal y por eso se consideran accidentes indemnizables a los producidos in itinere al ir a tomar el trabajo o al regresar, después de haber cesado, al domicilio, ya se utilicen los medios proporcionados o impuestos por la empresa, ya los use discrecionalmente el trabajador sin prohibición de la empresa, si son usuales y no se utilizan con imprudencia, pero, en todo caso, se precisa la relación causal, más o menos directa, entre el trabajo y el siniestro, relación que ha de ser demostrada o deducirse de las circunstancias peculiares del suceso, pues así como el ocurrido durante el trabajo se presume indemnizable, salvo la prueba de causa excluyente de la*

---

<sup>4</sup> Nos referimos a la paradigmática Sentencia del Tribunal Supremo del 1 de julio de 1954 (RJ 1954/1840)

*responsabilidad patronal, el que ocurre fuera del trabajo no lleva esa presunción”* (SÁNCHEZ PÉREZ, *op. cita*; pp. 247).

A raíz de estas sentencias, se crea una nueva línea interpretativa del concepto accidente de trabajo que venía a recoger la expresión “*por ocasión*” de la Ley de Accidentes de 1900 y se empieza a construir de forma clara la protección personal y social de la persona trabajadora terminando con la noción previa de protección solo en lugar y horario de trabajo entendiéndose como tales la zona en la que se desarrolla la prestación laboral y en la que se encuentran subordinados a la acción empresarial durante la jornada laboralmente estipulada (PONS PONS, y SILVESTRE RODRÍGUEZ, 2017)

Así, se instala social y jurídicamente la conciencia de que lo que ocurra en el traslado del trabajo a la vivienda y viceversa, tiene una naturaleza laboral y por ello se debe proteger con idéntica intensidad que cualquier otro tipo de siniestro de trabajo reputándose como una contingencia profesional. Otro gran avance que se desarrolla a raíz de estas sentencias y que se consolida en la década de los 40 es que se reputará como tal el accidente independientemente del medio de transporte siempre que este fuera legal y adecuado al fin que se persigue no cabiendo un uso imprudente o prohibido de los mismos (POQUET CATALÁ, 2014)

No obstante, lo último señalado en el anterior párrafo sigue resultando de trascendental importancia para la determinación del siniestro *in itinere* ya que, si concurriera cualquier género de imprudencia o temeridad, (como se verá más adelante), este accidente en concreto quedaría excluido. Es también desde este punto cuando el elemento mecánico del siniestro *in itinere* comienza a considerarse y a excluir la consideración como tal en caso de una situación defectuosa o que genera peligro a causa de la imprudencia o negligencia del trabajador.

Otra consecuencia a destacar que surge a raíz de las sentencias citadas es que se debe establecer una presunción de laboralidad en cualquier siniestro *in itinere*.

En este sentido es pionera la ya citada sentencia de octubre de 1924 al indicar que: “*relación ha de ser demostrada o deducirse de las circunstancias peculiares del suceso*”. Así, podemos apreciar desde un momento primigenio de la construcción que

no existe presunción *iuris tantum* si no que corresponde a la parte que alega la existencia demostrarlo<sup>5</sup>.

Estos pronunciamientos que abrieron el camino junto con otros posteriores y la marcada relevancia de la jurisprudencia como fuente de derecho en nuestro ordenamiento jurídico, han sido trascendentales para la construcción. Pero estas construcciones jurisprudenciales siempre se han apoyado en normas legislativas que las amparaban y sobre las cuales actuaban interpretándolas. Dentro de estas normas ocupa un lugar privilegiado el Convenio 121 de la Organización Internacional del Trabajo.

En este punto, también se debe mencionar un gran elemento de avance en su desarrollo normativo como es la actividad de esta organización internacional. El Convenio 121 que establece las normativas acerca de los tributos por siniestro de trabajo y enfermedad profesional aprobados en la Conferencia Internacional del Trabajo en Ginebra el 28 de Julio de 1967 adoptaba una serie de iniciativas muy interesantes en esta materia como por ejemplo la que incluye su artículo 7 al indicar que:

*“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.”*

Este compromiso internacional con la OIT es sin lugar a dudas uno de los que mayor fuerza jurídica ha tomado en nuestro ordenamiento para la creación del concepto

---

<sup>5</sup> Organización Internacional del Trabajo: C121 - Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales. Disponible en [http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C121](http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C121)

*in itinere*, ya que España al ser miembro de la organización se compromete a ratificar y aplicar las disposiciones adoptadas en el seno de la organización<sup>6</sup> .

Una consecuencia directa de la ratificación de este Convenio fue la introducción del artículo 84.5 de la Ley General de la Seguridad Social de 1966 estableciendo lo siguiente: “5. *Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, siempre que concurran las condiciones que reglamentariamente se determinen.*”

En este punto ya se puede observar claramente como el precepto remite directamente al concepto *in itinere* ya construido con anterioridad jurisprudencialmente. Aunque en realidad, esta normativa fue el espaldarazo definitivo que permite un desarrollo más concreto de elementos que aún a día de hoy configuran el siniestro *in itinere* a través de un continuo desarrollo jurisprudencial continuo de elementos específicos del siniestro de trabajo *in itinere* en base los precedentes, evoluciona y se adapta a los tiempos en función de las necesidades que socialmente se determinen<sup>7</sup>.

Esta naturaleza cambiante y abierta de esta figura jurídica a raíz de esta normativa aparece recogida en la STS de 28 de diciembre de 1962 (RJ 1963/282) que indicaba que: “*La doctrina que elabora este Tribunal sobre accidente que se produce en el trayecto comprendido entre la residencia del operario y el lugar de trabajo y viceversa no es una teoría rígida e inmutable, sino flexible y evolutiva, pues ha de moldearse sobre realidades en constante mutación*”.

De esto se desprende de forma clara que el señalado Convenio 121 ha sido trascendental para determinar tanto desde una perspectiva legislativa, como desde una perspectiva jurisprudencial la figura de los accidentes *in itinere*.

Pero paralelamente, se ha establecido una relación de mutualismo entre este y la jurisprudencia ya que, si bien la jurisprudencia lo ha aplicado sistemáticamente y desarrollado, sin esta esta norma no podría haber subsistido debido a la inoperancia del legislador.

---

<sup>6</sup> Los Convenios OIT ratificados por España en diferentes materias que afectan directamente al mundo laboral pueden ser consultadas en <https://www.ilo.org/madrid/espa%C3%B1ay-los-convenios/lang-es/index.htm>

Tras lo expuesto, se ha identificado cuando se introduce una primera noción del accidente de trabajo *in itinere* en nuestro ordenamiento gracias a la ya cita STS de 1 de julio de 1954, (RJ 1954/ 1840) mientras que se ha indicado como ha sido su proceso de evolución a través de los distintos pronunciamientos y hasta llegar de la construcción jurisprudencial a la actual construcción legal de los mismos.

Este paso del campo jurisdiccional al campo legislativo ha generado una serie de presunciones que lo separan de los accidentes de trabajo comunes<sup>8</sup>. No obstante, han pervivido algunas interpretaciones erróneas de la naturaleza y contenido del mismo ante las que ha tenido que pronunciarse el Tribunal Supremo.

Un ejemplo paradigmático de esto lo constituye la Sentencia del Tribunal Supremo de 30 de mayo de 2000 (RJ 2000/5891) donde el Alto Tribunal determina que se atribuye como siniestro de trabajo a los accidentes como lesiones repentinas y no se le considera siniestro de trabajo a los padecimientos de distinta etiología y manifestación. Aquí se puede ver como el Supremo sigue aclarando este concepto diferenciándolo de los accidentes de trabajo comunes y estableciendo cuales deben ser considerados como *in itinere* en caso de controversia.

Aunque como ya se ha señalado, y como se recoge en la propia sentencia el Tribunal Supremo en Sentencia del 16 de noviembre de 1998 (Rec. 502/1998) había determinado que *“En justificación de esta doctrina hay que tener en cuenta que el accidente in itinere, fue una creación jurisprudencial recogida posteriormente por el legislador en el Texto Articulado Primero de la Ley General de la Seguridad Social ( RCL 1966, 734 y 997) , y es la manifestación típica del accidente impropio, que actualmente se consagra con carácter autónomo en el artículo 115.3 de la Ley General de la Seguridad Social, con la misma redacción del artículo 84.3 del texto de 1974, que suprimía la referencia a la “conurrencia de las condiciones que reglamentariamente se determinen”*. En este sentido se puede ver el accidente *in itinere* como un accidente impropio que no se deriva directamente de la ejecución de una prestación laboral, si no que se genera por las circunstancias concurrentes consecuencia de la necesidad de desplazamiento del trabajador para hacer efectiva esa prestación de manera que si esta no existiera, no se hubiera producido el desplazamiento y por ende el accidente (GARCÍA ORTEGA, 2017: pp.18-19)

---

<sup>8</sup> Entendiendo como tales lo que se producen realizando el trabajo en sí mismo y diferenciándose de los siniestros *in itinere* y en misión.

Entonces en este punto, debemos referirnos a las ya citadas presunciones legislativas del 156.2 LGSS, donde se crea una presunción *iuris tantum*, o que admite prueba en contrario, por la que el trabajador en caso de siniestro *in itinere*, o sus causahabientes si el siniestro hubiese sido mortal, deben ser quienes prueben la naturaleza del mismo y que se cumplen los requisitos jurisprudencial y legalmente establecidos; mientras que en el caso del siniestro acaecido durante la jornada y el espacio de trabajo el empresario o las agrupaciones mutualistas deberán persuadir que la lesión no guarda relación con la actividad laboral (VICENTE HERRERO et al, 2012; pp. 73-74).

En este aspecto legislativo que pudiera resultar conflictivo o inductivo a error, con dos presunciones legislativas que no quedan claramente definidas, ha sido solucionado por el Tribunal Supremo en la ya citada Sentencia de 30 de mayo de 2000 donde indica “*se delimita el AT in itinere a aquellos casos solo en los que se produce un accidente en “sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación”*”. Asimismo advierte esta sentencia en las diferencias probatorias respecto de la laboralidad del accidente destacándose que el entonces vigente art. 115 LGGS (que se ha sido redactado tal cual en el actual reforma de la Ley General de la Seguridad Social en 2015) determina lo siguiente: “*Tendrán la consideración de accidentes de trabajo: a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*” por su parte en el caso de los accidentes en el lugar y tiempo de trabajo, ese mismo art. 115.3<sup>9</sup> establecía que: “*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.*”

Aquí resulta fundamental señalar el matiz que supone la creación de una presunción *iuris tantum* en la que se genera directamente a la obligatoriedad de los accidentes *in itinere* de ser demostrados por quien los alega o sus causahabientes generándose una inversión de la prueba de la carga para la consideración de laboralidad del siniestro (VICENTE HERRERO, *ídem*).

Una vez sentado todo lo anterior, se procede a desglosar los elementos que jurisprudencial y doctrinalmente configuran el accidente *in itinere* en la actualidad. Nos

---

<sup>9</sup> En la actualidad idéntica redacción en el 156 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

referimos en este caso a una serie de elementos concretos que se van a analizar en las siguientes líneas (FLORES y RIVAS, 2015; pp. 42-49).

Primeramente, como ya se ha señalado anteriormente en la definición jurisprudencial del accidente *in itinere* como impropio, o es consecuencia del trabajo si no del obligatorio desplazamiento que se produce para su realización. La idea básica sobre la que se erige este elemento es que sin trabajo no hay desplazamiento y sin desplazamiento el accidente no existe. Es por eso que sólo se puede calificar como tal a aquel viene impuesto como una obligación derivada de acudir o volver del trabajo pronunciándose en este sentido entre otras las SSTS del 19 de enero de 2005 (AR. 2534); del 29 de marzo de 2007 (AR.3530); y del 15 marzo 2013 (AR.3839). Estas sentencias han venido reiterando que se debe establecer un sentido limitado en la concepción del accidente *in itinere* limitándose a aquellos que se producen “*en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación como son las enfermedades surgidas o manifiestas en el trayecto de ida o vuelta al trabajo*”.

Así, ya podemos observar dos elementos que son claves y deben aparecer concurrentemente en la interpretación del Tribunal Supremo para tal calificación como son: *el lugar de trabajo y el domicilio de la persona trabajadora, y la necesaria conexión de ellos a través del trayecto* (STS de 29 de septiembre de 1997 (AR..6851))

Así, se viene exigiendo la comunicación simultánea de las siguientes circunstancias que integra el accidente *in itinere* (SERNA CALVO, 2014; pp. 2-3):

- a) Un elemento teleológico que exige que la finalidad del desplazamiento sea o este determinado por el trabajo
- b) Un elemento topográfico que vincula el traslado a la ruta habitual desde el trabajo al domicilio o viceversa
- c) Que se preserve el nexo causal temporal al producirse el mismo durante un tiempo razonable de trayecto sin que existan desviaciones o alteraciones que pudieran modificarlo
- d) Que el trayecto se realice en un medio normal de transporte (elemento mecánico)

**Pero al igual que se ha definido positivamente que son siniestros *in itinere*, también resulta relevante la introducción de una serie de elementos que dan lugar a la exclusión como tales.**

En este extremo, el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, concretamente en su artículo 156, establece una serie de supuestos que generarán la exclusión de esta calificación. Concretamente estas exenciones aparecen en su apartado 4 y son las siguientes:

4. No se considerará como siniestro de trabajo:

a) Las lesiones que al producirse no se relacione con la ejecución de la actividad laboral. Entra en consideración también como siniestro de trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos naturales.

b) Igualmente no entran en consideración las lesiones causadas por imprudencia del trabajador.

Nos encontramos aquí con dos excepciones que funcionan como presunciones en favor del empleador al que no se le puede hacer responsable penal, civil o laboralmente del siniestro cuando concurren estas causas que son externas a su voluntad y capacidad siendo los primeros sucesos inevitables que no pueden generar responsabilidad; mientras que la segunda se refiere a imprudencias directamente imputables al trabajador que excluyen tal calificación. En todo caso y como se ha señalado, la carga de la prueba recae sobre el trabajador.

Asimismo, hay que tener en cuenta lo dispuesto en el apartado cinco de ese mismo artículo cuando señala que:

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

*a) La imprudencia profesional que sea consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se derive de la confianza que este inspira.*

*b) La concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo.*

En el enunciado anterior de la letra b) en relación con la letra a) apartado del apartado anterior el que genera mayor controversia y consiste en delimitar si la actuación del conductor es dolosa o imprudente. Así por ejemplo hay situaciones

extremas como importantes excesos de velocidad que excluyen esta calificación. Mientras que por ejemplo la salida de vía como consecuencia de una relajación por tratarse de un trayecto que se hace diariamente sí que debe ser considerada como tal pronunciándose en este sentido entre otras la STS, de 1 de febrero de 2001, (ref. núm. 2295/2001)

Así, a los requisitos puramente objetivos ya señalados, hay que añadir un componente subjetivo que determinará si el accidente es laboral o no ya que se debe estudiar la actuación y la conducta de la persona para determinar si su comportamiento ha sido dolo o imprudente y qué tipo de imprudencia ha sido ya que el accidente puede perder su carácter laboral.<sup>10</sup>

Hay que tener presente que cumplidos los requisitos que hemos visto con anterioridad para los AT y los AT *in itinere* se debe analizar la conducta de la persona trabajadora para así poder determinar si se ha cometido alguna imprudencia y de qué tipo, o si la acción ha sido dolosa y por tanto pierde su naturaleza laboral.

En este sentido, el Supremo viene señalando que las conductas temerarias y dolosas rompen el nexo causal necesario siempre que se desarrollen comportamientos graves y contrarios a la forma natural de actuar. Cuando estos aparecen, se produce una quiebra del nexo causal necesario y por ende de la laboralidad del accidente e invirtiendo la responsabilidad derivada del mismo.

No obstante, se debe señalar que los conceptos de imprudencia difieren del ordenamiento laboral al ordenamiento penal ya que la finalidad de la primera es sancionar con el detrimento de protección un peligro concretamente cubierto; mientras que la segunda aspira a la protección de un colectiva que pueda ser objeto de daño por esa imprudencia (3 STS del 10 de mayo de 1988 (AR.3595)).

Es por todo esto que para que el accidente pueda ser clasificado como *in itinere*, se precisa que la persona lo sufra al ir o volver del trabajo a su domicilio por una ruta normal, en un tiempo razonable y empleando un medio de transporte adecuado a tal fin

---

<sup>10</sup> Debemos diferenciar, la imprudencia temeraria, entendida como aquella situación extrema en la que la persona trabajadora no solo comete una infracción sino que obviando las más elementales normas asume riesgos de carácter significativo conociendo el peligro que entrañan; de la imprudencia profesional que tiene lugar cuando debido a la confianza y rutina que nace del desarrollo de un trabajo de forma continua se produce una falta de atención por la persona trabajadora que da lugar al accidente (STS del 16 de julio de 1985 (AR.3787)).

siempre que no concurren en estos desplazamiento dolo o imprudencias temerarias entendidas estas últimas como “*la omisión de las más elementales medidas de precaución cuya puesta en práctica hubiera evitado el siniestro o situaciones en las que el evento lesivo es claramente previsible*” o “*aquella conducta del trabajador en que, excediéndose del comportamiento normal de una persona, se corra un riesgo innecesario que ponga en peligro la vida o los bienes, conscientemente, o cuando el trabajador consciente y voluntariamente contraría las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona normal*” (STSJ de Andalucía del 2 de diciembre de 2003 (AR.4206)).

Respecto a las enfermedades, la jurisprudencia viene señalando que “*las enfermedades o dolencias surgidas o manifestadas en el trayecto de ida y vuelta al trabajo no son calificadas como derivadas de accidente de trabajo porque la presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo (...) ya que esta solo alcanza a los acaecidos en el tiempo y lugar de trabajo, y no a los ocurridos en el trayecto de ida o vuelta del mismo*” (STSJ de Castilla-La Mancha del 27 de abril de 2011 (AR.196794)).

Así, la calificación del siniestro como *in itinere* se refiere exclusivamente a los siniestros que se desarrollan concretamente excluyendo cualquier relación con procesos morbosos sea cual sea su manifestación y su etiología (SOBRINO GONZÁLEZ, pp. 579-582).

A modo de conclusiones sobre este extremo podemos abstraer las siguientes normas en la jurisprudencia del Tribunal Supremo a partir de la Sentencia del 6 de marzo de 2007 (AR.1867):

- 1); “*La presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo, solo alcanza a los acaecidos en el tiempo y lugar de trabajo, y no a los ocurridos en el trayecto de ida al trabajo o vuelta del mismo*”

2) “*La asimilación a accidente de trabajo del accidente de trayecto se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación. Y ello es así porque, como señala la STS 16-11-98 ( RJ 1998, 9825) "En justificación de esta doctrina hay que tener en cuenta que el accidente in itinere, fue una creación jurisprudencial recogida posteriormente por el legislador en el Texto*

*Articulado Primero de la Ley General de la Seguridad Social ( RCL 1990, 922/1049) , y es la manifestación típica del accidente impropio” ya que la misma no es consecuencia directa de la realización de un trabajo si no que se deriva de la necesidad sinalagmática<sup>11</sup> del desplazamiento.*

Pese a esto, se refiere a la atribución de siniestro *in itinere* cuando la causalidad guarda relación de con el trabajo, y no se refiere a la lesión o trauma sin discusión.

El artículo 156 se refiere a que la lesión que se manifiesta durante la jornada laboral y en el lugar de trabajo, y con distintos grados de gravedad, pues en la presunción es admisible pruebas de lo contrario, en contra parte con el siniestro *in itinere* que automáticamente se produce esa valoración que señala la Sentencia del Tribunal Supremo del 24 de junio de 2010 (AR.6303)cuando indica que *"tendrán la consideración" dice el legislador, siempre claro está que concurren los requisitos jurisprudenciales que se señalan para su calificación, lo que produce una inversión en la postura de las partes pues en éste el trabajador o sus causahabientes han de demostrar que concurren esos requisitos, mientras que en el ocurrido en el tiempo y lugar de trabajo es el patrono o las entidades subrogadas quienes han de justificar que esa lesión no se produjo por el trabajo (...) En consecuencia no pueden ampliarse, mezclándolas, estas dos presunciones claramente diferenciadas por el legislador, como en esencia se pretende en el recurso que ha de ser desestimado por cuando la sentencia combatida sigue esa doctrina unificada" .*

Así, podemos encontrar doctrina controvertida sobre el elemento causal que se podría resumir en las siguientes casuísticas:

- La primera de ella la encontramos en la STSJ del País Vasco del 13 de mayo de 1993 (AR.3345) donde se determina que la vinculación del accidente con la laboralidad, como por ejemplo en el caso del accidente sufrido a causa de un infarto mientras se vuelve del trabajo, es perfectamente calificable como *in itinere* cuando las características del trabajo pudieran haberlo ocasionado como por ejemplo la respiración de humos que generan pulmones anacrónicos. Asimismo, la falta de pago del trabajador por la empresa también podría ser considerada como elemento generador del infarto o la crisis de ansiedad que deriva en accidente mientras se va al trabajo o la responsabilidad que el

---

<sup>11</sup> Contrato en el que interviene al menos dos partes que suscriben obligaciones recíprocas.

desempeño de determinados puestos de trabajo comporta como por ejemplo los Directores de Sucursales Bancarias (en este sentido se pronuncian entre otras STS del 21 de septiembre de 1996 (AR.6766) y STS del 4 de julio de 1988 (AR.5752) respectivamente).

- Frente a esta interpretación amplia se han venido denegando como *in itinere* siniestros derivados de extremos como el desvanecimiento del trabajador a causa de la fatiga del trabajo cuando el trabajador se encontraba esperando al metro o aquellos que se producen en cafeterías minutos antes del inicio de la jornada laboral mientras el trabajador tomaba un desayuno previo al trabajo (en este sentido se pronuncia la STS del 30 de mayo de 2000 (AR.5891)).

El último elemento a destacar para acabar de definir cuáles son estos siniestros y sus características se refiere a la intervención de un tercero, respecto a lo cual se determina que *“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”*. Por lo tanto, un factor clave para que se considere como accidente *in itinere* es que el causante tenga relación con el trabajo. En este sentido, señala el TS en Sentencia del 20 de junio de 2002 (AR.7490) que *“No puede negarse que la actuación de un tercero, incluso con culpabilidad civil o criminal concurrente, no debe impedir, en algunos casos, la declaración de accidente de trabajo. Y así, cuando la actuación de ese tercero se revela que tiene su razón de ser en el trabajo realizado por la víctima o con ocasión de este último, indudablemente, no se podrá negar el carácter de accidente laboral a la agresión sufrida en tales circunstancias (...)”*.

Estos serían por ejemplo lo supuestos de muertes de Guardias Civiles o Jueces asesinados por bandas terroristas donde si no fuera por su trabajo no habrían sufrido tal fin o las lesiones por su ataque producido por una persona a la que se le iba a prestar un servicio laboral de cualquier índole siempre que este hecho fuese imprevisible e inoportuno.

Así mismo la jurisprudencia y debido a la presunción de laboralidad del precepto que analizamos se ha pronunciado con respecto a la responsabilidad de la carga de la prueba en este caso a la persona que quiere demostrar que no existe relación alguna con

el trabajo para que tal no fuera reputado como *in itinere* (STS del 20 de junio de 2002 (AR.7490)).

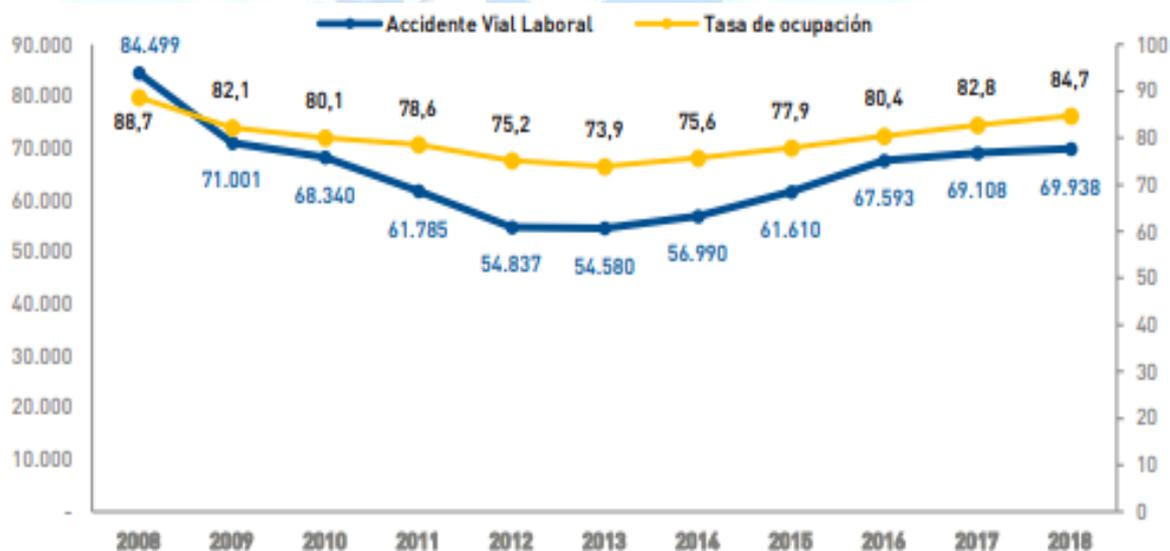
### 3. LOS ACCIDENTES *IN ITINERE* EN ESPAÑA: CASUÍSTICA, CONSECUENCIAS PERSONALES Y ECONÓMICAS.

En el siguiente apartado se tomarán como referencia datos estadísticos de la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social para determinar todos estos extremos.

Para dotar de mayor agilidad al trabajo, cuando sea posible los datos se presentarán en forma de tablas o gráficos.

En primer lugar, cabe realizar una comparativa de los accidentes *in itinere* desde un período de tiempo amplio, concretamente desde 2008, para determinar su prevalencia y ver cuál es su evolución desde una perspectiva cuantitativa de su volumen.

FIGURA 1:



Fuente: Informes Estadísticos de Accidentes de Trabajo<sup>12</sup> de 2008 a 2018 Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social y Encuesta de Población Activa del Instituto Nacional de Estadística de 2008 a 2018.

<sup>12</sup> Toda la información obtenida se puede extraer a través de la *main page* <http://www.mitramiss.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm> del Ministerio de Trabajo, migraciones y

En esta gráfica se puede ver la evolución constante del número de accidentes *in itinere* desde 2013. Hemos querido incluir la tasa de población activa ya que es trascendental para el número de desplazamientos y por ende en el número de siniestros. Así, se puede apreciar que desde 2008 a 2013 se ha producido una disminución de los mismos como consecuencia de la caída del empleo y las altas tasas de paro asociadas a la crisis económica y financiera.

Si junto a estos datos tomamos como referencia por ejemplo los accidentes laborales totales para 2017 y 2018 respectivamente han ascendido a 515.082 a 532.977 respectivamente, podemos observar que, dentro de la siniestralidad laboral, los siniestros en desplazamientos de ida o vuelta del trabajo constituyen más de un diez por ciento de media del número total de accidentes de trabajo.

Así, se puede distinguir la siguiente tipología de accidentes *in itinere* para 2017 y 2018:

Accidentes de tráfico	50.475	52.662
Golpe contra un objeto inmóvil, trabajador en movimiento	19.310	20.148
Sobreesfuerzo físico - sobre el sistema musculoesquelético	5.539	5.179
Choque o golpe contra un objeto en movimiento, colisión con	4.454	4.630
Otras causas	1.746	1.892

13

Como se puede apreciar, dentro de estos accidentes *in itinere* los reyes indiscutibles de los mismos son los siniestros viales de vehículo motorizados tanto por su número como por sus efectos.

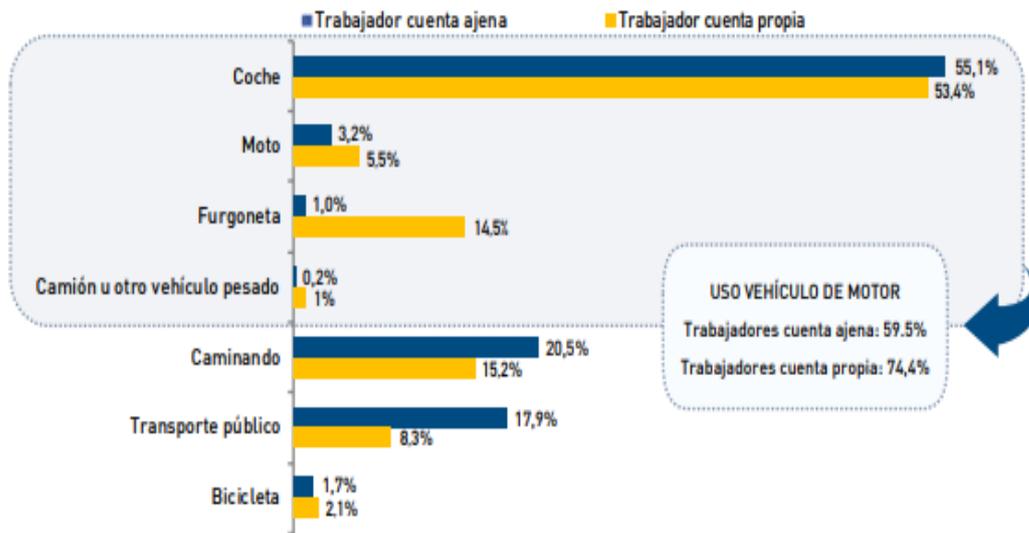
En este sentido, según RACE, los desplazamientos de los trabajadores hacia sus trabajos se realizan porcentualmente en los siguientes medios de transporte:

---

seguridad Social. Desde este enlace se puede obtener toda la estadística desde 1999 y para la elaboración de este trabajo se tomarán datos desde 2008.

<sup>13</sup> En este sentido se toma como definición de accidente de tráfico la recogida en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

**FIGURA 2:**



Fuente RACE: disponible en INFORME RACE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN ESPAÑA 2018<sup>14</sup>.

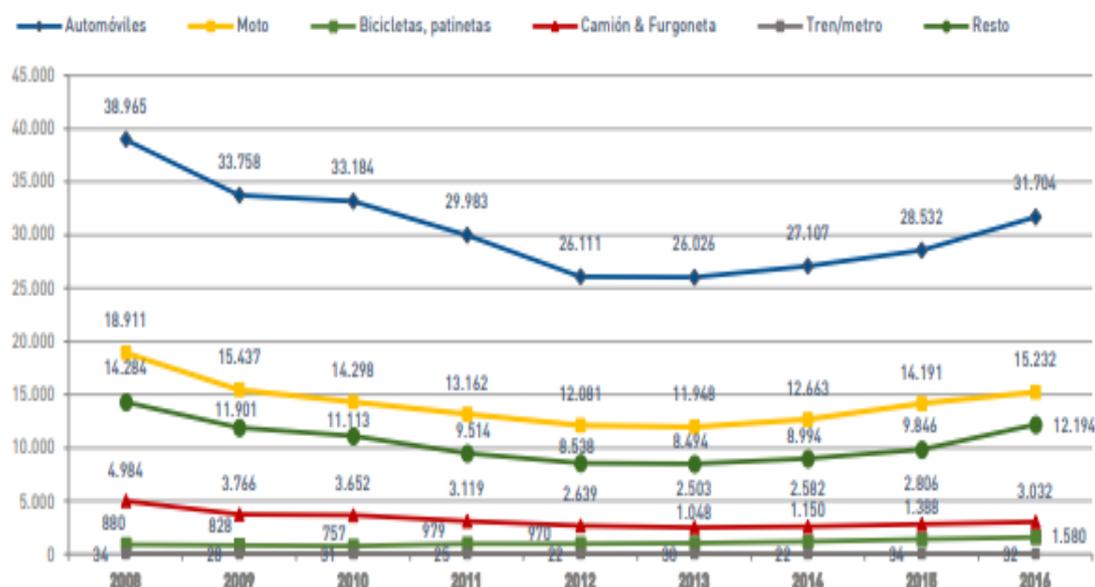
Como se puede apreciar, el uso del automóvil sigue siendo el medio predominante de transporte.

Dentro de estos medios de transporte, resulta fundamental determinar la siniestralidad de cada uno de ellos.

Esta, según RACE, se distribuye de la siguiente forma en el período de 2008 a 2016.

<sup>14</sup> Este estudio se basa tanto en estadísticas de organismos oficiales como en encuestas realizadas a más de diez mil trabajadores y 150 profesionales en el campo de la prevención de riesgos laborales. Disponible en <https://www.race.es/area-de-prensa/I-informe-seguridad-vial-laboral-en-espana>

**FIGURA 3:**



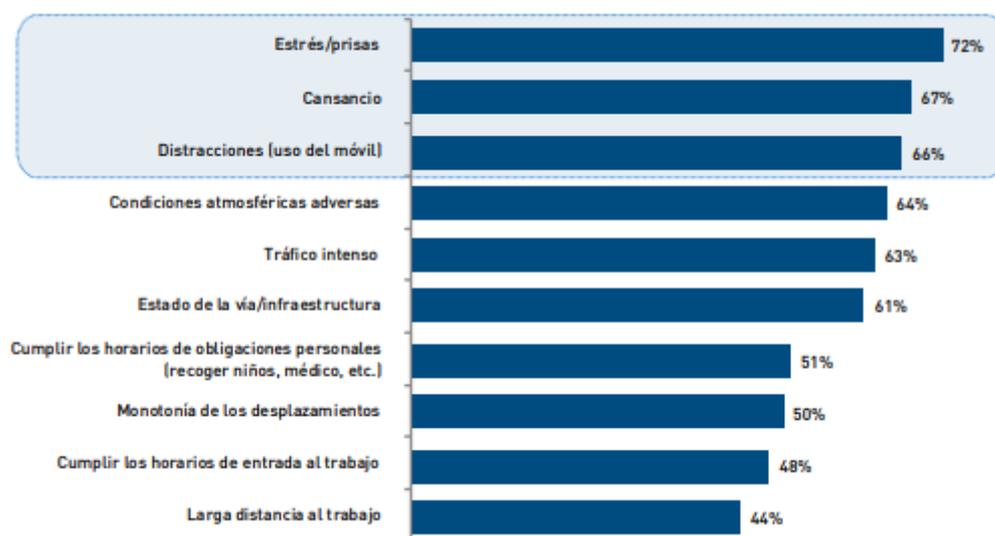
Fuente RACE: disponible en INFORME RACE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN ESPAÑA 2018.

Esta siniestralidad reflejada en este gráfico, afecta de forma muy desigual en función de las Comunidades Autónomas. Así por ejemplo si atendemos a las ya citadas Estadísticas sobre Accidentes de Trabajo de los años 2008-2018 y a la tasa de la población ocupada según la Encuesta de la Población Activa<sup>15</sup> (EPA, 2018), podemos determinar que las Comunidades con menor prevalencia de incidentes son Castilla La Mancha y Extremadura con 158 y 192 accidentes *in itinere* por cada 100.000 trabajadores. Frente a estas, Andalucía es la Comunidad donde más siniestros de tráfico se producen seguida de Cataluña con 414 y 386 siniestros respectivamente. Una de los hechos más destacables es que Madrid no se ubica entre las Comunidades con más siniestros a pesar de ser en la que más desplazamientos se producen. Esto se debe a una serie de factores que serán expuestos en los siguientes apartados.

Dentro de estos siniestros, y en aras a una mejor comprensión de la fenomenología de los siniestros viales en vehículos motorizados podemos observar las siguientes causas expuestas por conductores tanto trabajadores por cuenta propia como por cuenta ajena en el Informe elaborado por GAD3 para RACE:

<sup>15</sup> Las cifras expresadas se corresponden con la tasa por 100.000 trabajadores en activo.

**FIGURA 4:**



Fuente RACE: Disponible en <https://www.race.es/area-de-prensa/I-informe-seguridad-vial-laboral-en-espana>

Una vez sentado esto, se debe señalar los siguientes efectos de los mismos en el período de 2017 y 2018 según la DGT.

En este primer gráfico se muestran las consecuencias no mortales a nivel de lesiones de diferente índole en los accidentes *in itinere*<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> En todo caso nos referimos a accidentes de los denominados sin víctimas mortales. No están por tanto considerados en este gráfico, las lesiones producidas por los accidentes que han conllevado una muerte. Es decir, no es necesaria que la muerte se produzca en la propia colisión o inmediatamente después.

**FIGURA 5:**



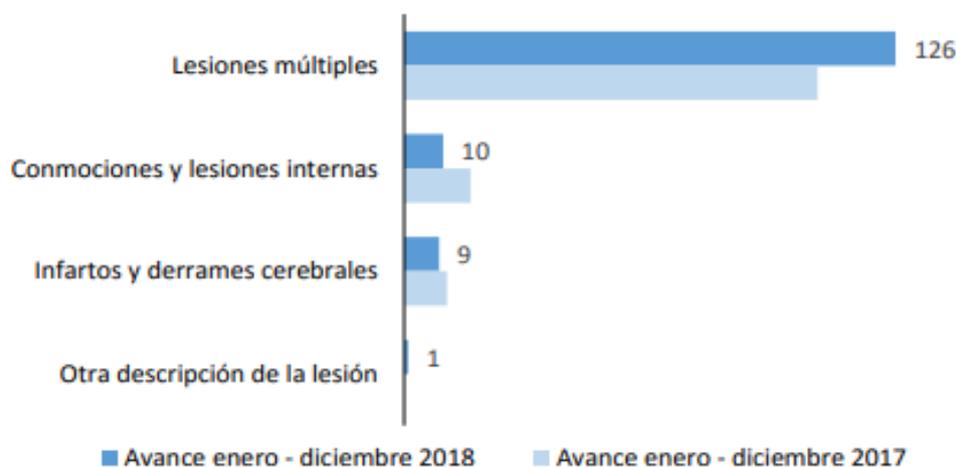
Fuente DGT: Disponible en [http://revista.dgt.es/images/ATR\\_12\\_2018\\_Resumen.pdf](http://revista.dgt.es/images/ATR_12_2018_Resumen.pdf)

Como se puede ver, y como se expondrá más adelante, la mayoría de siniestros viales tienen consecuencias leves como contusiones, distensiones que derivan en una incapacidad temporal. La segunda consecuencia más habitual también se corresponde con lesiones de las denominadas leves como heridas y lesiones superficiales que también llevan aparejadas incapacidades de corta duración. La duración media de estos períodos de incapacidad se haya en torno a un mes y medio; concretamente para los accidentes *in itinere* en desde 2008 a 2016 se encuentra en 39 días<sup>17</sup>.

Por su parte, los siniestros con consecuencia de víctimas mortales y la causa de la muerte en el traslado o la vuelta del trabajo se corresponde con el siguiente gráfico elaborado por la DGT:

<sup>17</sup> Como se expondrá posteriormente esta es la duración media si consideramos todos los medios de transporte en base a las estadísticas del Informe Anual del Ministerio de Trabajo

**FIGURA 6:**



Fuente DGT: Disponible en [http://revista.dgt.es/images/ATR\\_12\\_2018\\_Resumen.pdf](http://revista.dgt.es/images/ATR_12_2018_Resumen.pdf)

Como se puede observar en 2018 hubo 146 víctimas mortales en siniestro de tráfico mientras iban o volvían a sus domicilios.

Estas 146 víctimas mortales en siniestros de tráfico suponen más de una quinta parte de las muertes en siniestros viales en 2018 si atendemos al total de 572 que contabiliza en el Informe Anual del Ministerio de Trabajo.

Entrando ahora a la determinación de las consecuencias económicas, el primer aspecto al que se debe aludir es a la creación de situación es de incapacidad laboral que lleva asociada un enorme coste económico tanto público de las arcas de la Seguridad Social como de minoración de los ingresos del trabajador.

En este sentido, la Ley General de la Seguridad Social (LGSS) establece que, el siniestro *in itinere*, producido durante el periodo de la incapacidad temporal por siniestro laboral, el trabajador obtendrá su derecho de recibir las prestaciones por incapacidad generada de la contingencia profesional de accidente de trabajo, desde el primer día de baja (la cual comienza un día después del accidente de trabajo), ya que el día en que se produce el siniestro, corresponde al empleador el pago íntegro del salario real del trabajador. La base sobre la que se calcula dicho porcentaje del 75%, se cotiza en base al mes anterior al siniestro por eventualidades laborales. En el caso de que el trabajador sufra el siniestro de tráfico el primer mes de la relación laboral, se tendrá en cuenta la base reguladora de dicho mes.

Efectivamente para este supuesto la prestación, que corresponde es el 75% ya mencionado y ello , aunque sea la empresa la que realice el pago a tu persona, a través de lo que se conoce por pago delegado, es decir, yo empresa pago y adelanto al trabajador la prestación que este debe de cobrar con cargo a la Mutua profesional de siniestros de trabajo o en su defecto el INSS, y, posteriormente, yo empresa, compenso o recibo de la Mutua de accidentes o INSS, lo pagado por el trabajador en estos periodos.

Aquí en primera instancia se puede apreciar que mientras que dure la situación de incapacidad, el trabajador perderá un 25 por ciento de la masa salarial que contando con un salario mediano en España es de 1590 euros<sup>18</sup>, se produciría una pérdida mensual de 398 euros.

Pero sin duda los efectos económicos más perjudiciales son los que deben asumir la Seguridad Social y las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales.

Determinar de forma colectiva el coste de una baja es prácticamente imposible ya que además del pago en sí de la prestación concurren otros factores como los gastos médicos, o los costes empresariales a nivel productivo entre otros.

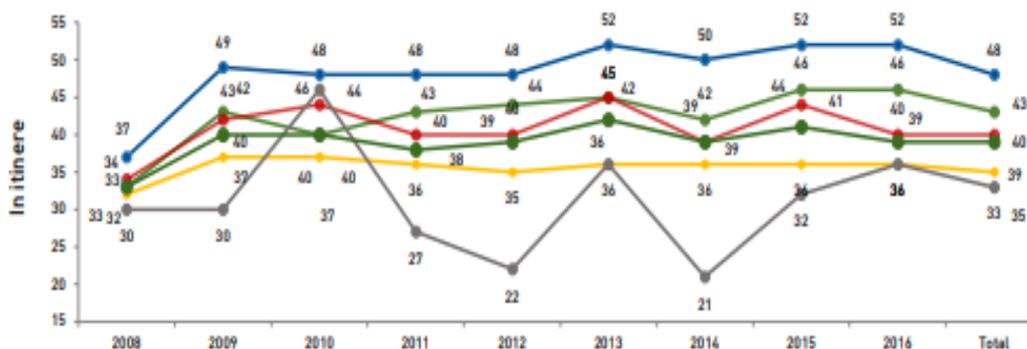
A continuación, lo que se pretende es realizar una aproximación al coste que supone una baja por siniestro de trabajo media teniendo en cuenta los costes medios asociados a la misma.

Así, cabe determinar en primer lugar cual es la duración media de las bajas por siniestros *in itinere*, tal y como se representa en este gráfico.



<sup>18</sup> Según datos del INE recogidos por La Vanguardia en <https://www.lavanguardia.com/economia/20181108/452798209278/salario-sueldo-espana-media-mes-2017.html>

**FIGURA 7:**



En este sentido tomemos una media de 39 días de incapacidad.

En primer lugar, de cara a calcular los costes de estos siniestros, lo primero que se debe indicar es que es un proceso muy complejo ya que los mismos llevan asociados numerosos costes relacionados con los tratamientos médicos, pérdida de productividad, daños materiales y gastos judiciales o administrativos entre otros.

No obstante, la Dirección General de Tráfico en el año 2011 junto a la Universidad de Murcia, estimó los costos relacionados con los siniestros de tráfico con víctimas, utilizando el método de disposición al pago<sup>19</sup>.

Obteniendo resultado, que suponen que el costo por una persona fallecida es de 1,4 millones de €, los cuales incluyen gastos médicos y administrativos, y el costo asociado a las indemnizaciones que aceptaría a solventar la compañía por reducir el riesgo de muerte en un siniestro de tráfico, denominado como el coste de una vida estadísticamente. Igualmente se deducido que los costes relacionados a una persona herida atendido en un hospital son de 219.000 € y sin ingreso al hospital de unos 6,100 €.

Estas valoraciones se han actualizado a 1 de enero de 2017 en base a la variación del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita por lo que un fallecido representa un costo aproximado de 1.501.402 €, una persona herida hospitalizada 234.862€ y no hospitalizada 6.542 €.

<sup>19</sup> Informe de la DGT: Las principales cifras de la siniestralidad laboral. Disponible en <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las-principales-cifras-2017-ampliado.pdf>

En este sentido, según los datos de la DGT, y en función de la accidentalidad en España -considerando como variables las ya señaladas- el coste medio anual en los últimos nueve años se sitúa en cerca de 2.000 millones de euros, de los que el 61% corresponde a los siniestros leves, el 23,5% a mortales y el 15,5% restante, a los graves.

Estas cifras nos dan una clara muestra de que, al margen del elemento personal, los costes económicos a asumir son muy elevados convirtiendo a los siniestros de tráfico en una de las grandes lacras de la sociedad actual.

#### 4. LA RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL POR LOS SINISTROS *IN TINERE* EN VEHÍCULOS.

Todavía no se han concretado los límites de esta definición en relación a la responsabilidad empresarial que se deriva de los siniestros laborales de tráfico ya que se puede observar claramente una objetivación del accidente *in itinere*.

En este sentido, si el 14 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales establece el deber empresarial de protección de los trabajadores a su servicio en los aspectos relacionados con el trabajo, no se pueden controlar las imprudencias o despistes que tenga el trabajador lo que plantea muchos interrogantes en la práctica.

No obstante, las políticas preventivas deben aplicarse en circunstancias que estén bajo control del empresario que tenga de manera directa, posibilidad de actuación práctica y sobre las que pueda tomar decisiones efectivas que eviten un resultado dañoso. En la conducción, es difícil establecer controles o medidas preventivas más allá de la información y formación sobre los riesgos en la conducción o la búsqueda de itinerarios y/u horarios convenientes, siempre que sea posible según las necesidades/posibilidades de la empresa, puesto que se trata de una actividad relacionada con el trabajo de carácter transversal a otras actividades (GARCÍA GARCÍA, 2015; pp. 22-26).

La responsabilidad fundamental en la conducción, recae en el propio conductor, pudiendo haber circunstancias concretas y posibles incumplimientos que permitan derivar dicha responsabilidad. Es en estos casos, donde deben de plantearse las exigencias de otras obligaciones y acometer medidas que permitan evitar o minimizar el

riesgo. La extensa y heterogénea normativa sobre prevención no sólo no excluye la actividad de conducción, sino que la incardina de forma indubitada en el ámbito preventivo y, por ende, de competencia empresarial. Dicho esto, sería conveniente determinar los límites de las obligaciones preventivas del empresario en dicha actividad. En el desarrollo de la actividad de la conducción, el empresario, difícilmente podrá prever las distracciones o imprudencias no temerarias del trabajador, por supuesto, más aún, las temerarias (GARCÍA GARCÍA, *Ídem*).

Teniendo en cuenta que la responsabilidad sobre el siniestro laboral de tráfico es objetiva, más allá de los consejos generales, son pocas las ocasiones en las que el control de los riesgos queda en manos del empresario. Las charlas, exposiciones, consejos y avisos sobre la conducción, y las advertencias que se transmiten desde distintos foros o instituciones con iniciativas o acciones sociales, así como desde los medios de comunicación, o incluso a través de las Campañas de la propia administración, son de variada índole o intensidad en lo que se refiere a su incidencia o realismo y en lo relativo a su efectividad. Las empresas, tienen una doble posición a este respecto según el sector al que pertenezcan:

- Voluntaria: empresas y organizaciones empresariales implicadas en la concienciación de los trabajadores sobre los riesgos derivados del tráfico en general. En este sentido, los accidentes *in itinere*, son de interés del empresario, pero no su responsabilidad.

- Obligatoria: empresas pertenecientes al sector transporte, evidentemente mucho más expuestas al riesgo concreto dada su actividad, en tanto que hay una organización específica destinada precisamente a ello. Estas empresas, facilitan los medios, y deben cumplir con una serie de obligaciones encaminadas a eliminar los riesgos o controlarlos, adoptando para ello, las medidas preventivas necesarias, de manera mucho más pormenorizada, precisa y efectiva con la elaboración de planes concretos y definidos del sector transporte. En relación a los medios puestos a disposición, es exigible el mantenimiento, revisiones y sustitución de piezas indicadas por el fabricante. Con respecto a la organización del trabajo fuera y dentro del centro de trabajo, es importante el establecimiento de tiempos, el control de la carga y el establecimiento de rutas: protocolos, tiempo de paradas, itinerarios alternativos, señalamiento de riesgos específicos como factores atmosféricos, humanos y muchos otros (GARCÍA GARCÍA *Ídem*).

## 5. LA PREVENCIÓN DE LOS SINIESTROS DE TRÁFICO *IN ITINERE*: ESPECIAL REFERENCIA A STOP ACCIDENTES.

En este apartado y en aras a una visión global del tratamiento y prevención de la que es una de las mayores problemáticas en las sociedades actuales como son los siniestros de tráfico, y dentro de ellos haciendo siempre especial mención a los que se producen a la ida o a la vuelta del trabajo, se indicarán una serie de medidas que resultarán muy positivas y que proceden de cada uno de los miembros implicados en estos siniestros como son el Estado, las empresas y los propios trabajadores.

Posteriormente se destacará la labor de STOP ACCIDENTES en el campo de la prevención.

### a) Medidas procedente del Estado y las Administraciones:

- Bonificar a las empresas que presenten unos porcentajes bajos de siniestralidad laboral vial.
- Incentivos a los trabajadores y empresas para la renovación del parque móvil.
- Reconocimiento y homologación de cursos de buenas prácticas al volante que lleven aparejados beneficios de algún tipo para la empresa.
- Concienciación a nivel de empresa y de los trabajadores.
- Dotar de mayores poderes a la Inspección del Trabajo para que se cumplan las materias necesarias en prevención de siniestros laborales *in itinere*.
- Mejora de carreteras y vías de transporte.
- Aumentar las áreas y el resto de elementos que garanticen el descanso asociado a la fatiga laboral de los conductores.
- Crear distribuciones competenciales más concretas, centralizadas y ajustadas a la realidad entre organismos como la DGT, Guardia Civil, Policía, autoridades sanitarias...

- Homologación de estadísticas sobre siniestralidad vial laboral y generar mayor difusión.

- Apoyo a la empresa privada en los planes de prevención de la siniestralidad *in itinere*, formación, y desarrollo de planes de movilidad, especialmente con ayudas a las PYMES y autónomos.

b) Medidas a tomar por las empresas:

- Fomentar las políticas de flexibilidad horaria.

- Apoyo y desarrollo del teletrabajo.

- Promover flexibilidad de horarios de entrada y salida.

- Evitar las jornadas excesivamente largas imponiendo un horario de salida tope.

- Creación de un período libre de llamadas laborales que sea superior en todo caso al tiempo que dura el desplazamiento tanto antes como después del trabajo.

- Plan de prevención *in itinere* para nuevos trabajadores que se trasladen al nuevo lugar de trabajo.

- Promover el uso del coche compartido y si es posible crear líneas de autobuses de empresa.

- Ayudas económicas para sufragar el gasto del transporte público para aquellos trabajadores que lo usen.

- Creación de cursos de seguridad vial y buenas prácticas en la conducción

c) Medidas a adoptar por los trabajadores.

Estas son las más genéricas y se constituyen en los medios más importantes para la prevención ya que, al fin y al cabo, si bien pueden darse diferentes circunstancias, es el propio trabajador quien conduce.

- Evitar distracciones al volante.

- Salir con un tiempo prudencial del domicilio para evitar incrementos innecesarios de velocidad para llegar a tiempo.

- Mantener el vehículo en buen estado mediante revisiones periódicas.

- Exigir medidas de formación en seguridad vial.
- Compartir el coche con otras personas de la empresa.

Pero además de estas medidas concretas, se debe destacar la labor de numerosas asociaciones y fundaciones que tienen como objeto la prevención de la siniestralidad vial. Y dentro de ellas la más relevante es “STOP ACCIDENTES” tanto por su labor de concienciación como por su influencia y capacidad de proponer medidas de seguridad vial que finalmente acaban siendo implantadas.

En primer lugar, se debe atender a la que bajo mi punto de vista es el principal medio para evitar siniestros en la carretera como es la concienciación y la promoción de la seguridad vial.

En este sentido, dentro de la enorme actividad de “STOP ACCIDENTES”, destacaré dos campañas que por su alcance y relevancia no solo han influido positivamente en la creación de una generación de conductores más concienciados (algo que no se puede medir cuantitativamente pero que sin lugar a dudas a resultado muy relevante), sino que también han gozado de un amplio reconocimiento institucional.

“STOP ACCIDENTES” es una organización ciudadana sin ánimo de lucro, fundada por familiares y amigos de víctimas de siniestros de tráfico.

Se llevan realizando cientos de campañas por prácticamente toda España que indudablemente han influido en que una generación de conductores adopte hábitos más seguros, contribuyendo decisoriamente a la seguridad vial.

Esta labor ha sido reconocida mediante la concesión de numerosos premios a distintos niveles llegándose a conceder a la institución el más alto reconocimiento en esta materia como es la Medalla al Mérito en la Seguridad Vial por el Ministerio de Interior en el año 2010.

Pero lo que realmente diferencia a STOP ACCIDENTES de otras asociaciones, al margen de la intensidad de las acciones desarrolladas, es que han sido determinantes para la implantación a nivel legislativo de medidas de seguridad vial como los chalecos de alta visibilidad.

Además, gracias a su labor se creó la Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados de la que forman parte además de participar y asesorar a la Dirección General de Tráfico en materia de seguridad vial.

Estos nos permiten identificar claramente a “STOP ACCIDENTES” como una de las organizaciones más relevantes en materia de seguridad vial y que más influencia ha ejercido y sigue ejerciendo en todos los ámbitos para contribuir a la disminución de la lacra social que son los siniestros viales.

## 6. CONCLUSIONES.

En primer lugar, se debe hacer referencia a la construcción del siniestro *in itinere* tanto legislativa como jurisprudencialmente. En este sentido, debemos hablar de una figura de desarrollo judicial debido a la insuficiencia de prever toda la casuística en siniestros en esta materia. Lo primero a indicar en este sentido es que, si bien la innovación del derecho por parte de Jueces puede ser peligrosa en ocasiones, en esta en concreto se ha erigido como indispensable para la protección social del trabajador. Así, desde los inicios en el siglo XIX de esta figura, su matización y desarrollo por Jueces y Tribunales ha sido fundamental para llegar a una noción actual que a mi juicio sigue resultando en cierto punto incompleta ya que si bien se protege de una forma amplia al trabajador no se le protege absolutamente. En concreto me refiero a una eventual ruptura del nexo causal necesario que ya ha sido expuesto y que se refiere a la cobertura como tal siempre que se use una ruta normal y un tiempo prudencial. Esto por ejemplo no cubriría el supuesto en el que el trabajador se desvía diez minutos para recoger a un familiar de una atención hospitalaria, por ejemplo. Se trata de supuesto muy extremos, pero ante los que habría que ofrecer una respuesta más concreta y justa.

También como no podía ser de otra forma, debo aludir en estas conclusiones al terrible problema de la accidentalidad laboral que en este trabajo se cruza con otra de las mayores lacras sociales como es la siniestralidad laboral. Las cifras de siniestros *in itinere* son abrumadoras para un país desarrollado y lo que más debe preocuparnos es que lejos de disminuir, su asociación a precariedad laboral lleva aparejada un incremento tanto de las lesiones como del número de muertes año tras año. Si bien estos daños personales son los más visibles, no podemos despreciar el coste anual de los mismos. Así si bien es imposible que la tasa de siniestros viales sea cero, los guarismos en los que nos movemos son en todo punto inaceptables y exigen una revisión

legislativa urgente y la implantación de medidas de prevención entre las que las ya citadas ocuparían un lugar privilegiado.

No puedo finalizar el trabajo sin hacer mención a la labor desinteresada realizada por diversas asociaciones para la promoción de la seguridad vial, y más concretamente agradecer la labor desempeñada por los miembros de “STOP ACCIDENTES” como agente de cambio real frente a uno de los mayores problemas sociales a los que nos enfrentamos ahora mismo.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

- BALLESTER PASTOR, M.A., (2007) Significado actual del accidente de trabajo *in itinere*: paradojas y perspectivas. Albacete: Bomarzo.
- DEL PESO Y CALVO, C., (1968) Pasado, presente y futuro del accidente *in itinere*. RIBSS, núm. 2.
- FLORES SARRIÓN, M.D. y RIVAS RECIO J.R. (2015) Accidentes *in itinere* y su caracterización en Revista de Seguridad y promoción de la salud, N.º. 138.
- GARCÍA GARCÍA R., (2015) La prevención de accidentes laborales de tráfico alcance de la responsabilidad empresarial en Pilar Conde Colmenero (dir. tes.). Universidad Católica San Antonio de Murcia.
- GARCÍA GARCÍA L., LÓPEZ GONZÁLEZ A.A., TERRADILLOS GARCÍA M.J., AGUILAR JIMÉNEZ E. y TORRES ALBERICH JI (2012). El concepto de daño laboral en España y su comparativo internacional: revisión legislativa española, Hispano-Americana y europea. Revista CES Salud Pública.
- GARCÍA ORTEGA, J. (2017) Accidente *in itinere* y lesiones sufridas en los desplazamientos de fin de semana por razones familiares en Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, N.º. 46.
- IBÁÑEZ MUÑOZ, J.I., (2015) El accidente *in itinere*, requisitos y jurisprudencia. Economist & Jurist, Vol. 23, N.º. 194.
- MONEREO PÉREZ, J.L., (2011) La configuración jurídica del accidente de trabajo. Murcia: Ediciones Laborum.
- PONS PONS, J. y SILVESTRE RODRÍGUEZ, F.J., (2017) El seguro de accidente de trabajo, 1900<sup>a</sup> 1935. Disponible en

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2942285.pdf> Consultado el 18/7/2019.

- POQUET CATALÁ, R., (2014) La doctrina judicial en la construcción del accidente de trabajo *in itinere*, Revista de Trabajo y Seguridad Social. CEF, núm. 38, noviembre.
- SÁNCHEZ PÉREZ, J., (2013) El accidente de trabajo *in itinere* y su análisis jurisprudencial. Revista Doctrinal Aranzadi Social, núm. 11/2013, Aranzadi SA: Pamplona.
- SOBRINO GONZÁLEZ, G.M., El infarto de miocardio como accidente laboral *in itinere* y como accidente de trabajo "en misión" (Comentario a la STS 4ª de 30 de mayo de 2003), Relaciones Laborales, N.º 1.
- SERNA CALVO, M., (2014) La nueva realidad social y el accidente *in itinere* en la jurisprudencia, IUS Labor, núm.2 /2014.

