

## ÚLTIMOS PERFILES DEL ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN

### *THE LATEST PROFILES OF IN MISSION WORK ACCIDENT*

*RAQUEL POQUET CATALÁ*

*Profesora asociada de la UNIR*

Artículo recibido el 30 de agosto de 2016

Artículo aceptado el 15 de septiembre de 2016

#### **RESUMEN**

En este trabajo se analiza desde un punto de vista de la doctrina judicial y jurisprudencial la construcción doctrinal del accidente de trabajo en misión como derivación del accidente de trabajo in itinere y como configuración propia del accidente de trabajo en sí. Así, se procede a la delimitación respecto del accidente in itinere, se realiza un análisis de los requisitos configuradores del mismo, tanto genéricos como específicos, así como la aplicabilidad de la presunción iuris tantum de laboralidad que opera automáticamente en estos casos.

**PALABRAS CLAVE:** Accidente de trabajo, en misión, in itinere, nexos causal, trabajador.

#### **ABSTRACT**

In this work it is analyzed from a point of view of the judicial and the jurisprudential doctrine the doctrinal construction about work accident in mission as derivation from in itinere work accident and as configuration of the typical

work accident. So, it is delimited regarding in itinere work accident, it is realized and analysis of its shapers requirements, both generic and specific, as well as iuris tantum work presumption that operates automatically in these cases.

**KEY WORDS:** Work accident, in mission, in itinere, causal nexus, worker.

## SUMARIO

- 1.- INTRODUCCIÓN.
- 2.- APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN.
- 3.- DISTINCIÓN CON FIGURAS AFINES: EL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE.
- 4.- REQUISITOS DEL ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN.
  - 4.1.- Requisitos genéricos del accidente de trabajo.
  - 4.2.- Requisitos específicos del accidente en misión.
- 5.- RUPTURA DE LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD EN EL ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN.
- 6.- PRESUNCIÓN DE LABORALIDAD DEL ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN.
- 7.- BIBLIOGRAFÍA.
- 8.- CONCLUSIÓN.

## 1. INTRODUCCIÓN

Los accidentes de trabajo continúan estando en el punto de mira de cualquier política preventiva siendo de destacar que, de entre ellos, los ocurridos fuera del centro de trabajo constituyen una parte importante del total de accidentes de trabajo, tanto los in itinere como los en misión. Así, según datos del Ministerio de Empleo<sup>1</sup> en el año 2015 el número total de accidentes de trabajo con baja fue de 529.248, lo cual significa un aumento de 38.149 accidentes sobre los registrados en el año anterior. De dicha cifra, 458.023 ocurrieron durante la jornada laboral y 71.225 fueron accidentes in itinere. En comparación con los datos del año anterior, se producen subidas del 7,9% en los accidentes en jornada y del 7,1% en los in itinere. Concretamente, en relación con los accidentes de trabajo producidos fuera del centro de trabajo, computando los de desplazamiento y los ocurridos en otro centro de trabajo diferente del habitual, esto es,

---

<sup>1</sup> Recuperado el día 12 de agosto de 2016 de [http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/eat15/TABLAS%20ESTADISTICAS/ATR\\_2015\\_A.pdf](http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/eat15/TABLAS%20ESTADISTICAS/ATR_2015_A.pdf)

accidentes en misión, constituyen el 14,17 %, lo cual supone un aumento de un 0,34 % respecto del año anterior. En relación con el número de accidentes de tráfico sucedidos durante la jornada laboral fue de 15.640 casos, que suponen un 8,0% más que en 2014, y los accidentes de tráfico in itinere fueron 43.202, que supone también un incremento de un 8,2 % en relación con el año anterior.

La ausencia de una definición legal sobre el accidente de trabajo en misión y su alto índice ha llevado a que sea la doctrina judicial la que haya procedido a la construcción de esta institución jurídica que, como se analizará, reviste una importante casuística.

## **2. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN**

Como es sabido, el art. 156 LGSS define el accidente de trabajo como toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Este concepto es tan amplio y genérico que ha podido mantenerse a lo largo del tiempo sin modificaciones legales, siendo pues la jurisprudencia la encargada de ir modelando sus perfiles, especialmente para dar cabida a aquellos accidentes ocurridos fuera del lugar de trabajo mientras el trabajador desarrolla su prestación profesional por encargo del empresario para quien presta sus servicios. Así pues, los orígenes del accidente de trabajo en misión se sitúan en la jurisprudencia de ochenta años atrás, que entendía como accidente indemnizable la muerte de un obrero atropellado por un automóvil cuando iba a cumplir un encargo del patrono, porque se produce con ocasión del servicio que prestaba<sup>2</sup>, lo cual conllevó a que se conceptuara como accidente de trabajo el producido durante el cumplimiento de una actividad comprendida dentro del ámbito del trabajo<sup>3</sup>.

Posteriormente, es el TCT el que sostiene que el accidente en misión es aquél que ocurre cuando el trabajador, por razón de sus tareas en la empresa, tiene que trasladarse de un lugar a otro, concepto distinto al de accidente in itinere, el cual queda circunscrito al sufrido por el trabajador en el camino que diariamente efectúa desde su domicilio al centro de trabajo. En los accidentes en misión se requiere siempre que haya un nexo causal entre el viaje y el trabajo efectuado por la víctima en la empresa, es decir, que el accidente se produzca con motivo del desplazamiento por razón de la actividad profesional<sup>4</sup>.

De esta forma, se consolidó una línea que entendía que era accidente en misión aquél sufrido en el cumplimiento o por consecuencia de las tareas encomendadas por el

---

<sup>2</sup> STS de 8 de julio de 1929.

<sup>3</sup> STS de 11 de enero de 1962.

<sup>4</sup> STCT de 22 de marzo de 1979.

empleador al trabajador que debieran realizarse fuera del lugar habitual de trabajo y quizá también fuera de la jornada ordinaria<sup>5</sup>.

Por tanto, podría definirse el accidente en misión como aquél ocurrido durante un desplazamiento del trabajador fuera del lugar de trabajo habitual, siguiendo órdenes e instrucciones de la empresa para llevar a cabo cometidos laborales<sup>6</sup>. Como señala la jurisprudencia, el accidente en misión “ha sido una figura de loable creación jurisprudencial como una modalidad específica de accidente de trabajo, en la que partiéndose de que se producía un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encomendada por la empresa, a través de dicha figura se ampliaba la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador desplazado, en consideración a la prestación de sus servicios, aparecía sometido a las decisiones de la empresa (incluso sobre su alojamiento, medios de transporte, etc.), de tal modo que el deber de seguridad, que es una de las causas de la responsabilidad empresarial, abarcaba todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de los servicios, destacándose que “el lugar de trabajo” a estos efectos es todo lugar en que se está por razón de la actividad encomendada, aunque no sea el lugar de trabajo habitual”<sup>7</sup>.

Así pues, puede señalarse que el accidente de trabajo en misión constituye un accidente de trabajo por sí mismo, pues cumple todos los requisitos del art. 156 LGSS, ya que, en primer lugar, ocurre durante el tiempo de trabajo, esto es, en la jornada ordinaria o bien en una extensión extraordinaria en atención a las circunstancias de la empresa. En segundo lugar, sucede en el lugar de trabajo, ya sea éste el propio vehículo o medio de transporte o cualquier otro designado por el empresario para desarrollar su trabajo, y por último, por consecuencia o con ocasión del desarrollo de la prestación por cuenta ajena. En consecuencia, no es que en el accidente en misión la lesión se produzca fuera del momento y lugar del trabajo, sino que tiene lugar en unas condiciones geográfico-temporales diferentes de las condicionales laborales ordinarias.

Además de dicha definición, pueden señalarse como características configuradoras de esta institución jurídica, el elemento locativo, el causal y el temporal. Respecto al primer elemento, cabe señalar que en este tipo de accidentes el trabajador se halla realizando un encargo empresarial que le obliga a desplazarse fuera del centro de trabajo habitual, por lo que cabrá entender como lugar de trabajo aquél en el que en cada momento el trabajador desempeña la misión, o bien el vehículo o medio de transporte utilizado mientras dura el desplazamiento. En segundo lugar, respecto al criterio causal, el desplazamiento debe aparecer motivado exclusivamente por razón del cumplimiento de la actividad laboral, en función de las concretas órdenes e instrucciones de la empresa para realizar su trabajo y ya sea dentro de las tareas de la propia categoría profesional o de otras diferentes y ocasionalmente asignadas. Por último, en cuanto al elemento temporal, el accidente, en principio, debe sobrevenir en tiempo de trabajo, ya sea durante el desplazamiento, pues durante el mismo se está trabajando, o bien durante

---

<sup>5</sup> TASCÓN LÓPEZ, R., *El accidente de trabajo en misión*. Valencia: Tirant Lo Blanch, 2009. p. 20.

<sup>6</sup> BLASCO LAHOZ, J.; LÓPEZ GANDÍA, J.; MONPARLER CARRASCO, M.A., *Curso de Seguridad Social*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2006. p. 311.

<sup>7</sup> STS de 16 de mayo de 2013, rec. núm. 2965/2012.

el desempeño material del cometido profesional que motivó el desplazamiento, y no en momentos de ocio o descanso, aunque este último aspecto, como luego se estudiará, no está nada claro.

No obstante, no todos los trabajadores prestan servicios fuera de un lugar concreto en iguales circunstancias, de tal forma que cabría diferenciar, por un lado, los profesionales cuya prestación consiste, precisamente, en conducir o manejar un medio de transporte, ya sea de viajeros o de mercancías, en cuyo caso, la jurisprudencia<sup>8</sup> ha precisado que, en sentido estricto, no puede hablarse de accidente en misión, por cuanto el desplazamiento constituye su actividad laboral ordinaria, sin que exista ese desdoblamiento entre trabajo y viaje, que es propio de la misión típica. De cualquier forma, queda claro que estos trabajadores quedan protegidos frente a los eventuales accidentes que puedan sufrir en el desempeño de su tarea a través del régimen común de las contingencias profesionales.

Por otro lado, se hallan aquellos trabajadores cuya prestación no consiste estrictamente en utilizar un medio de transporte, pero han de hacerlo de forma cotidiana para realizar la prestación, tales como viajeros, representantes de comercio o técnicos de mantenimiento. Por último, cabe hacer referencia a aquellos trabajadores que no tienen habitualmente que utilizar medios de transporte para trabajar, más allá de los desplazamientos in itinere para ir y volver desde su domicilio de trabajo, pero que, por circunstancias particulares de la actividad laboral, han de desplazarse ocasionalmente para atender gestiones de trabajo a realizar fuera del centro de trabajo, tales como reuniones con clientes o de trabajo.

### **3. DISTINCIÓN CON FIGURAS AFINES: EL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE**

El accidente de trabajo en misión es fácilmente confundible con el accidente de trabajo in itinere, porque ambos suceden en el tiempo de desplazamiento fuera del lugar de trabajo habitual. No obstante, se trata de dos conceptos totalmente diferentes, pues como es sabido el accidente in itinere es aquél que sufre el trabajador en el trayecto al ir o volver del lugar de trabajo hasta su domicilio, no sucediendo pues en tiempo y lugar de trabajo, mientras que el accidente en misión tiene lugar en el tiempo de trabajo, y en el lugar de trabajo, aunque sea fuera del centro de trabajo habitual, ya que tiene su origen en un encargo del empresario.

---

<sup>8</sup> STS de 6 de marzo de 2007, rec. núm. 3415/2005, que diferencia aquellos supuestos en los cuales la misión encomendada por el empresario es esporádica o eventual de aquella otra actividad en la cual el transporte constituye el trabajo normal o habitual del empleado, siendo entonces el desplazamiento la forma permanente de cumplir la prestación de servicios, considerando que en este último caso no se produce el desdoblamiento entre trabajo y desplazamiento en que la misión consiste. En términos similares, argumentando en caso contrario, todo accidente de trabajo de esta clase de trabajadores habría de ser considerado en misión, STSJ Murcia, de 22 de enero de 2001, rec. núm. 773/2000.

Esta diferenciación no es sólo a efectos de concepto, pues su régimen jurídico también lo es, ya que en el accidente *in itinere* no resulta aplicable la presunción de laboralidad del art. 156.3 LGSS, por lo que es el trabajador el que debe probar el nexo causal entre la prestación de servicios y el accidente sufrido. Ello significa que el accidente en misión siempre será considerado como accidente de trabajo por aplicación de la presunción de laboralidad del art. 156.3 LGSS, mientras que el *in itinere* sólo lo será cuando venga provocado por un agente externo y sea probado por el trabajador. El accidente en misión es una lógica derivación, en el fondo, del accidente de trabajo *in itinere*, porque si este segundo consiste en el soportado por el trabajador en el obligado desplazamiento desde su domicilio al lugar de prestación de los servicios, o una vez acabada la jornada, desde el lugar de prestación de los servicios hasta su domicilio habitual, ya que la ley entiende que a tales trayectos y riesgos debe extenderse la protección proporcionada por la empresa, con mayor razón deberá extenderse tal protección cuando la prestación de los servicios y sus condiciones y circunstancias impiden al trabajador aquel regreso, y excluyen la necesidad de reintegrarse al lugar de reanudación de las tareas profesionales, porque tal lugar no es abandonado al concluir, y por eso, es innecesario el reintegro, ya que el trabajador itinerante está en ese recorrido desde que abandona su domicilio hasta que vuelve a él, cuando concluye las tareas encomendadas<sup>9</sup>.

En definitiva, en el caso del accidente en misión por aplicación de la presunción del citado precepto, se considera *iuris tantum* que será accidente de trabajo aquél sufrido por el trabajador al desarrollar el encargo del empresario, siempre que dicho accidente se produzca en el tiempo y lugar designado por el empleador para cubrir una tarea requerida por la organización productiva.

De hecho, en un primer momento, la jurisprudencia, siguiendo su criterio expansivo, consideró que la presunción de laboralidad había de aplicarse durante todo el tiempo en que el trabajador, en consideración a la prestación de sus servicios, aparece sometido a las decisiones de la empresa, incluso sobre su alojamiento y su medio de transporte, de tal forma que el deber de seguridad abarcaría todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de servicios<sup>10</sup>. Esta línea tan amplia fue criticada por la doctrina<sup>11</sup> precisando que sólo merecía el beneficio de la presunción aquel accidente ocurrido mientras se cumple la obligación de trabajar y siguiendo las órdenes e instrucciones de la empresa para llevar a cabo los cometidos laborales, pero no el acaecido en otro tipo de actividades de ocio o descanso. Así, la jurisprudencia corrigió dicha línea en el sentido de que no todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, cuando ni es propiamente desplazamiento, ni tampoco realización de la misión laboral.

---

<sup>9</sup> STSJ Cataluña, de 21 de octubre de 2008, rec. núm. 5050/2007, que recoge la doctrina de la STS de 24 de septiembre de 2001, rec. núm. 3414/2000.

<sup>10</sup> STS de 4 de mayo de 1998, rec. núm. 932/1997.

<sup>11</sup> KAHALE CARRILLO, D. T., "Accidente de trabajo en misión: el caso de los transportistas", en *RTSS*, núm. 297, 2007. p. 190.

En definitiva, como se ha señalado anteriormente, en la práctica no resulta sencillo siempre diferenciar cuando se está ante un accidente de trabajo in itinere o en misión. En una primera aproximación, podría señalarse que el desplazamiento entre el domicilio y el centro de trabajo tendría la condición de in itinere<sup>12</sup>, ya que, con carácter general, hasta que el trabajador no llega al lugar de trabajo bajo la dependencia del empresario no puede decirse que concurren las circunstancias del accidente de trabajo en sentido propio<sup>13</sup>. Cosa distinta es que el trabajador realice un viaje para cumplir una tarea laboral desde su propio domicilio sin necesidad de pasar por el centro de trabajo, en cuyo caso, cabría considerar que este accidente sería en misión, siempre que quedara probado que el viaje ha sido por orden empresarial. Es decir, si el accidente sucede en el trayecto de ida o vuelta del lugar de trabajo donde había sido desplazado por motivo del trabajo, aunque se vuelva a su domicilio se trata de un accidente en misión y no in itinere<sup>14</sup>; o cuando el trabajador, tras desplazarse a la ciudad en la que debía cumplir la misión encomendada, cenó y pernoctó en la misma, volviendo a su lugar de origen al día siguiente, momento en que tiene el accidente de tráfico<sup>15</sup>.

## 4. REQUISITOS DEL ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN

### 4.1. Requisitos genéricos del accidente de trabajo

Tal y como se desprende del concepto legal de accidente de trabajo del art. 156 LGSS, los requisitos para apreciar la existencia del mismo son la lesión corporal o elemento objetivo, el desarrollo de una relación de trabajo por el trabajador o elemento subjetivo, y la relación de causalidad entre la lesión y la prestación laboral o elemento causal.

En primer lugar, respecto a la lesión corporal, en principio, hace referencia a aquel menoscabo físico o fisiológico sufrido en la salud del trabajador derivado de una fuerza externa súbita y violenta. No obstante, se incluye también aquella enfermedad producida por elementos internos o motivada a partir de un deterioro lento y progresivo según los arts. 156.2 e) y 157 LGSS, o que se ha manifestado de forma repentina en tiempo y lugar de trabajo, según la presunción del art. 156.3 LGSS. Además, no sólo se incluyen las lesiones físicas, sino también psicósomáticas y particularmente las cardíacas<sup>16</sup>. De cualquier forma, cabe reiterar la necesidad de que la misión encomendada al trabajador actúe como factor desencadenante, lo cual podría llegar a excluir aquellas dolencias determinadas por elementos exógenos, aun cuando los tribunales se han servido de la presunción de laboralidad del art. 156.3 LGSS para apreciar como accidente de trabajo aquellas dolencias derivadas de procesos internos

---

<sup>12</sup> STS de 22 de enero de 2008, rec. núm. 4756/2006.

<sup>13</sup> STSJ Extremadura, de 28 de diciembre de 2007, rec. núm. 588/2007.

<sup>14</sup> STSJ Cataluña, de 21 de octubre de 2008, rec. núm. 5050/2007.

<sup>15</sup> STSJ Castilla-La Mancha, de 16 de diciembre de 2010, rec. núm. 1345/2010.

<sup>16</sup> PENDÁS DÍAZ, V., *Ensayo doctrinal y jurisprudencial sobre el infarto de miocardio y otras dolencias de repentina aparición como accidente de trabajo*. Madrid: Acarl, 1984. p. 29.

manifestados en tiempo y lugar de trabajo. En cualquier caso, resulta difícil poder acreditar que una determinada enfermedad tenga como único factor causal el trabajo ejecutado por cuenta ajena, con lo cual, cuando no entre en juego dicha presunción, resultará complicado que pueda prosperar una pretensión al respecto.

En segundo lugar, respecto al elemento subjetivo, el propio concepto de accidente de trabajo del art. 156.1 LGSS exige que la lesión se produzca en la ejecución de la prestación laboral, lo cual se aplica perfectamente a los trabajadores en misión, quienes, precisamente, están desarrollando una prestación laboral, si bien de un modo peculiar, cual es la realización de tareas concretas encargadas por el empresario y mediante desplazamiento fuera del centro de trabajo y de la jornada ordinaria<sup>17</sup>. De cualquier forma, la relación ha de reunir las exigencias del art. 1 ET y no encontrarse extinguida o suspendida laboralmente, de tal forma que no serán accidentes de trabajo en misión aquéllos ocurridos durante los desplazamientos propios de los momentos precontractuales o de colocación<sup>18</sup>, ni los sucedidos por el ejercicio de huelga<sup>19</sup>, ni durante las vacaciones<sup>20</sup>. Además, cabe señalar que quedan protegidos los trabajadores por cuenta ajena del régimen general de la Seguridad Social, así como también los trabajadores autónomos. No obstante, respecto de estos últimos el art. 3.1 RD 1273/2003<sup>21</sup> niega expresamente la consideración de accidente de trabajo a los que sufra el trabajador autónomo al ir o volver del lugar de trabajo, lo cual hace plantearse si también incluye a los accidentes en misión. Un sector doctrinal<sup>22</sup> considera que los desplazamientos desarrollados por los autónomos para, una vez ya incorporados a su trabajo, atender a sus clientes o proveedores, han de ser considerados como una forma peculiar de accidente de trabajo en misión.

Por último, la relación de causalidad entre la lesión y la prestación laboral significa que el daño debe ser causado por el trabajo en misión realizado, si bien la jurisprudencia<sup>23</sup> ha precisado que se trata de una causalidad amplia, con lo cual basta con que el nexo causal, indispensable en algún grado, concurra sin precisar su significación, próxima o remota, concausal o coadyuvante, debiéndose otorgar dicha calificación cuando no aparezca acreditada la ruptura de la relación de causalidad entre la actividad profesional y el padecimiento, excepto cuando resulte claramente que se rompe aquella relación, como en los casos de fuerza mayor. De hecho, la expresión “*con ocasión*” elimina la hipótesis de una causalidad rígida, flexibilizando la relación hasta el punto de admitir tanto las relaciones directas como las indirectas. No se exige

---

<sup>17</sup> TOSCANI JIMÉNEZ, D., “El concepto jurisprudencial de accidente en misión”, en *Revista Capital Humano*, núm. 227, 2008. p. 126.

<sup>18</sup> STSJ Madrid, de 4 de febrero de 1992, rec. núm. 3413/1989.

<sup>19</sup> STSJ Galicia, de 3 de marzo de 1995, rec. núm. 1929/1993.

<sup>20</sup> STSJ Castilla-La Mancha, de 6 de febrero de 1995, rec. núm. 1029/1994.

<sup>21</sup> De 10 de octubre, por el que se regula la cobertura de las contingencias profesionales de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos, y la ampliación de la prestación por incapacidad temporal para los trabajadores por cuenta propia.

<sup>22</sup> KAHALE CARRILLO, D. T., “Accidente de trabajo en... *op. cit.* p. 198.

<sup>23</sup> STS de 4 de noviembre de 1988, rec. núm. 234/1987.



que el trabajo sea la causa determinante directa de la lesión, sino que basta, simplemente, con que el desarrollo de una actividad profesional determine, bajo la forma de una vulnerabilidad específica, la exposición del sujeto protegido a una serie de riesgos inherentes al trabajo o conectados con él<sup>24</sup>. Ahora bien, por muy amplia que sea esta relación, en el caso del accidente en misión ha de tener ciertos límites, aun cuando la jurisprudencia no siempre ha mantenido una posición uniforme al respecto. Así, parece claro que el nexo causal no existe en los actos de la vida usual, en momentos de ocio o descanso que no tienen relación con el trabajo.

## 4.2. Requisitos específicos del accidente en misión

En el concepto del accidente de trabajo en misión existen dos circunstancias específicas, como son que el desplazamiento ha de realizarse por encargo empresarial, y la realización de la actividad en que el propio encargo consiste<sup>25</sup>. A ello, cabría añadir una tercera circunstancia que ha conllevado a confusión, como lo es el tiempo de descanso.

En primer lugar, respecto al desplazamiento para ir o volver del lugar de trabajo donde ha de cumplirse la misión, la protección del viaje es evidente que presenta ciertas similitudes con la protección legal dispensada al accidente *in itinere*, en tanto en cuanto queda amparada una actividad que no es propiamente desempeño profesional, pero que es absolutamente imprescindible para permitir su desarrollo. De ahí, que puedan aplicarse al accidente en misión los requisitos propios del accidente *in itinere*, esto es, el elemento teológico, el cronológico, el topográfico y el mecánico o modal. Respecto al elemento teológico, esto es, que la finalidad principal y directa del desplazamiento venga dada por el desarrollo del trabajo, no es posible apreciar accidente de trabajo cuando se ha producido un desvío en el desplazamiento por asuntos particulares aun dentro del horario de trabajo y con autorización de la empresa<sup>26</sup>; ni el sufrido al desplazarse, por propia iniciativa, para llevar la mochila de su hijo hasta el autobús del colegio<sup>27</sup>; ni para acudir al hospital para ser atendido de un dolor que le había surgido mientras trabajaba, pues la finalidad de tal viaje no es profesional<sup>28</sup>. Por lo que se refiere al elemento cronológico, el accidente debe producirse dentro del tiempo prudencial que habitualmente se ha de invertir en el viaje, no rompiendo el nexo causal aquellas pequeñas interrupciones a lo largo del viaje, pero sí si se trata de demoras más prolongadas que impiden considerar la relación entre el desplazamiento y el trabajo<sup>29</sup>.

---

<sup>24</sup> STSJ Madrid, de 20 de junio de 2005, rec. núm. 1635/2005.

<sup>25</sup> SEMPERE NAVARRO, A.V., "Rectificación del concepto de accidente en misión", en *Aranzadi*, Vol. VII, 2007. p. 125; MARTÍN VALVERDE, A.; GARCÍA MURCIA, j., *Tratado práctico de Derecho de la Seguridad Social*. Pamplona: Aranzadi, 2008. p. 349

<sup>26</sup> STS de 29 de marzo de 2007, rec. núm. 210/2006; STSJ Navarra, de 2 de julio de 2008, rec. núm. 135/2008.

<sup>27</sup> STSJ Extremadura, de 18 de octubre de 2002, rec. núm. 462/2002.

<sup>28</sup> STSJ Extremadura, de 15 de noviembre de 2007, rec. núm. 517/2007.

<sup>29</sup> STS de 15 de julio de 1986.

En tercer lugar, en relación al elemento topográfico, se requiere que el accidente se produzca en el trayecto normal desde el domicilio o centro de trabajo, en el caso del accidente en misión, hasta el lugar donde deba desarrollarse la misión, no existiendo accidente de trabajo si éste ocurre antes de que el trabajador abandone su domicilio o una vez que ya ha regresado a él<sup>30</sup>. Además, el trayecto debe ser el usual, siguiendo un itinerario lógico o habitual, aun cuando no rompe la relación causal con el trabajo el hecho de hacer una mínima parada para tomar un café, dejar a los hijos en el colegio o hacer una compra breve<sup>31</sup>; mientras que impide la consideración como accidente de trabajo que el trabajador haya dado un rodeo largo e injustificado<sup>32</sup>, por motivos personales como acompañar a una persona ajena al trabajo a su domicilio<sup>33</sup>; o atender un huerto de su propiedad<sup>34</sup>. Por último, en relación al elemento mecánico o modal referente a que se realice por un medio de transporte normal o idóneo, cabe señalar que el desplazamiento en un medio de transporte no autorizado por el empresario ha sido considerado como elemento suficiente para impedir la existencia de accidente in itinere, especialmente cuando se transita por un camino poco habitual<sup>35</sup>.

Así, la jurisprudencia considera que no constituye accidente de trabajo en misión el sufrido durante los actos preparatorios del viaje, como poner el coche a punto<sup>36</sup>, ni el ocurrido conduciendo el coche de empresa cuando las actividades realizadas no eran propiamente laborales<sup>37</sup>.

No obstante, estima que es accidente en misión aquel accidente sufrido mientras se encontraba en el coche, aun cuando no estaba conduciendo, sino descansando mientras lo hacía otro compañero<sup>38</sup>; aquella patología sufrida una vez finalizado el viaje a consecuencia del gran estrés generado durante el mismo<sup>39</sup>; el paro cardíaco sufrido por un trabajador desplazado temporalmente en cumplimiento de una decisión empresarial ocurrido mientras se dirigía a su alojamiento tras finalizar la jornada laboral<sup>40</sup>; el fallecimiento sufrido por un trabajador al que se le encomienda la supervisión de una obra en Ceuta, para lo cual viaja desde su domicilio en Sevilla y al bajarse del vehículo que lo trasladaba desde el puerto a la obra sufre un desvanecimiento en la calle misma de la obra donde tenía que incorporarse<sup>41</sup>.

La segunda circunstancia específica del accidente in itinere es la realización de la misión, es decir, el desempeño material de aquellos cometidos profesionales encargados por el empresario para los que se produjo el desplazamiento, los cuales no tienen por qué coincidir con la actividad habitual que el trabajador tiene asignada en

---

<sup>30</sup> STS de 29 de noviembre de 1988.

<sup>31</sup> STSJ Aragón, de 6 de marzo de 1999, rec. núm. 2755/1996.

<sup>32</sup> STSJ País Vasco, de 21 de enero de 1997, rec. núm. 436/1996.

<sup>33</sup> STS de 28 de febrero de 2001, rec. núm. 3493/1999.

<sup>34</sup> STSJ Cataluña, de 30 de marzo de 2000, rec. núm. 4586/1999.

<sup>35</sup> STS de 22 de diciembre de 1987.

<sup>36</sup> STS de 27 de febrero de 1984.

<sup>37</sup> STS de 29 de septiembre de 1997, rec. núm. 2685/1996.

<sup>38</sup> STS de 4 de mayo de 1998, rec. núm. 932/1997.

<sup>39</sup> STSJ País Vasco, de 11 de junio de 2002, rec. núm. 739/2002.

<sup>40</sup> STSJ Extremadura, de 18 de mayo de 2005, rec. núm. 95/2005.

<sup>41</sup> STSJ Andalucía, de 12 de enero de 2012, rec. núm. 1018/2011.

virtud del contrato. La realización de dicho cometido tiene la peculiaridad de que se lleva a cabo fuera del lugar habitual de trabajo, y posiblemente fuera del tiempo habitual de trabajo, por lo que el lugar y tiempo de trabajo vienen dados por aquéllos en los cuales efectivamente desempeña la prestación, aun cuando no sean los habituales. Así comprende una amplia gama de posibilidades, desde las más propiamente laborales como la asistencia a reuniones de trabajo o el desarrollo de gestiones profesionales y encuentros con clientes, hasta otras más impropias, tales como llevar a casa a otro trabajador por orden de la empresa<sup>42</sup>; desplazarse al domicilio del gerente a requerimiento de éste para llevarle ciertos productos<sup>43</sup>; e incluso, la asistencia a cenas, jornadas o actos sociales cuando la empresa haya manifestado la voluntad de que el trabajador estuviera presente en tales actos<sup>44</sup>.

De esta forma, es posible equiparar a los supuestos en misión determinadas actividades que pueden producirse a lo largo de la relación laboral en los cuales es complicado determinar si se está en presencia de actividad laboral, pero que pueden identificarse a una misión empresarial. Así, la asistencia a determinadas actividades paralaborales pueden considerarse protegidas como las cenas de navidad o actos sociales, en las cuales el trabajador puede sufrir accidentes, tanto al ir o volver de tales eventos, como en el desarrollo de los mismos. No obstante, ello dependerá de la actitud empresarial adoptada al respecto, de tal forma que si su instrucción recomienda encarecidamente participar en tales eventos, existe un claro indicio a favor de la laboralidad de la contingencia sufrida por el trabajador<sup>45</sup>. En este sentido, se ha considerado accidente de trabajo el derrame cerebral durante el entierro de la madre de un compañero al que había acudido enviado por el empresario en representación de la empresa<sup>46</sup>; o el percance sufrido por un trabajador de seguridad al salir de un gimnasio en tanto en cuanto estaba cumpliendo con las recomendaciones de la empresa de mantenerse en un adecuado estado físico<sup>47</sup>.

No obstante, no se ha estimado accidente de trabajo cuando el trabajador realiza desplazamientos distintos a los derivados del trabajo y por iniciativa propia como cuando se traslada de ciudad para recoger diferentes objetos en varias empresas, realizando por cuenta propia un desplazamiento, desvinculándose de las tareas encomendadas, al dirigirse hacia una localidad distinta y en dirección contraria a la que debía seguir para regresar al lugar de trabajo<sup>48</sup>; o cuando realiza un curso de formación solicitado voluntariamente, fuera de su jornada laboral y sin que fuera ordenado por la empresa<sup>49</sup>.

En cierta forma, cabe considerar una situación similar a la del cumplimiento de la prestación en misión el teletrabajo, de tal modo que el enfoque dado al accidente

---

<sup>42</sup> STSJ Extremadura, de 23 de diciembre de 1999, rec. núm. 652/1999.

<sup>43</sup> STS de 10 de abril de 2001, rec. núm. 2200/2000.

<sup>44</sup> STS de 18 de diciembre de 1996, rec. núm. 2343/1996.

<sup>45</sup> TOSCANI JIMÉNEZ, D., "El concepto jurisprudencial de... *op. cit.* p. 128.

<sup>46</sup> STS de 18 de diciembre de 1996, rec. núm. 2343/1996.

<sup>47</sup> STSJ Cantabria, de 9 de julio de 2004, rec. núm. 174/2004.

<sup>48</sup> STS de 22 de enero de 1979.

<sup>49</sup> STSJ Andalucía, de 2 de febrero de 2005, rec. núm. 2877/2004.

sufrido por un teletrabajador puede ser similar entendiendo que, en caso de duda y en virtud de la aplicación del principio pro operario, es menester considerar aplicable la presunción de laboralidad a aquellos supuestos en los cuales esté cumpliendo con la tarea encomendada por el empresario<sup>50</sup>.

Por último, queda una última circunstancia que, como se ha dicho, tiene un carácter dudoso a la hora de valorar la extensión de la protección dispensada por el accidente en misión, cual es aquel accidente sufrido por el trabajador desplazado durante el tiempo de descanso, pues ha sido objeto de diversas interpretaciones por parte de nuestro Tribunal Supremo.

En un primer momento, la jurisprudencia<sup>51</sup> consideró que si el trabajador dispone de este tiempo de descanso libremente, dedicándolo a las actividades de ocio o recreo, queda situado fuera de la órbita profesional, por lo que no podría ser considerado como accidente de trabajo. En una segunda fase, declaró<sup>52</sup> la laboralidad del accidente, argumentando que en el accidente en misión se amplía la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador, en consideración a la prestación de sus servicios, aparece sometido a las decisiones de la empresa, incluso sobre su alojamiento o medios de transporte, de tal modo que el deber de seguridad, que es una de las causas de la responsabilidad empresarial, abarca a todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de servicios. Asimismo, estimó<sup>53</sup> que el accidente de trabajo sólo alcanza a cubrir los acaecidos en el tiempo y en el lugar de trabajo, de tal modo que en el caso de aquéllos que se encuentren descansando en un hotel mientras está cubriendo una ruta turística por el extranjero, cabe entender que el accidente le sobreviene cuando está bajo la dependencia de la empresa, aunque sea fuera de sus horas de trabajo. Es decir, si el trabajador desplazado se mantiene en todo momento vinculado de alguna forma a la prestación profesional descansando en lugares apropiados esperando al reinicio de las tareas, como el accidente sufrido por un trabajador que descansaba en el hotel indicado por la empresa, cabe considerarlo como accidente de trabajo en misión, pues “con mayor razón deberá extenderse tal protección cuando la prestación de los servicios y sus condiciones y circunstancias impiden al trabajador aquel regreso, y excluyen la necesidad de reintegrarse al lugar de reanudación de las tareas profesionales, porque tal lugar no es abandonado al concluir y, por eso, es innecesario el reintegro, ya que el trabajador itinerante está en ese itinerario desde que abandona su domicilio hasta que vuelve a él, cuando concluye las tareas que tiene encomendadas”<sup>54</sup>.

---

<sup>50</sup> SELLAS I BENVINGUT, R., *El régimen jurídico del teletrabajo en España*. Pamplona. Aranzadi, 2001. p. 218.

<sup>51</sup> STS de 10 de febrero de 1983. En el mismo sentido, SSTSJ Cataluña, de 27 de marzo de 2006, rec. núm. 835/2003, sobre un trabajador que fallece en un establecimiento al que había acudido para tomar unas copas; Cataluña, de 11 de julio de 2008, rec. núm. 1974/2008, sobre un trabajador que sufre un accidente cuando regresa de una cena con familiares y amigos.

<sup>52</sup> STS de 4 de mayo de 1998, rec. núm. 932/1997.

<sup>53</sup> STS de 24 de septiembre de 2001, rec. núm. 3414/2000. También lo estima así la doctrina judicial, STSJ Andalucía, de 15 de enero de 2001, rec. núm. 2859/1999, que considera accidente de trabajo en misión el fallecimiento de un conductor mecánico que fallece en su camión durante el tiempo de descanso a causa de una pancreatitis aguda.

<sup>54</sup> STS de 24 de septiembre de 2001, rec. núm. 3414/2000.

En el mismo sentido, lo estimó la doctrina judicial<sup>55</sup> al considerar que en el caso de los trabajadores en misión, el hecho de estar continuamente bajo la dependencia y directrices del empresario, y dentro de la organización propia de éste, aun cuando no sea horario o jornada efectiva de trabajo debe ser considerado accidente de trabajo, especialmente cuando se trata de trabajadores embarcados en un buque pesquero, los cuales, aun cuando en ese momento no estén faenando, siempre están en alta mar, esto es, en misión.

No obstante, en una fase posterior, cambia radicalmente su doctrina unificada y niega su consideración como accidente de trabajo considerando que durante el tiempo de descanso el trabajador de una empresa de transportes no se encuentra en misión, aunque se halle lejos de su domicilio<sup>56</sup>. Siguiendo esta última línea, un sector doctrinal<sup>57</sup> considera que, dentro de la misión, cabe diferenciar aquel período de tiempo en que el trabajador viene obligado a desempeñar tareas encomendadas por la empresa, de aquel otro que es tiempo de descanso y del cual es libre de disponer como si estuviera en su casa, pues los momentos de descanso forman parte de la actividad normal de la persona, debiendo tener la misma consideración cuando se usa de ellos en el lugar habitual de residencia o fuera de ella por razón de trabajo. Lo contrario es extender la consideración de accidente de trabajo a los ocurridos en el tiempo libre por el sólo hecho de estar desplazado, lo cual significa que el accidente no laboral es inexistente durante todo el tiempo que dure el desplazamiento. En este sentido, la doctrina judicial considera no laboral aquel accidente sufrido por un agente comercial mientras descansa pernoctando en un hotel<sup>58</sup>; el fallecimiento de un transportista por aneurisma aórtico ocurrido durante el tiempo de descanso en un piso facilitado por la empresa a tal fin<sup>59</sup>; o el fallecimiento de un trabajador desplazado por motivos del trabajo cuando sale de su vehículo tras estacionarlo en el hotel al finalizar su jornada<sup>60</sup>.

Posteriormente, el TS vuelve a considerar accidente de trabajo el fallecimiento de un transportista por isquemia miocárdica-arritmia cardíaca, sobrevenida durante el descanso nocturno en la cabina del camión, ya que en este caso concurre la presunción de laboralidad del art. 156.3 LGSS al considerarse que se ha producido el accidente durante el tiempo y lugar de trabajo. En cuanto al lugar de trabajo, porque el óbito se produjo dentro del camión mientras el trabajador dormía, y en cuanto al tiempo de trabajo, no puede calificarse como tiempo de descanso ya que estaba pernoctando en el

---

<sup>55</sup> STSJ Andalucía, de 22 de marzo de 2006, rec. núm. 2569/2005.

<sup>56</sup> STS de 6 de marzo de 2007, rec. núm. 3415/2005, que señala que “es cierto que la norma se refiere también a los accidentes sufridos con ocasión del trabajo, pero, aunque la conexión de ocasionalidad es más débil que la de causalidad, exige, al menos, que el trabajo actúe como circunstancia que permita el accidente, de forma que sin él la lesión no se habría producido y éste no es el caso examinado, pues la lesión se produce fuera de la ejecución del trabajo, mientras el trabajador descansaba en la habitación de un hotel, y sin ninguna evidencia de que el trabajo previamente realizado hubiese desencadenado la afección”.

<sup>57</sup> TOSCANI JIMÉNEZ, D., “El concepto jurisprudencial de ... *op. cit.* p. 128.

<sup>58</sup> STSJ País Vasco, de 13 de septiembre de 2011, rec. núm. 1957/2011.

<sup>59</sup> STSJ Cataluña, de 18 de abril de 2011, rec. núm. 462/2010.

<sup>60</sup> STSJ Comunidad Valenciana, de 20 de octubre de 2009, rec. núm. 3850/2008.

vehículo<sup>61</sup>, pues en estos casos, no puede obviarse que es frecuente que el trabajador pernocte en el vehículo con la intención de descansar y también de vigilar el vehículo y la mercancía, pudiendo considerarse que se está ante un tiempo de presencia, realizando un servicio de guarda y vigilancia dentro del camión. Así, cabe hacer referencia a la Directiva 2002/15/CE<sup>62</sup> que distingue entre tiempo de trabajo, tiempo de disponibilidad y de descanso, de modo que en el primero se está en el lugar de trabajo a disposición del empresario en el ejercicio de las tareas normales, realizando funciones complementarias o en períodos de espera de carga o descarga; en el tiempo de disponibilidad no se permanece en el lugar de trabajo, pero se está disponible para responder a posibles instrucciones que ordenen emprender o reanudar la conducción; y además el tiempo de disponibilidad se define por oposición “a los períodos de pausa o descanso”. Por tanto, si la lesión se ha producido durante el tiempo de descanso se está ante una situación que ocurre fuera del ámbito privado normal del trabajador, pero que no se confunde con el tiempo de trabajo y que queda excluido de la presunción del art. 156.3, mientras que con respecto a los accidentes sufridos durante las horas de presencia juega la presunción de laboralidad. Es decir, en estos casos de los conductores de vehículos por carretera, resulta plenamente aplicable la presunción de laboralidad porque el accidente se produce dentro del camión mientras el trabajador duerme, y en cuanto al tiempo de trabajo, atendiendo a las circunstancias concretas del trabajo encomendado, no puede calificarse como tiempo de descanso. Además, la doctrina judicial<sup>63</sup> más reciente señala que en los últimos años se ha estado produciendo una escalada en el robo de camiones, no sólo de las mercancías sino incluso del combustible, de las ruedas u otros elementos del vehículo, por lo que es frecuente y habitual que los conductores pernocten y descansen en el propio camión, realizando así funciones de vigilancia, de tal forma que el lapso de tiempo de descanso, aunque no se realiza trabajo efectivo de conducción, cabe considerarlo de presencia, pues se está realizando servicio de guarda y vigilancia dentro del camión, de tal forma que cabe considerar los accidentes como de trabajo.

De cualquier forma, la más reciente doctrina jurisprudencial<sup>64</sup> ha cambiado su tesis en el sentido de restringir el concepto de accidente en misión y sostiene que “aunque la conexión de ocasionalidad es más débil que la de causalidad, exige que el trabajo actúe como circunstancia que permite el accidente, de forma que sin él la lesión no se habría producido”, y mientras se produce el desplazamiento del trabajador a su punto de destino laboral “no resulta dato o indicio alguno para poder determinar la existencia de ese plus de contenido del desplazamiento que lo diferencia del accidente in itinere y cuya carga de la prueba le incumbía”, no habiéndose acreditado la prueba del hecho básico o del indicio de que la lesión se ocasionó en el tiempo y lugar de

---

<sup>61</sup> STS de 22 de julio de 2010, rec. núm. 4049/2009.

<sup>62</sup> Del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

<sup>63</sup> STSJ Andalucía, de 21 de mayo de 2015, rec. núm. 2029/2014.

<sup>64</sup> STS de 16 de septiembre de 2013, rec. núm. 2965/2012, que niega la calificación de laboral al infarto cerebral sufrido por un trabajador cuando se desplaza desde su domicilio a Madrid para prestar servicios en una obra en Madrid.

trabajo. Asimismo, tampoco ha considerado accidente de trabajo el ictus isquémico sufrido por un trabajador en la habitación de un hotel donde estaba descansando en la realización de un trabajo encomendado por la empresa, ya que “no puede considerarse correcto el criterio que sostiene que durante todo el desarrollo de la misión el trabajador se encuentra en el tiempo y el lugar de trabajo, aunque se trata de períodos ajenos a la prestación de servicios, de descanso o de actividades de carácter personal privado”<sup>65</sup>; ni el infarto de miocardio sufrido por el trabajador en la habitación de un hotel en el que se encontraba descansando, tras haber finalizado su jornada laboral para reanudar el trabajo al día siguiente, para hacer la ruta inversa, tratándose de un hotel pagado por la empresa<sup>66</sup>; ni el infarto sufrido por un cocinero en un refugio de alta montaña después de terminar su jornada laboral cuando se dirigía a pernoctar en el propio refugio, ya que las circunstancias específicas de la prestación de servicios le obligaban a pernoctar<sup>67</sup>.

No obstante, ha considerado accidente de trabajo el fallecimiento de un cocinero de un buque que, estando atracado en un puerto mientras esperaban que el tiempo mejorara para regresar a España, sale en su tiempo libre y al regresar al barco cae al mar<sup>68</sup>. El TS<sup>69</sup> estima que es accidente de trabajo debido a la peculiaridad del trabajo del cocinero, pues su actividad se desarrolla a bordo de una embarcación, que no sólo es el centro de trabajo, sino también su domicilio durante todo el período que dura el embarque pues, aunque el barco atraque el domicilio de los tripulantes continúa siendo la embarcación. Y considera que el accidente se produce con ocasión del trabajo, ya que si el trabajador no hubiera tenido que regresar al barco no se hubiera expuesto a los agentes lesivos determinantes de la ocasionalidad relevante que causó el accidente y éste no se hubiera producido. Cabe tener presente que cuando se trata de trabajadores del mar el TS<sup>70</sup> recuerda que si el accidente se produce en el propio buque, realmente no existe un accidente de trabajo en misión, sino un accidente de trabajo propiamente dicho, pues estos trabajadores no están desplazados temporalmente a un lugar distinto de su centro de trabajo habitual para realizar una prestación de servicios, sino que su centro de trabajo es el buque, aunque al propio tiempo también su domicilio, y estos trabajadores, aun cuando disfruten de períodos de descanso, están sujetos a una permanente disponibilidad, dependiendo de las contingencias que pueden surgir en un

---

<sup>65</sup> STS de 11 de febrero de 2014, rec. núm. 42/2013. En términos similares, STS de 8 de octubre de 2009, rec. núm. 1871/2008.

<sup>66</sup> STS de 20 de abril de 2015, rec. núm. 1487/2014.

<sup>67</sup> STSJ Asturias, de 15 de noviembre de 2013, rec. núm. 1438/2013.

<sup>68</sup> STS de 24 de febrero de 2014, rec. núm. 145/2013.

<sup>69</sup> STS de 24 de febrero de 2014, rec. núm. 145/2013.

<sup>70</sup> STS de 16 de julio de 2014, rec. núm. 2352/2013. En el mismo sentido, STS de 4 de febrero de 2015, rec. núm. 197/2014, sobre el fallecimiento de un patrón de pesca por cirrosis hepática en el buque que constituye su centro de trabajo y también su domicilio. Literalmente señala que “cabe entender que el accidente se produjo no solo en el lugar de trabajo, sino también en tiempo de trabajo, y que no se ha desvirtuado la presunción de laboralidad ex art. 115.3 LGSS, derivada de la prestación de servicios del causante en el buque donde se encontraba el trabajador cuando acaeció su fallecimiento, a causa de un edema agudo de pulmón de fatales consecuencias; lo que, como refiere la sentencia recurrida, constituyó una crisis desencadenada, “en tiempo y lugar de trabajo”, por la cirrosis hepática que venía sufriendo, por lo que el accidente ha sido correctamente calificado como accidente de trabajo por la sentencia recurrida, sin que a ello obste el hecho de que el trabajador fallecido viviera en el buque”.

buque, por lo que todo evento lesivo que sufran estos trabajadores en el buque, con independencia de si se trata de período de descanso o de trabajo, será accidente de trabajo. Lo mismo sucede con los conductores que prestan servicios en la actividad de transporte por carretera, pues sus períodos de descanso se consideran horas de presencia en aplicación del art. 156.3 LGSS y de la permanente disponibilidad en la que se hallan<sup>71</sup>.

En cualquier caso, nadie duda que resulta complejo diferenciar claramente el tiempo de descanso y el de trabajo durante la misión, pues ambos suelen ir unidos en la práctica, en tanto que el trabajador desplazado se encuentra en una situación muy particular en la cual todo su currir vital gira, irremediamente, en torno al cumplimiento de un cometido que le ha llevado fuera de su domicilio habitual y su ámbito familiar, lo cual, ya de por sí genera una situación peculiar que merece ser tomada en cuenta<sup>72</sup>.

Por otro lado, en cuanto a las pausas de la actividad, es decir, los pequeños descansos a lo largo de la jornada laboral, han sido consideradas como tiempo de trabajo con carácter general, lo cual hace que, aplicándolo al ámbito del accidente en misión, las pequeñas interrupciones producidas durante la misión, como paradas en la circulación, pausa para el café o el bocadillo, deben ser consideradas como tiempo de trabajo, y por tanto, el accidente sufrido en tales períodos como laboral. Cuando se trata de interrupciones más largas de la prestación profesional, en las que el trabajador puede disfrutar de períodos de descanso necesarios en establecimientos hoteleros, quizá sea necesario valorar la dependencia respecto de la empresa, por lo que se podría considerar que si el trabajador se encontraba en situación de disponibilidad, como el caso de los transportistas o trabajo en el mar, cabría considerarlo como accidente de trabajo. En este sentido, la determinación del carácter laboral de una contingencia sufrida en misión debería quedar relacionada, más que con que haya sucedido durante el tiempo de trabajo, por el hecho de haberse producido en situaciones relacionadas con la prestación laboral encomendada. Así, se ha estimado laboral aquel accidente sufrido cuando los primeros síntomas se manifiestan en horario laboral, aun cuando el desenlace sea posterior en tiempo de descanso, o cuando la enfermedad es consecuencia de una infección contraída durante el desarrollo del trabajo, aunque la manifestación de los síntomas sea ulterior<sup>73</sup>. De igual modo, el desarrollo de la misión puede darse durante períodos habituales de descanso, como cuando el trabajador sufre un accidente durante el fin de semana, pero en el tiempo durante el cual se encontraba cumpliendo con una actividad que le había ordenado el empresario<sup>74</sup>. Por el contrario, aun cuando la lesión se manifieste en tiempo hipotético de trabajo no será laboral si se realiza en un momento no relacionado con el cometido laboral, como estar en una casa de citas<sup>75</sup>.

---

<sup>71</sup> SSTs de 19 de julio de 2010, rec. núm. 2698/2009; de 22 de julio de 2010, rec. núm. 4040/2009.

<sup>72</sup> ALONSO OLEA, M., "Accidente de tráfico y accidente de trabajo", en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al Dr. Néstor de Buen Lozano*. México: UNAM, 2003. p. 53.

<sup>73</sup> STSJ Murcia, de 9 de julio de 2007, rec. núm. 789/2007.

<sup>74</sup> STSJ Extremadura, de 10 de marzo de 1998, rec. núm. 107/1998.

<sup>75</sup> STSJ Madrid, de 15 de febrero de 2000, rec. núm. 4486/1999.



En resumen, en el caso del tiempo de descanso, según un sector judicial, no puede considerarse correcto el criterio que sostiene que durante todo el desarrollo de la misión el trabajador se encuentra en tiempo y lugar de trabajo, aunque se trate de períodos ajenos a la prestación de servicios, de descanso o de actividades de carácter personal, pues no todo lo que sucede durante la misión tiene necesaria conexión con el desplazamiento. Así, no se califica accidente de trabajo aquel producido hallándose en Guatemala por razones de trabajo, cuando un día que vuelve de una excursión a un lago a las 24 horas nota una serie de picaduras que aumentan progresivamente<sup>76</sup>. Pese a esta tendencia, no faltan pronunciamientos jurisprudenciales en los que mantiene la calificación de accidente de trabajo en misión en aquellos casos en los que el trabajador estando fuera del tiempo de trabajo es víctima de accidentes coronarios, como el trabajador, conductor de camión que sufre un derrame cerebral durante la parada que realiza para tomar un café<sup>77</sup>, pues se estima que el accidente se produce en las horas de presencia, horas que entran dentro de la jornada laboral, porque durante ellas el trabajador está a disposición del empresario, y por tanto, resulta aplicable la presunción de laboralidad.

En definitiva, la calificación de un accidente sufrido durante el cumplimiento de una misión resulta ser una cuestión de una gran casuística, en la que habrán de valorarse las circunstancias concretas del caso, prestando especial atención a aquellos indicios que permitan descubrir que el trabajador estaba pendiente de sus quehaceres profesionales y sometido al poder de dirección empresarial. Podría concluirse afirmando que la jurisprudencia<sup>78</sup> considera que el tiempo dedicado a actividades privadas en el caso de los trabajadores desplazados sólo se está protegido si el accidente que se produce durante ellas tiene una estrecha conexión con el trabajo realizado.

## **5. RUPTURA DE LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD EN EL ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN**

El art. 156.4 LGSS contempla unas situaciones que rompen el nexo causal, tales como la fuerza mayor extraña al trabajo, el dolo o la imprudencia temeraria.

En relación al primer supuesto, esto es, la fuerza mayor, el art. 156.4 LGSS matiza que por ésta cabe entender aquélla que sea de tal naturaleza que ninguna relación guarde con el trabajo que se ejecuta al ocurrir el accidente, sin que pueda considerarse fuerza mayor la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza. En consecuencia, la fuerza mayor que excluye la consideración de accidente de trabajo por

---

<sup>76</sup> STSJ Asturias, de 6 de noviembre de 2015, rec. núm. 1978/2015.

<sup>77</sup> STS de 19 de julio de 2010, rec. núm. 2698/2009.

<sup>78</sup> STS de 24 de febrero de 2014, rec. núm. 145/2013.

romper el nexo causal suele quedarse circunscrita a los acontecimientos catastróficos, actos de guerra y similares<sup>79</sup>.

En segundo lugar, el dolo se refiere a los supuestos de autolesión o a aquéllos en los que el trabajador haya provocado el accidente a propósito, en los cuales, conforme al principio general del Derecho según el cual nadie puede beneficiarse de su propio dolo, no se aplica la protección de laboral al accidente. En estos casos, reviste interés el suicidio, pues la jurisprudencia<sup>80</sup> ha estimado que cabe considerarlo como accidente de trabajo. En un primer momento, la jurisprudencia<sup>81</sup> negaba automáticamente la consideración de accidente el suicidio por voluntad del trabajador, pero, progresivamente, a partir de los años sesenta, va precisando su doctrina en atención a las circunstancias concurrentes. En este sentido, los factores determinantes se refieren siempre, o casi siempre, a la conexión de causalidad entre el trabajo y la conducta de suicidio, concretándose en la existencia o no de trastorno mental del suicida y en la etiología laboral o no de dicho trastorno mental que conduce al suicidio<sup>82</sup>.

Por último, respecto a la imprudencia temeraria, cabe diferenciarla de la profesional, la cual no impide su calificación como accidente de trabajo. En la práctica, no resulta nada fácil establecer los límites entre una y otra. La doctrina judicial<sup>83</sup> ha precisado que la distinción ha de realizarse en función del riesgo asumido por el sujeto en una determinada situación, ya que la imprudencia profesional implica la asunción de un riesgo inferior que el trabajador supone que, dada su experiencia y habilidad, podrá superar sin que llegue a materializarse, mientras que en la temeraria, el operario asume un riesgo grave, manifiesto e innecesario, al margen de toda conducta usual y con un claro desprecio por la prudencia más elemental y exigible. La imprudencia temeraria presupone una conducta en la que el autor asume riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos al usual comportamiento de las personas, esto es, un patente y claro desprecio del riesgo y de la prudencia más elemental exigible, que cabe definir como “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”<sup>84</sup>. Calificar una actuación como temeraria o profesional va a depender de las circunstancias concretas de cada caso, aunque es posible apreciar que, con carácter general, los tribunales siguen una línea interpretativa ciertamente restrictiva

---

<sup>79</sup> STSJ País Vasco, de 1 de junio de 1999, rec. núm. 420/1999.

<sup>80</sup> STS de 25 de septiembre de 2007, rec. núm. 5452/2007.

<sup>81</sup> SSTS de 21 de marzo de 1952; de 29 de marzo de 1962; de 19 de febrero de 1963; de 28 de enero de 1969.

<sup>82</sup> SSTS de 29 de octubre de 1970; de 26 de abril de 1974.

<sup>83</sup> La STS de 18 de septiembre de 2007, rec. núm. 3750/2006, define la imprudencia temeraria como aquella conducta del trabajador en que, excediéndose del comportamiento normal de una persona, se corra un riesgo innecesario que ponga en peligro su vida o los bienes, conscientemente, o cuando el trabajador voluntariamente contraría las órdenes recibidas por su patrono, o las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela exigibles a toda persona normal.

<sup>84</sup> STS de 18 de septiembre de 2007, rec. núm. 3750/2006, que enjuicia el caso de un trabajador que cuando se dirigía desde su domicilio al centro de trabajo conduciendo un ciclomotor se detuvo ante una señal en rojo de semáforo, “pero antes de que se encendiera la luz verde inició la marcha accediendo a vía preferente, resultando impactado por otro vehículo que circulaba en el cruce”.

de cuanto por imprudencia temeraria quepa entender<sup>85</sup>. Además, nuestro alto tribunal<sup>86</sup> ha aclarado que la imprudencia temeraria no tiene el mismo alcance que en el ámbito penal pues, en el plano laboral, la imprudencia temeraria no se identifica necesariamente con la infracción de normas reglamentarias, sino que supone la asunción de riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves a la conducta usual de las gentes.

Así, según la doctrina judicial el mero incumplimiento de las normas de circulación no conlleva la concurrencia de imprudencia temeraria por sí sola, pues se necesita una actitud grave de especial desprecio por las normas más elementales de seguridad, siendo consciente del peligro y despreciándolo temerariamente<sup>87</sup>. Así, no se estima imprudencia temeraria el hecho de que se adelante un vehículo por el carril derecho en el sentido de su marcha, pues se considera que dicha maniobra no es antirreglamentaria, ya que la intención era incorporarse a la autopista<sup>88</sup>. De cualquier forma, conducir bajo los efectos del alcohol en tasas superiores a las permitidas, muestra claramente una actitud temeraria, aunque ello también va a depender de la cantidad de alcohol ingerido, pues se ha considerado imprudencia profesional el hecho de circular con una tasa de alcohol con un escaso margen superior cuando no quede acreditado que el estado del trabajador había mermado su capacidad laboral o había roto de forma evidente la conexión del accidente con el desempeño profesional<sup>89</sup>. Ahora bien, se considera temeraria cuando el límite es notoriamente superior al permitido<sup>90</sup>.

## **6. PRESUNCIÓN DE LABORALIDAD DEL ACCIDENTE DE TRABAJO EN MISIÓN**

El art. 156.3 LGSS establece una presunción de laboralidad de todo aquel accidente sufrido por el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo.

Esta presunción opera como un principio favorable a la calificación como accidente de trabajo de la lesión sufrida por el trabajador en el desempeño de su trabajo en tanto en cuanto a partir de la producción de las lesiones en tiempo y lugar de trabajo se considerará la presencia de una contingencia profesional. Esta presunción atrae a un amplio elenco de situaciones cuyo nexo causal es difícil de apreciar y, en caso contrario, posiblemente fueran calificadas como no laborales, especialmente las enfermedades cardíacas<sup>91</sup>.

---

<sup>85</sup> SSTSJ La Rioja, de 16 de abril de 2002, rec. núm. 26/2002; Andalucía, de 23 de octubre de 2003, rec. núm. 924/2003.

<sup>86</sup> STS de 10 de mayo de 1988.

<sup>87</sup> STS de 18 de septiembre de 2007, rec. núm. 3750/2006. En el mismo sentido, SSTSJ Murcia, de 18 de octubre de 1999, rec. núm. 1617/1998, respecto de un trabajador que se salta un semáforo en rojo acelerando bruscamente ante el cambio de color; País Vasco, de 15 de diciembre de 1998, rec. núm. 2206/1998, respecto de un trabajador que estaba manejando vehículos sin estar en posesión del correspondiente permiso de conducir; Andalucía, de 22 de diciembre de 1998, rec. núm. 2206/1998,

<sup>88</sup> STSJ País Vasco, de 13 de septiembre de 2005, rec. núm. 1089/2005.

<sup>89</sup> STSJ Aragón, de 9 de octubre de 2003, rec. núm. 647/2002. En el mismo sentido, STSJ País Vasco, de 13 de septiembre de 2005, rec. núm. 1089/2005.

<sup>90</sup> STSJ Andalucía, de 15 de abril de 1999, rec. núm. 1601/1998.

<sup>91</sup> STS de 24 de septiembre de 2001, rec. núm. 3414/2000.

De esta forma, en aquellos casos en que sea aplicable la presunción, quien pretenda hacer valer la existencia de accidente de trabajo no tendrá que probar la relación de causalidad entre el trabajo y el accidente, considerándose automáticamente como contingencia profesional y ello aun cuando existan antecedentes patológicos o factores de riesgo que podrán haber contribuido a la materialización del menoscabo sufrido por el trabajador. Será la parte contraria quien deberá desvirtuarla mediante la acreditación de los hechos obstativos capaces de acreditar que la lesión no ocurrió durante el tiempo y lugar de trabajo o bien la imposibilidad de que las lesiones sufridas por el trabajador no obedecen al trabajo desempeñado por cuenta ajena<sup>92</sup>. Ahora bien, si el accidente sucede fuera del tiempo y lugar de trabajo, el trabajador deberá probar la relación de causalidad entre la lesión y el trabajo, circunstancia difícilmente demostrable en la práctica.

En el caso del accidente en misión, a pesar de la dificultad que pueda entrañar esta presunción por la ampliación que se realiza de los conceptos de tiempo y lugar de trabajo, no obstante, la jurisprudencia<sup>93</sup> entiende que esta presunción resulta aplicable, ello sí, adecuando las circunstancias de tiempo y lugar de tal forma que el tiempo de trabajo ha de quedar referido al de trabajo efectivo, sin restricción o reserva al horario normal de actividad<sup>94</sup>, y el lugar aquél en el que se encuentra por razón de la actividad encomendada, aunque no sea el lugar de trabajo habitual<sup>95</sup>. No obstante, en algunos casos se exige la prueba de la orden empresarial que justifica el desplazamiento y el desempeño profesional en el momento de producirse el accidente<sup>96</sup>.

Así se ha estimado laboral aquella dolencia cardíaca ocurrida cuando el trabajador dormía en el hotel en el que se alojaba después de cenar, encontrándose en viaje de retorno que se había iniciado al finalizar la jornada de trabajo<sup>97</sup>; el mecánico que se dirige a reparar un vehículo del empresario, por orden de éste, desplazándose hasta el lugar en que se encuentra el vehículo averiado<sup>98</sup>; la insuficiencia cardíaca por una crisis de asma durante un vuelo en avión, pues se trataba de un desplazamiento por motivos laborales a requerimiento de la empresa para la que prestaba servicios en la construcción de un buque, con billete proporcionado por la propia empresa y desde un país al que había sido enviado igualmente por ella<sup>99</sup>; el infarto sufrido por un conductor que acababa de poner en marcha su camión antes de emprender el viaje o encargo ordenado por la empresa<sup>100</sup>.

---

<sup>92</sup> STS de 15 de febrero de 1996, rec. núm. 2149/1995.

<sup>93</sup> SSTS de 18 de diciembre de 1996, rec. núm. 2343/1996; de 4 de mayo de 1998, rec. núm. 932/1997; de 10 de abril de 2001, rec. núm. 2200/2000.

<sup>94</sup> STS de 9 de diciembre de 2003, rec. núm. 2358/2002.

<sup>95</sup> STS de 18 de diciembre de 1996, rec. núm. 2643/1996.

<sup>96</sup> STSJ Comunidad Valenciana, de 22 de julio de 2008, rec. núm. 3627/2007.

<sup>97</sup> STS de 6 de mayo de 1987.

<sup>98</sup> STS de 11 de julio de 2000, rec. núm. 3303/1999.

<sup>99</sup> STS de 26 de diciembre de 1988.

<sup>100</sup> STSJ Galicia, de 12 de junio de 2012, rec. núm. 1498/2009, que señala que se trata de un accidente en misión amparado por la presunción del art. 156.3 LGSS por cuanto el trabajador ya había realizado actos propios de las tareas encomendadas, había puesto el camión en marcha, cuando sufrió dolor cardíaco, por

Por último, cabe recordar que, a pesar de que en un primer momento la jurisprudencia mantuvo una interpretación mucho más expansiva, su última tendencia más restrictiva, entiende que no todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, cuando no es propiamente desplazamiento, ni tampoco realización de la misión laboral, de tal forma que en dichos momentos no opera la presunción. Por tanto, se va a exigir que, para que se presuma la existencia de trabajo, el trabajador debe estar bajo el poder directivo del empresario en el momento en que sufra el accidente. Es decir, la presunción no abarca a todo el tiempo y lugar del trabajo en misión, sino que la singular protección solamente se extiende al tiempo y lugar que tengan conexión necesaria con el trabajo, de tal forma que en el caso de un trabajador que fallece por legionelosis que había sido enviado a Tailandia cuando vuelve a España dos días después es considerado accidente de trabajo, pero no por aplicación de la presunción de laboralidad, sino porque la ocasionalidad del desplazamiento al extranjero por motivos laborales y las condiciones climatológicas tailandesas notoriamente favorecen la difusión de la bacteria legionella, siendo condiciones que son *conditio sine qua non* del contagio<sup>101</sup>.

## 7. CONCLUSIÓN

Como se observa, en el accidente de trabajo en misión, especialmente aquéllos ocurridos en los tiempos de descanso, no estrictamente de prestación de servicios, nuestro alto tribunal ha puesto de manifiesto la inexistencia de una claridad absoluta al respecto, siendo objeto de una minuciosa casuística.

La relación de causalidad entre la lesión y el trabajo realizado resulta evidente cuando el trabajador sufre de forma repentina una lesión por agentes externos dentro de la jornada y horario habitual y en el centro de trabajo, pero cuando se trata de un accidente sufrido en el tiempo y lugar de trabajo desconociendo las circunstancias causantes o el momento o lugar exacto del accidente, cobra importancia la presunción del art. 156.3 LGSS. Cuando se trata de lesiones producidas no por un acción súbita y violenta, sino enfermedades manifestadas en el lugar de trabajo, el TS utiliza muchas veces una noción más restrictiva de tiempo de trabajo de modo que tanto al comienzo como al final de la jornada diaria de trabajo el trabajador se encuentre en su puesto de trabajo, de tal forma que la presunción no resulta aplicable cuando el trabajador, hallándose en el centro de trabajo, todavía no ha iniciado la jornada laboral o ya ha finalizado la misma<sup>102</sup>.

---

lo que se produce durante el tiempo y el lugar de trabajo, siendo evidente la existencia del nexo causal entre el accidente y el trabajo.

<sup>101</sup> STS de 23 de junio de 2015, rec. núm. 944/2014.

<sup>102</sup> STS de 20 de diciembre de 2005, rec. núm. 1945/2004, que no extiende la presunción del art. 156.3 al infarto de miocardio de un trabajador en la zona de vestuarios antes de la incorporación a su puesto de trabajo por entender que el trabajador no se encontraba en tiempo de trabajo. En términos similares, STS de 6 de octubre de 2003, rec. núm. 3911/2002; SSTSJ Cantabria, de 29 de septiembre de 2005, rec. núm.

A mi parecer, debería entenderse que en el caso de los trabajadores desplazados cuando la lesión tiene lugar en situación de dependencia laboral de la empresa, cuya organización y prestación de servicios objeto de su actividad impide al trabajador reintegrarse a su vida privada, debe considerarse como accidente de trabajo, ya sea en tiempo efectivo de trabajo o de descanso, pues como se ha señalado, en su tiempo de descanso el trabajador no puede volver a su domicilio familiar y a la libre disposición de su propia vida, de tal forma que queda en situación de dependencia del empresario, y por tanto, bajo el deber de seguridad que pesa sobre este último. Por tanto, la presunción de laboralidad debería aplicarse con amplitud, y sólo si queda acreditado completamente que el trabajo nada tiene que ver con la lesión, con independencia de cuál sea el origen de la misma, en patologías previas o trabajos desempeñados, que no exijan esfuerzos físicos notables, o sujeten al trabajador a tensiones, se estaría ante una situación que no sería calificada como profesional<sup>103</sup>.

## 8. BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO OLEA, M., “Accidente de tráfico y accidente de trabajo”, en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al Dr. Néstor de Buen Lozano*. México: UNAM, 2003.
- BLASCO LAHOZ, J.; LÓPEZ GANDÍA, J.; MONPARLER CARRASCO, M.A., *Curso de Seguridad Social*. Valencia: Tirant lo Blanch, 2006.
- KAHALE CARRILLO, D. T., “Accidente de trabajo en misión: el caso de los transportistas”, en *RTSS*, núm. 297, 2007.
- PENDÁS DÍAZ, V., *Ensayo doctrinal y jurisprudencial sobre el infarto de miocardio y otras dolencias de repentina aparición como accidente de trabajo*. Madrid: Acarl, 1984.
- SELLAS I BENVINGUT, R., *El régimen jurídico del teletrabajo en España*. Pamplona. Aranzadi, 2001.
- SEMPERE NAVARRO, A.V., “Rectificación del concepto de accidente en misión”, en *Aranzadi*, Vol. VII, 2007. p. 125; MARTÍN VALVERDE, A.; GARCÍA MURCIA, J., *Tratado práctico de Derecho de la Seguridad Social*. Pamplona: Aranzadi, 2008.
- TASCÓN LÓPEZ, R., *El accidente de trabajo en misión*. Valencia: Tirant Lo Blanch, 2009.
- TOSCANI JIMÉNEZ, D., “El concepto jurisprudencial de accidente en misión”, en *Revista Capital Humano*, núm. 227, 2008.

---

634/2005; Cantabria, de 29 de diciembre de 2005, rec. núm. 1021/2005; Cataluña, de 16 de junio de 2005, rec. núm. 4460/2004.

<sup>103</sup> STSJ País Vasco, de 13 de septiembre de 2011, rec. núm. 1957/2011.