

El accidente 'in itinere' como contingencia laboral para Clases Pasivas.

Antonio V. Sempere Navarro

Director de la Revista de Jurisprudencia Laboral. Magistrado del Tribunal Supremo. Catedrático de Universidad (s.e.)

Resumen: *La sentencia comentada traslada el carácter laboral del accidente 'in itinere' a la pensión de incapacidad permanente en Clases Pasivas. Prosigue así la equiparación entre ese sistema de protección social y el de la Seguridad Social.*

Palabras clave: *Accidente 'in itinere'. Clases Pasivas.*

Abstract: *The commented sentence transfers the occupational nature of the in itinere accident (on the way work) to the permanent disability pension in Passive Classes. Thus, the equality between this social protection system and that of Social Security continues.*

Keywords: *'In itinere' (on the way work) accident. Passive classes.*

I. Introducción

El estudio de la STS-CONT 912/2021 permite comprobar, por enésima vez, que el ordenamiento jurídico tolera mal los compartimentos estancos. Su indiscutida unidad aboca a la constante interacción de los diversos bloques normativos, sin que ello restrinja la posibilidad de contemplar una misma institución desde diversos prismas.

En el presente caso un Tribunal de la jurisdicción contenciosa se enfrenta a un problema paradigmático de pensión por incapacidad instada por quien sufre un siniestro de tráfico, precisamente, cuando se encontraba de camino hacia su centro de trabajo para desarrollar la actividad comprometida.

La clave del caso es muy sencilla; determinar si el accidente in itinere posee carácter laboral con arreglo a la legislación de Clases Pasivas. Nuevamente estamos ante un debate puramente jurídico. Se trata, por descontado, de buena ocasión para recordar el estado de la cuestión en el ámbito de la Seguridad Social, especialmente de la mano de la jurisprudencia.

II. Identificación de la resolución judicial comentada

Tipo de resolución judicial: sentencia.

Órgano judicial: Sala Tercera del Tribunal Supremo (Sección Cuarta).

Número de sentencia y fecha: sentencia núm. 912/2021, de 24 de junio^[1].

Tipo y número de recurso: Recurso de casación núm. 8335/2019.

ECLI: ES:TS:2021:2452.

Fuente: CENDOJ.

Ponente: Excmo. Sr. D Pablo Lucas Murillo de la Cueva.

Votos Particulares: carece.

III. Términos del debate

1. Hechos y antecedentes relevantes

La cuestión suscitada es puramente interpretativa y va referida al eventual carácter laboral del accidente que provoca la imposibilidad de seguir prestando su actividad a la funcionaria reclamante. De eso depende el modo de calcular la pensión derivada del mismo. A pesar de todo, resulta ilustrativo tomar en cuenta los antecedentes fácticos sobre los que se debate, sumamente sencillos.

Una guardia civil destinada en Tarragona se dirige desde su domicilio habitual^[2] hacia la Comandancia en que presta servicios, para iniciar su turno (junio 2014). En esa itinerancia sufre un aparatoso accidente de circulación, al ser alcanzado su vehículo por otro. El siniestro le causó graves lesiones psicofísicas a resultas de las cuales se declaró su inutilidad permanente para el servicio.

A resultas de ello, la Junta Médico Pericial Superior de las Fuerzas Armadas aprecia en la funcionaria accidentada diversas patologías en la columna vertebral y psiquiátricas (enero 2018), que le imposibilitan totalmente para el servicio y derivan del referido suceso.

La Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa (abril de 2018) considera que el accidente *in itinere* en el régimen de Clases Pasivas del Estado no se interpreta como derivado de acto de servicio ni como consecuencia del mismo.

2. Resolución del Ministerio de Defensa

A la vista de lo expuesto, la accionante prosigue su reclamación administrativa. Interesa que la legislación de Clases Pasivas sea interpretada de modo que el accidente padecido tenga encaje entre los que acaecen por consecuencia del servicio, de modo que el haber regulador para el cálculo de la pensión sea el doble del general. El Ministerio de Defensa sostiene que no cabe esa interpretación (septiembre 2018).

3. Sentencia del Juzgado Central

Mediante su sentencia 15/2019, de 21 de febrero el Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo n.º 4 desestima el recurso de la funcionaria.

Recuerda la doctrina judicial (en especial la Sección Quinta de la Sala de la Audiencia Nacional) conforme a la cual el accidente *in itinere* es ajeno al servicio.

4. Sentencia de la Audiencia Nacional

Mediante su sentencia de 2 de octubre de 2019 la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional desestima el recurso^[3]. Teniendo presente el tenor de la Ley de Clases Pasivas del Estado (LCPE), despliega la siguiente argumentación:

- El accidente *in itinere* no tiene acomodo en el concepto de acto de servicio que recoge la LCPE, conforme a doctrina consolidada^[4].
- En el ámbito de la Seguridad Social se configura como laboral este tipo de accidente, pero no sucede así en Clases Pasivas.
- Lo anterior no comporta discriminación porque se trata de regímenes diversos, aplicados por jurisdicciones asimismo diversas.
- Aunque el accidente se produzca *in itinere* no puede considerarse que tenga lugar en acto de servicio pues ni se ha iniciado la jornada laboral ni

está desempeñando las funciones, de manera que falta “una relación directa causa-efecto entre el accidente sufrido y la prestación del servicio”.

- La presunción *iuris tantum* del artículo 47.4 LCPE “sólo abarca los supuestos en los que “la incapacidad permanente o el fallecimiento hayan acaecido en el lugar y tiempo de trabajo”, sin que (...) exista una presunción similar para los accidentes *in itinere*”.

5. Auto de la Sala de Admisiones del Tribunal Supremo

Mediante Auto de 16 de junio de 2020 la Sala de Admisiones admite a trámite el recurso^[5]. Entiende que posee interés casacional objetivo el determinar si el artículo 47.2 LCPE puede ser interpretado en el sentido de que el accidente *in itinere* se debe de considerar como consecuencia del servicio a efectos de percibir pensión extraordinaria por declararse la inutilidad permanente para el servicio^[6].

IV. Posición de las partes

Las posiciones mantenidas por las partes del litigio se corresponden por completo con los términos del dilema suscitado. Como queda dicho, estamos ante un debate de estricto corte jurídico: precisar si la legislación aplicable puede entenderse en términos similares a la de Seguridad Social e identificar como de trabajo el accidente de tráfico padecido yendo al lugar de prestación de los servicios.

1. La solicitante y recurrente

La recurrente sostiene los mismos argumentos que en su demanda inicial: el accidente padecido debe entenderse acaecido como “consecuencia” del servicio para tener derecho a percibir pensión extraordinaria; eso comporta una interpretación finalista y acorde con la LCPE.

El art. 47.2 LCPE debe interpretarse en el sentido de que cualquier actividad relacionada directamente con el servicio prestado que sea origen de la patología causante de la inutilidad debe de conllevar la misma consecuencia.

2. La Administración recurrida

El Abogado del Estado subraya que tanto el artículo 47.2 LCPE como el artículo 59 del Reglamento General del Mutualismo Administrativo (aprobado mediante RD 375/2003, de 28 de marzo) y el artículo 115 LGSS coinciden en que el accidente en acto de servicio es aquél que se produce con ocasión o como consecuencia del ejercicio de las actividades propias de la prestación del servicio. En el ámbito de la Seguridad Social (laboral, no funcional) se asimilan otros eventos configurados por derivación o presunción como accidentes, aun cuando no se hayan producido en el lugar y tiempo del trabajo. Sin embargo, en el sistema de Clases Pasivas no sucede así.

V. Normativa aplicable al caso

La cuestión planteada comporta la necesidad de interpretar el artículo 47.2 del texto refundido de Ley de Clases Pasivas del Estado, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 670/1987, de 30 de abril (LCPE). Pero también interesa traer a colación alguna otra previsión concordante y, a efectos de contraste, el tenor de la LGSS.

1. Ley de Clases Pasivas

A) Dentro de un Capítulo dedicado a las Pensiones extraordinarias, el artículo 47 afronta sus trazos básicos y el hecho causante; aunque interesa especialmente el último inciso, conviene examinar el precepto íntegro:

1. Las pensiones a que se refiere este Capítulo serán de jubilación o retiro, y de viudedad, orfandad o a favor de los padres, y el hecho causante de las mismas será, respectivamente, la jubilación o retiro del personal correspondiente o su fallecimiento.

2. Dará origen a pensión extraordinaria de jubilación o retiro la incapacidad permanente para el servicio o inutilidad del personal comprendido en este capítulo, entendida esta incapacidad en los términos expuestos en el artículo 28.2.c), siempre que la misma se produzca, sea por accidente o enfermedad, en acto de servicio o como consecuencia del mismo. En caso de la enfermedad causante de la inutilidad, esta deberá constar como adquirida directamente en acto de servicio o como consecuencia directa de la naturaleza del servicio desempeñado.

En todo caso, dicho personal, en cuanto se incapacite o inutilice en acto de servicio o como consecuencia del mismo, será declarado jubilado o retirado.

B) Dicho precepto fue modificado por la disposición final 1.10 del Real Decreto-Ley 15/2020, de 21 de abril. A su vez, el precepto ha sido declarado inconstitucional por la STC 111/2021, de 13 de mayo. Sin embargo, eso no afecta al tema estudiado por dos razones:

Primera, porque la STC salva transitoriamente los derechos de las personas beneficiarias de Clases Pasivas^[7], de modo que *“la nulidad derivada de la declaración de inconstitucionalidad debe quedar en este caso diferida hasta el 1 de enero de 2022, a fin de que antes de que expire ese plazo se pueda proceder a sustituir la regulación declarada inconstitucional y nula (por incumplimiento del presupuesto habilitante del art. 86.1 CE) por la regulación legal pertinente”*.

Segunda, porque la redacción de 2020 no afectaba a los pasajes relevantes para la conceptualización del accidente in itinere. El atento examen de las dos redacciones muestra que la diferencia estriba únicamente en la manera de referirse a los apartados del artículo 28 que menciona y en el órgano competente para declarar la jubilación o retiro, pero permanece invariable la condición de que el accidente se produzca en acto de servicio o como consecuencia del mismo.

C) La relevancia práctica de la calificación del accidente in itinere se aprecia bien a la vista de lo previsto en el artículo 19.1 de la propia LCPE, en conexión con su artículo 49.1. Conforme al mismo *“Las pensiones reguladas en este texto serán ordinarias o extraordinarias, según que su hecho causante se produzca en circunstancias ordinarias o por razón de lesión, muerte o desaparición producida en acto de servicio o como consecuencia del mismo y de acuerdo con las disposiciones de este texto”*.

A su vez, el artículo 49.1 LCPE prescribe que el cálculo de la pensión extraordinaria se calcula teniendo en cuenta que *“que el haber regulador o los haberes reguladores que correspondan se tomarán al 200 por 100”*.

2. *Mutualismo Administrativo*

El artículo 59 del Real Decreto 375/2003, de 28 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General del Mutualismo Administrativo, alberga el *“Concepto de accidente en acto de servicio”* en los siguientes términos:

“1. Se entenderá por accidente en acto de servicio aquél que se produzca con ocasión o como consecuencia de las actividades propias de la prestación del servicio a la Administración.

2. Para la determinación de los supuestos que en este régimen especial tendrán la consideración de accidente en acto de servicio o como consecuencia de él, y para las presunciones aplicables al respecto, se estará a lo dispuesto en el Régimen General de la Seguridad Social acerca del concepto de accidente de trabajo, sin perjuicio de las peculiaridades propias que resulten aplicables derivadas de la prestación del servicio público”.

3. Ley General de la Seguridad Social

Por las razones ya avanzadas, interesa examinar la regulación que el artículo 115 de la vigente LGSS dedica al concepto de accidente de trabajo:

Artículo 156. Concepto de accidente de trabajo.

1. Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

2. Tendrán la consideración de accidentes de trabajo:

a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo.

[...]

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

VI. Doctrina básica

La STS-CONT 912/2021 sienta una importante doctrina, por más que en el ámbito de la Seguridad Social pueda parecer reiterativa.

1. El accidente como consecuencia del servicio

La lectura del artículo 47.2 LCPE, en su último inciso, debe llevarse a cabo desde premisas lógicas. Por eso debe descartarse que la causa de la pensión extraordinaria (“en acto de servicio o como consecuencia del mismo”) solo surja cuando el siniestro deriva directamente del acto de servicio. Esa interpretación confunde el presupuesto con el efecto derivado de él.

La expresión normativa debe ser más flexible y cobijar también en esa categoría la otra variante de accidentes surgidos con ocasión del servicio.

2. Concordancia con las reglas generales del Mutualismo Administrativo

A la vista del concepto de accidente en acto de servicio que acogen las normas reglamentarias sobre Mutualismo Administrativo^[8] se refuerza la conclusión ya expuesta sobre interpretación flexible del concepto de hecho causante de la pensión extraordinaria.

Teniendo en cuenta que se trata de desarrollar la Seguridad Social de los Funcionarios Civiles del Estado^[9] y que la LGSS viene admitiendo como accidente laboral el acaecido al acudir o regresar del lugar de trabajo, es lógico que así suceda en este otro sistema de protección social.

3. Concordancia con la presunción de laboralidad

En línea con lo que los diversos textos de la LGSS vienen estableciendo, el artículo 47.2 LCPE viene estableciendo que “Se presumirá el acto de servicio, salvo prueba en contrario, cuando la incapacidad permanente o el fallecimiento del funcionario hayan acaecido en el lugar y tiempo de trabajo”.

La Sala Tercera del Tribunal Supremo razona que esta presunción legal *iuris tantum* no excluye otras vías idóneas para identificar un accidente como laboral, ni se refiere a qué ha de entenderse por “consecuencia del servicio”. Es un medio para facilitar la prueba de la causa de la incapacidad o del fallecimiento, pero no va más allá.

4. Diferencia entre Clases Pasivas y Seguridad Social

Especialmente relevante es la reflexión sobre la diferencia entre la LCPE y la LGSS, en la que la sentencia recurrida hacía especial hincapié. Pero carece de lógica que si lo sufre un funcionario público sujeto al Régimen de Clases Pasivas el accidente

in itinere no sea como consecuencia del servicio, mientras que, si se trata de un empleado público, vinculado por una relación laboral, sí se entienda que ha sido como consecuencia del mismo.

Basarse en la diferencia en la prestación a percibir, para establecer si el accidente ha sido o no como consecuencia del servicio no justifica la interpretación divergente. El extremo relevante no puede ser otro que el de la relación de ese accidente con el servicio y esta existirá o no con independencia de la cuantía de la pensión. En otras palabras, se ha decidir conforme a los términos y a los conceptos de que se sirve el legislador y para ello es útil, sin duda, la referencia ofrecida por la legislación de la Seguridad Social.

VII. Parte dispositiva

Con independencia del tema de las costas^[10], lo que interesa resaltar es que la sentencia estudiada declara que ha lugar al recurso de casación interpuesto por la Guardia Civil recurrente. De ese modo su pensión de inutilidad permanente debe configurarse como extraordinaria, al entenderse causada por accidente ocurrido en acto de servicio. En definitiva, el accidente sufrido por la Guardia Civil fue consecuencia del servicio y se le debe reconocer la pensión extraordinaria que reclama.

VIII. Pasajes decisivos

El Fundamento de Derecho Quinto es el que contiene la clave del modo en que el Tribunal resuelve la cuestión:

"[...] el artículo 47.2 del texto refundido de la Ley de Clases Pasivas del Estado, ha de ser entendido en el sentido de que el accidente in itinere producido en el trayecto desde el domicilio y el lugar de trabajo para incorporarse a éste o regresar a aquél es consecuencia del servicio a efectos de percibir la pensión extraordinaria por inutilidad para el servicio".

IX. Comentario

1. Unificación de criterios de jurisdicciones diversas

La Sala Tercera (en especial la Sección Cuarta) viene admitiendo que la disparidad de criterios, a efectos de casación, puede apreciarse entre resoluciones judiciales de diversos órdenes jurisdiccionales. Razonan que aunque no existe la exigencia legal que obligue a un orden jurisdiccional a seguir la jurisprudencia de otro orden jurisdiccional distinto, no parece justificado, en principio, que ante regulaciones idénticas de situaciones idénticas, se llegue a soluciones distintas sin que concurren elementos que lo justifiquen. Los principios de igualdad en la aplicación de la Ley y de seguridad jurídica se resentirían.

No es ese el criterio que impera en el ámbito de la casación social para unificación de doctrina. La LRJS no especifica que cuando se invoquen sentencias del Tribunal Supremo como contradictorias, las mismas deban corresponder a las dictadas por la Sala de lo Social. Sin embargo, no hay que olvidar que la *ratio legis* consiste en atribuir a la Sala 4.^a la competencia para conocer del recurso para la unificación de la doctrina social o laboral, por lo que su teleología se sitúa en la interpretación de la rama del Derecho que tiene encomendada. Por eso la jurisprudencia advierte que no tienen, por tanto, la consideración de decisiones comparables a efectos de fundar la apreciación de una contradicción en este recurso las resoluciones de otras Salas del Tribunal Supremo, pues la doctrina que ha de unificarse es la del orden social y no ésta con la de otros órdenes.

La contradicción, que, como requisito del recurso de casación para la unificación de doctrina, regula el artículo 219 apartados 1 y 2 LRJS, ha de establecerse con las sentencias que menciona el precepto citado, sin que puedan tenerse en cuenta a estos efectos las de otras Salas del Tribunal Supremo distintas de la Sala de lo Social.

La exclusión de estas sentencias se funda en que la función unificadora que la Sala IV tiene atribuida afecta únicamente a la doctrina del orden social, sin que pueda extenderse, de forma directa o indirecta, a otros órdenes jurisdiccionales^[11].

2. El accidente *in itinere* en Seguridad Social

A) El accidente de trabajo se define como “*toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena*” (art. 115.1 LGSS/1994; art. 156.1 LGSS/2015). El nexo esencial entre trabajo y lesión pone de relieve que el fundamento de la protección de los accidentes de trabajo y su carácter privilegiado respecto a la protección ordinaria se vinculan a la existencia de un riesgo específico que se imputa con criterios objetivos a la esfera de responsabilidad del empresario en la medida en que es éste, a través de su explotación, quien genera ese riesgo y puede ejercer determinado control sobre el mismo y sus manifestaciones.

B) Junto a esta noción principal de accidente de trabajo, aparece un listado ejemplificativo que comienza aludiendo a los accidentes “*que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo*” (art. 115.2.a LGSS/1994; art. 156.2.a LGSS/2015). Esta peculiar noción se construye, al menos en su origen, a partir de dos puntos geográficos: el lugar de trabajo y el domicilio de quien desarrolla su actividad asalariada; la construcción sirve para subsumir en la categoría de accidente laboral a todo siniestro acaecido durante el trayecto que discurre entre ambos lugares^[12].

C) El accidente *in itinere* se produce normalmente como consecuencia de lo que podemos denominar riesgos de la circulación, que no se corresponden en principio con la esfera de riesgo del empresario. Así lo reconoce el Convenio 121 de la OIT que en su art. 7 prevé que 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”, aunque exceptúa de esta obligación en lo relativo a los accidentes en el trayecto cuando “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”.

D) El ordenamiento español no ha considerado esa eventual exclusión y tampoco ha tenido en cuenta la protección concurrente que puede derivarse del régimen de responsabilidad por la circulación de los vehículos de motor - compatible conforme al art. 127.3 de la LGSS con las prestaciones por accidente de trabajo-, ni la existencia de una cobertura del accidente no laboral que incluiría los accidentes en el trayecto si no tuvieran su protección específica.

E) El concepto de accidente *in itinere* presupone la existencia de dos lugares referenciales; donde se labora y donde se reside. Lo que quiere cubrirse, de manera tuitiva, es el trayecto entre ambos cuando está motivado por la necesidad profesional de acudir a uno de ellos. La conexión profesional se mantiene porque la misma jurisprudencia que laboralizó el caso estableció una serie de requisitos constitutivos. Reiteradísima jurisprudencia, que se cita en la STS de 14 febrero 2017 (RJ 2017, 1116), viene exigiendo para que el accidente *in itinere* sea conceptualizado como laboral:

- Que la finalidad principal y directa del viaje este determinada por el trabajo (elemento teleológico).
- Que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa (elemento geográfico).
- Que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto (elemento cronológico); o, lo que es igual, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo.
- Que el trayecto se realice con medio normal de transporte (elemento de idoneidad del medio).

3. Jurisprudencia social concordante

A) La doctrina unificada de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo viene abordando supuestos similares al ahora contemplado bajo las siguientes premisas^[13]:

- *La interpretación de las normas debe adaptarse a la realidad social, como impone el art. 3 del Código Civil, y ésta a la vista de la evolución de las nuevas formas de organización del trabajo y de la propia distribución de éste en el hogar familiar está imponiendo unas exigencias de movilidad territorial que obligan a los trabajadores a ajustes continuos en el lugar del trabajo...*
- *Si se quiere respetar la voluntad del legislador en los tiempos presentes, habrá que reconocer que en supuestos como el presente a efectos del punto de partida o retorno del lugar de trabajo puede jugar, según las circunstancias del caso, tanto el domicilio del trabajador en sentido estricto, como la residencia habitual a efectos de trabajo.*
- *Aunque el accidente se produce en un itinerario cuyo destino no es el lugar del trabajo, ese dirigirse a la residencia laboral no rompe la relación entre trayecto y trabajo, pues se va al lugar de residencia laboral para desde éste ir al trabajo en unas condiciones más convenientes para la seguridad y para el propio rendimiento laboral.*

B) De este modo, para calificar un accidente como laboral in itinere deben concurrir las siguientes circunstancias^[14]:

- Que la finalidad principal y directa del viaje este determinada por el trabajo (elemento teleológico).
- Que se produzca en el trayecto habitual y normal que debe recorrerse desde el domicilio al lugar de trabajo o viceversa (elemento geográfico).
- Que el accidente se produzca dentro del tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto (elemento cronológico); o, lo que es igual, que el recorrido no se vea alterado por desviaciones o alteraciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo.
- Que el trayecto se realice con medio normal de transporte (elemento de idoneidad del medio).

4. Tipología jurisprudencial

Siendo sumamente relevante el giro interpretativo que ahora se imprime al concepto de accidente in itinere en el ámbito de las Clases Pasivas, no cabe pensar que con él finalizan las dudas interpretativas, Prueba inmejorable de ello es que en el terreno de la Seguridad Social es la propia Ley quien acoge su laboralidad y, pese a ello, abundan las dudas sobre el alcance de los elementos que integran el concepto, Recordemos los más conocidos criterios de la unificación doctrinal.

1º) No es accidente laboral el sobrevenido cuando el trabajador, terminada la jornada del viernes y como solía hacer todas las semanas, se dirige a casa de su abuela, domiciliada en localidad diversa a la de su residencia y sede de la empresa^[15].

2º) No es accidente laboral el sobrevenido cuando el trabajador, terminada la jornada, se dirige a casa de la mujer con la que convive, domiciliada en localidad diversa a la de su residencia y sede de la empresa^[16].

3º) No es accidente laboral la muerte por agresión de un tercero en el momento de iniciarse el camino hacia el centro de trabajo y por razones personales que no guardan ninguna relación con el trabajo^[17].

4º) No es laboral el accidente de tráfico sufrido por el trabajador cuando se dirigía a su puesto de trabajo después de visitar a sus padres, accidente que ocurre a gran distancia del centro de trabajo y en un trayecto que no es el habitual para incorporarse al mismo^[18].

5º) No es accidente *in itinere* el acaecido yendo al trabajo desde la casa (domicilio de la novia) donde se había pernoctado excepcionalmente^[19].

6º) Es accidente de trabajo el sufrido bajando las escaleras del propio domicilio, para acudir al trabajo^[20].

7º) No es accidente laboral el sufrido por el trabajador durante el desplazamiento para realizar una consulta médica, aunque medie autorización de la empresa y se produzca en tiempo de trabajo^[21].

8º) Se considera accidente de trabajo, ex art. 115.2.a) LGSS, el accidente de tráfico sufrido por el trabajador al regresar desde su domicilio de fin de semana a la residencia habitual durante los días laborales, antes de reincorporarse a su trabajo al día siguiente, pues se cumplen en el caso los requisitos teleológico (la finalidad del viaje está determinada por el trabajo) cronológico (el desplazamiento se produce el domingo por la tarde para empezar a trabajar a primera hora de la mañana del lunes) y el itinerario se considera adecuado^[22].

9º) No merece la consideración de accidente laboral *in itinere* el sufrido por un trabajador cuando circulaba en motocicleta tras recibir el alta médica de una baja anterior, al no constar que se dirigiera al centro de trabajo a entregar dicho parte^[23].

10º) Constituye accidente de trabajo la muerte de un trabajador, cuando regresaba el viernes a su casa por el trayecto habitual realizando un pequeño desvío para dejar a dos compañeros, pues la ponderación de los hechos probados y la aplicación de criterios de razonamiento adaptados a la realidad y circunstancias sociales permiten concluir que no se ha roto el nexo causal^[24].

11º) Constituye accidente de trabajo el sufrido en el autobús de regreso del centro de trabajo al domicilio, aunque previamente se invirtió un corto periodo de tiempo para realizar una compra doméstica^[25].

X. Apunte final

La doctrina sentada por el orden contencioso, aplicando la legislación de Clases Pasivas, tenía su lógica. Al no operar la presunción de laboralidad cuando se está en tiempo de desplazamiento por causa del trabajo, para que la pensión pueda considerarse como extraordinaria resultaba necesario acreditar que el accidente guarda relación con la prestación del servicio, por más que se trate de un accidente *in itinere*.

Si bien se mira, se trata de una situación similar a la que atravesó la Seguridad Social antes de que se positivara en la LGSS la categoría de referencia. Por eso sorprende que, hasta el momento en que se ha acuñado la jurisprudencia expuesta, los órganos jurisdiccionales del orden contencioso no hubieran reconducido el accidente *in itinere* a los que surgen con ocasión de la prestación del servicio, pues no cabe duda de que el desplazamiento encuentra ahí su única causa.

Si jurisprudencialmente fue como el accidente *in itinere* acabo entendiéndose subsumido en el concepto general de accidente de trabajo (el acaecido “con ocasión o por consecuencia”) a efectos de Seguridad Social, bien puede decirse que con la interpretación de la Sala Tercera ahora noticiada ocurre lo mismo. Que el legislador decida acoger el supuesto no debiera cambiar las cosas en la práctica, aunque es cierto que a efectos de gestión quizá otorgaría mayor seguridad jurídica.

Referencias:

1. ^ *Prácticamente coetánea es la STS-CONT 887/2021 de 21 junio (rec. 7791/2019), estableciendo idéntica doctrina.*
2. ^ *En concreto, el Acuartelamiento de San Pedro y San Pablo tarraconencse.*
3. ^ *Ponente, Sr, García Paredes. ECLI:ES:AN:2019:4043*
4. ^ *En ese sentido, SSAN-CONT de 26 de septiembre de 2018 (recurso n.º 45/2018) y de 8 de marzo de 2017 (recurso n.º 142/2016).*
5. ^ *Ponente del mismo es también el Sr. Lucas Murillo de la Cueva.*
6. ^ *La cuestión jurídica enunciada presenta interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia, por concurrir la circunstancia contenida en la letra c) del artículo 88.2 LJCA, ya que la sentencia recurrida puede afectar a un gran número de situaciones, trascendiendo del caso objeto del proceso y la presunción del 88.3.a), por cuanto no existe jurisprudencia de la Sala Tercera sobre la cuestión debatida. Es patente, pues, la conveniencia de un pronunciamiento del Tribunal Supremo que resuelva la cuestión planteada.*
7. ^ *En su Fundamento Octavo razona así: «Es además procedente disponer una excepción a la nulidad inmediata que, como regla y de acuerdo con el art. 39.1 LOTC, sigue a un pronunciamiento de inconstitucionalidad, para atender adecuadamente a otros valores con trascendencia constitucional, como lo son en este caso los derechos de los beneficiarios de las prestaciones del régimen de clases pasivas. Estos podrían experimentar un perjuicio si las disposiciones del Real Decreto-Ley 15/2020 declaradas inconstitucionales fueran asimismo anuladas de forma inmediata, por el vacío normativo que se produciría en cuanto a la gestión de ese régimen especial de seguridad social.*
8. ^ *La Orden APU/3554/2006, de 7 de noviembre, por la que se regula el procedimiento para el reconocimiento de los derechos derivados de enfermedad profesional y accidente en acto de servicio en el ámbito del mutualismo administrativo gestionado por MUFACE, aplica el mismo concepto en su artículo 1 d).*
9. ^ *El texto refundido de la Ley sobre Seguridad Social de los Funcionarios Civiles del Estado, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2000, de 23 de junio.*
10. ^ *A tenor de lo establecido por el artículo 93.4 LJCA, cada parte correrá con las costas causadas a su instancia y con las comunes por mitad en el recurso de casación. No se hace imposición de las de instancia y apelación por las dudas suscitadas por la cuestión controvertida.*
11. ^ *Por todas, SSTS 01/10/2002 (R. 3295/2001) y 04/05/2011 (R. 89/2010) y autos de 30/01/2013 (R.1987/2012), 10/05/2013 (R.134/2012), 17/09/2013 (R. 837/2013), 06/11/2013 (R. 889/2013), 16/01/2014 (R. 1877/2013), 21/01/2014 (R. 697/2013), 28/01/2014 (R.975/2013), 08/04/2014 (R. 437/13), 15/07/2014 (R. 39/2014).*
12. ^ *Es muy esclarecedor el resumen doctrinal realizado por la STS 26 diciembre 2013 (rec. 2315/2012, Pleno).*
13. ^ *Por todas, SSTS 19 enero 2005 (rec. 6543/2003), 20 septiembre 2005 (rec. 4031/2004), 29 marzo 2007 (rec. 210/2006) o 14 febrero 2011 (rec. 1420/2010).*
14. ^ *Seguimos el resumen de la STS 121/2017 de 14 febrero (rcud, 838/2015).*

15. ^ STS 17 diciembre 1997 (RJ 1997, rec. 923/1997) (Ponente, Sr. Sampedro Corral).
16. ^ STS 28 febrero 2001 (RJ 2001, rec. 3492/1999) (Ponente, Sr. Iglesias Cabero).
17. ^ STS 20 junio 2002 (RJ 2002, rec. 2297/2001) (Ponente, Sr. Varela Autrán).
18. ^ STS 19 enero 2005 (RJ 2005, 2534) (Ponente, Sr. Samper Juan).
19. ^ STS 20 septiembre 2005 (RJ 2005, 7331) (Ponente, Sr. Cachón Villar).
20. ^ STS 26 febrero 2008 (RJ 2008, 3033) (Ponente, Sr. Souto Prieto).
21. ^ SSTS de 10 diciembre 2009 (RJ 2009, 2108)(Ponente, Sra. Arastey Sahún); 15 abril 2013 (RJ 2013, 3839).
22. ^ STS, Sala General, de 26 diciembre 2013 (RJ 2014, 371)(Ponente, Sr. Desdentado Bonete).
23. ^ STS de 25 mayo 2015 (RJ 2015, 3131)(Ponente, Sr. López García de la Serrana).
24. ^ STS de 14 febrero 2017 (RJ 2017, 1116)(Ponente, Sr. Sempere Navarro).
25. ^ STS de 17 abril 2018 (RJ 2018, 1675)(Ponente, Sr. De Castro Fernández).