

b) *La relación de causa u ocasión*

El origen histórico del inciso básico —*con ocasión o por consecuencia*— se halla en nuestro derecho, probablemente, en el deseo de marcar con claridad que el origen de la responsabilidad por accidente de trabajo se halla en el riesgo profesional y no en ningún principio ni presunción de responsabilidad culposa del empresario; que nos hallamos, pues, ante una responsabilidad objetiva en la que el mero hecho de trabajar para otro se pone en lugar de “la acción u omisión. . . interviniendo culpa o negligencia”, o del dolo, negligencia o contravención que, respectivamente, exigen los artículos 1.902 y 1.101 CC, para que alguien responda de las consecuencias dañosas de sus actos u omisiones extracontractuales o contractuales.

La fórmula elegida es amplísima; en efecto, la expresión “con ocasión o por consecuencia” repugna todo género de limitación en cuanto aparezca una conexión de la lesión con el trabajo. De ahí que los preceptos que siguen a la declaración inicial saquen consecuencias ampliatorias de la misma, como se verá. Ante la fórmula de la ley francesa (hoy artículo 415 del Código de Seguridad Social), idéntica en su disyuntiva a la tradicional española (*l'accident survenu par le fait ou a l'occasion du travail*), se ha tenido que acabar admitiendo que el accidente lo era de trabajo *quelle qu'en soit la cause*, siendo inconcluso hoy, por ejemplo, que “la noción de riesgo (de accidente de trabajo) cubre todos los casos de fuerza mayor”. Típicamente, en cambio, la redacción de las normas anglosajonas es conjuntiva, no disyuntiva [*injuries arising out of and in the course of employment*, se sigue diciendo, por ejemplo, en la *National Insurance (Industrial Injuries)*. Act británica de 1965, también la de algunas legislaciones continentales europeas, como la belga: *accidents survenus. . . dans le cours et par le fait de l'exécution du contrat du travail*, art. 1 de la ley de accidentes en vigor, texto de 1931]; y el sentido de la conjunción —*and, et*— según doctrina y jurisprudencia, es exigir que el accidente esté en relación directa con el trabajo, excluyendo los debidos a fuerzas mayores extrañas,

aunque la jurisprudencia tienda desde hace tiempo a “liberalizar la interpretación”.¹⁵

La idea general que preside en este aspecto el artículo 84 LSS y su interpretación jurisprudencial es que no sólo “el acto de trabajo” en sentido estricto, sino también todo acaecimiento que tenga alguna conexión con el trabajo —o del que no se pruebe que deje de tenerla, si los indicios externos son que efectivamente la tiene— está dentro de la relación de causa u ocasión, como se verá seguidamente al analizar en detalle el contenido del precepto citado.

c) *Inclusión de la fuerza mayor*

La fuerza mayor está incluida sin apenas limitaciones dentro del accidente; a ello apunta el texto positivo al negar que sean extraños al trabajo los “fenómenos de la naturaleza”. Son extremadamente infrecuentes las sentencias que aprecian la llamada “excepción de fuerza mayor extraña”, que apenas ha aparecido jugando en el pasado sino para los supuestos de guerra, en los que una antigua doctrina del Tribunal Supremo rechazó la existencia del accidente de trabajo, precisamente por la causa que se está analizando (hoy este supuesto está protegido como “riesgo catastrófi-

¹⁵ En cuanto a la doctrina francesa, véanse, por ejemplo, A. Rouast y P. Durand: *Sécurité sociale*, Paris, 1958, pp. 322-323; J. Doublet: *Sécurité sociale*, Paris, 1964, pp. 132 y ss., y J. J. Dupeyroux: *Sécurité sociale*, 3a. ed., Paris, 1969, pp. 386 y ss. En cuanto a la británica, Batt: *Law of... cit.*, p. 374; J. L. Gayler: *Industrial Law*, Londres 1972, pp. 122 y ss. y H. Samuels: *Industrial Law*, Londres, 1969, pp. 123-131. La doctrina general es la de que “un accidente no se entiende que derive del trabajo si surge de un riesgo que el trabajador comparte con otras personas”, como el rayo o la insolación, por ejemplo, citados expresamente como excluidos. Igualmente, en Estados Unidos la doctrina general es la de que no son accidentes los debidos a “rayo”, tempestad, carreteras heladas u otras condiciones naturales legalmente conocidas como *riesgos comunes*; pero también se afirma que los tribunales norteamericanos se están apartando de tales tesis y que empiezan “a reparar el daño hecho al haber aceptado sin discriminaciones el criterio de decisiones británicas viejas y muy restrictivas” (S.A. Riesenfeld y R. C. Maxwell: *Modern Social Legislation*, New York, 1950, p. 236; Herman M. y R. Anne Somers: *Workmen's Compensation*, New York, 1954, p. 54; muy detenidamente, S. B. Horowitz: *Injury and Death under Workmen's Compensation Laws*, Boston, 1948, pp. 72-182). Para Bélgica, véase P. Dembour: *Les accidents du travail et la Court de Cassation*, Bruselas, 1968, pp. 31 a 54.

co", por un fondo especial estatal, que se emite con un porcentaje de las primas que se abonan a las aseguradoras de accidentes). Por cierto que la jurisprudencia francesa llega a solución contraria, con precepto similar al español según se ha visto; en cambio, la misma jurisprudencia francesa no aceptó que fuera accidente el ocurrido *in itinere*, del que se habla seguidamente, a diferencia de la española, haciendo necesaria una promulgación legal (Ley 30-X-1946).

d) *El lugar y el tiempo del accidente*

Dos temas de importancia suma son a estudiar bajo esta rúbrica: la presunción *iuris tantum* de que determinados accidentes son de trabajo por el lugar y el tiempo en que han ocurrido y la extensión del concepto de accidente de trabajo a los que acaecen al ir a, o al volver de, el trabajo, a los accidentes *in itinere*, recién mencionados.

a') "*Se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidentes de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo*, dice LSS artículo 84; presunción que la jurisprudencia, con sus propias palabras, "interpreta y aplica son uniforme y perseverante criterio" (STS 16-IV-1975), y con criterio muy amplio *proaccidentado*, cabría añadir, como se constatará en seguida. Destáquese la importancia de la presunción, y más conjugada con el sentido restringidísimo de la fuerza mayor extraña, al relevar al accidentado de la prueba de la causalidad.

Seleccionando algunas sentencias, si el hecho "se produjo durante la jornada y en el lugar de trabajo, sin precisar sus causas y motivaciones", nos hallamos ante un accidente de trabajo.¹⁶ También si el hecho se produce en el lugar de trabajo aunque no se estuviera trabajando porque, por ejemplo, el trabajador estuviera autorizado para pernoctar

¹⁶ STS 23-IV y 7-XII-1970; 30-XII-1972, 29-XII-1973, 11-IV-1974 y 19-XI-1975. En la de 1974 el principio se formula así: está amparada por la presunción, "...la indisposición seguida de muerte, o la muerte fulminante de un trabajador *en el lugar y durante la jornada laboral sin causa aparente* que lo explique".

en él (STS 17-XII-1970), o de hecho hubiera pernoctado en él, “por lo tarde” en que cesó de trabajar (STS 4-X-1971). La presunción se extiende al supuesto de que se ignore “cómo ocurrió el accidente ni su momento exacto”, si consta que tuvo que ocurrir “dentro de la jornada de trabajo o muy próximo a su terminación” (STS 30-XI-1971), y al de dudas en cuanto a la causa (STS 4 y 31-I y 29-IV-1972), también al supuesto de los lugares próximos al de trabajo, a los que se va como consesuencia del mismo (para lavarse o bañarse, por ejemplo; STS 15-II-1972 y 13-III-1976, o como consecuencia de interrupciones forzosas (por lluvia intensa, por ejemplo; SCT 13-II-1975) y, doctrina importante, al de padecimiento que se constate tras un episodio de trabajo, con sanidad previa al mismo (SCT 21-XII-1973). Formulación jurisprudencial clara y terminante de la presunción es la siguiente:

La presunción *iuris tantum*. . . sólo quedará desvirtuada. . . cuando hayan concurrido hechos de tal relieve que sea evidente a todas luces la absoluta carencia de relación de causalidad entre el trabajo que el operario realizaba, *con todos los matices psíquicos o físicos que le rodean*, y la contingencia que con tal ocasión sufra”;¹⁷ “difícil prueba. . . (llega a decir alguna sentencia, añadiendo seguidamente)... pero tal es la posición adoptada por el legislador, que no puede variar el juez.”¹⁸

b') Pero además, *tendrán la consideración de accidentes de trabajo. . . los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo*, recogiendo así la LSS, sobre los llamados accidentes *in itinere*, una jurisprudencia anterior y cons-

¹⁷ STS 5-X-1974 y SCT 24-I-1978; la referencia a los “matices psíquicos” acoge implícitamente bajo la presunción las emociones y sus consecuencias a que se ha aludido *supra*, nota 7, a este mismo capítulo; acogimiento explícito y formulado con gran energía para el infarto de miocardio en STS 2-X y 17-XII-1975 y 27-I-1976.

¹⁸ Sentencia citada por SCT 29-IX-1977; también en un caso de infarto. En el mismo sentido, SCT 2-III, 20-IV y 20-V-1978 (dos sentencias); sin embargo en alguna ocasión la presunción se destruye; por ejemplo al demostrarse que se trata de enfermedad común sin relación alguna con la actuación profesional de la víctima (SCT 8-V-1978).

tante del Tribunal Supremo,¹⁹ cuyo sentido general resumidamente aparece —por ejemplo, entre otras muchas, cuyas declaraciones se aprovechan para completar lo que se transcribe— en STS 22-IV-1966:

Durante el camino que ha de seguir (el trabajador) desde su domicilio al lugar donde realiza su trabajo y viceversa, cuando el obrero lo efectúa habitualmente (la habitualidad refiere al camino, esto es, que se siga el camino tenido por normal para ir al trabajo; obviamente puede ocurrir un accidente *in itinere* el primer día que se va o vuelve del trabajo; tal supuesto en STS 29-IX-1969) empleando un medio de transporte normal a dichos fines (y adecuado al trayecto; desde luego lo son todos los medios públicos de transporte; también las bicicletas, motocicletas, automóviles, etc.; por supuesto, el ir a pie) y siempre que no se rompa el nexo causal por algún acto personal del obrero (tanto por un acto temerario o imprudente como por un acto o actividad que interrumpa el mero ir o venir del domicilio al trabajo).

Nótese que el precepto —aunque tal sea el supuesto de hecho común— no exige que la ida se realice desde, ni la vuelta a, el domicilio del trabajador; el punto de salida o llegada ha de ser el centro de trabajo u otro lugar al que por razón del trabajo hubiera de ir o del que tuviera que volver el trabajador,²⁰ pero punto de llegada o salida correlativo puede serlo cualquiera, desde el que razonablemente se emprendiera la ida o al que razonablemente se iniciara el regreso.²¹ Por otro lado, el trayecto no tiene porqué ser

¹⁹ Véanse sobre este tema C. del Peso: *Pasado, presente y futuro del accidente in itinere*, en LSS, núm. 2, 1968, y M. M. Aguilar: *Accidentes in itinere en "Est. Sociais e Corporativos"*, núm. 25, Lisboa, 1968. Con jurisprudencia y bibliografía muy completas, B. Pendas Díaz: *El accidente de trabajo y el accidente "in itinere" a la luz de la jurisprudencia*, San Sebastián, 1970.

²⁰ Por ejemplo, el buque fondeado en puerto desde el que sale o al que vuelve el trabajador para visitar a su familia tras un largo viaje de mar (SCT 12-XII-1978); incidentalmente esta sentencia enseña que el trayecto no tiene que ser diario; punto sobre el que insiste también SCT 12-XI-1979, en supuestos de viaje semanal con regreso el domingo o lunes para reincorporarse al trabajo.

²¹ Este tema está minuciosamente analizado en STS 5-XI-1976, que resalta "la amplitud y flexibilidad" de la jurisprudencia al respecto, con cita de hasta veintisiete sentencias anteriores.

siempre el más corto y el mismo; pudo elegirse libremente otro para “evitar embotellamientos”,²² si se iba o venía en vehículo de motor.

La interrupción del ir y venir ha de ser entendida con gran amplitud: “Ni la interrupción (de treinta minutos) que hizo (el trabajador) en su camino de regreso para refrescar en el bar, ni la de cuarenta minutos que empleó en asearse una vez terminado su trabajo. . . y en conversar con un amigo, son eventos bastantes para romper el nexo causal” (STS 9-IV-1967); tampoco lo rompe “la parada de poco más de una hora para comer con su padre” en el domicilio de éste (STS 16-XII-1971), ni la visita al hijo hospitalizado en centro “que le cogía de paso” (STS 1-II-1972), ni la desviación “para verificar alguna compra” (STS 28-XII-1973),²³ ni que “permaneciera (el accidentado) poco más de media hora tomando unas copas con otros compañeros de trabajo” (STS 10-IV-1975). Este último es seguramente un caso límite porque, en cambio, “la interrupción de tres horas en el desplazamiento al domicilio dedicándose (el accidentado) en ese tiempo con otros compañeros a recorrer varios bares o establecimientos de bebida”, rompe el nexo causal (STS 19-XI-1970); en el mismo sentido, SCT 2-IV-1970), que, por otra parte, puede romperse y “anudarse de nuevo” en algún supuesto también límite (ver, por ejemplo, STS 5-VI-1970), por lo menos cuando la desviación o interrupción no origine un “aumento de riesgos” (STS 24-X-1969; no en caso contrario, STS 23-IX-1972; si de nuevo, cuando el accidente no ocurrio en el desvío sino, tras él, en el trayecto normal, SCT 18-V-1978); pero el nexo causal queda roto si el trayecto desviado elegido sí implicaba un aumento de riesgo (. . .separándose del itinerario normal. . .(a) . . .trayecto en el que tenía que cruzar un paso a nivel peligroso, sin barreras” (SCT 6-XII-1977).

²² “. . .frecuentes en las vías públicas de acceso a Madrid”, por ejemplo y con honda razón (STS 10-V-1978, que también reflexiona sobre las interrupciones del trayecto). Pero no hay accidente de trabajo si “en lugar de ir a su domicilio tomó la dirección opuesta”, y la recorrió durante cinco kilómetros para repostar de gasolina el coche, dudosa doctrina ésta (SCT 28-IX-1977).

²³ Por ejemplo, “para ir a comprar tabaco, por no haber en su pueblo estanco

El medio de transporte no debe haber sido expresa y *razonablemente* prohibido por el empresario; subrayo la razonabilidad; una prohibición expresa, y aun reiterada, no puede tener ningún efecto si no es razonable, pues lo contrario proporcionaría un sistema simple de exoneración al empresario y su aseguradora; no se puede limitar por las empresas “el innegable derecho que los trabajadores tienen a usar los (medios de transporte) que racionalmente sean adecuados a las necesidades del desplazamiento” (STS 15-XII-1971), aunque lo que puede desaparecer es la necesidad misma de transporte cuando el empresario facilita vivienda en el lugar de trabajo (SCT 4-IV-1978). La prohibición expresa y razonable es exonerante (STS 19-XI-1973). En todo caso el medio de transporte debe ser normal atendidas las circunstancias.²⁴

En cualquier caso, la circunstancia de que se iba o venía del trabajo debe ser probada positivamente, sin que sea bastante “la sola circunstancia negativa de no haberse justificado que el viaje en cuestión obedeciera a un motivo particular”; pero la duda razonable en cuanto al motivo del viaje ha de resolverse en favor del accidentado en virtud del principio *pro operario*,²⁵ así como la duda en cuanto al por qué se invirtió en el trayecto un tiempo superior al normal²⁶ o se alteró el recorrido por “la ruta normal y más corta”,²⁷ según se vio.

Concluido el recorrido o trayecto se está fuera del accidente *in itinere*: si “había terminado el viaje de regreso”

y ser el [accidentado] fumador habitual” (SCT 9-XII-1976).

²⁴ No lo es el uso, en vez de los autobuses facilitados por la empresa, de motocicleta para la que el accidentado carecía “no sólo del necesario permiso de conducir, sino de experiencia de manejo”; nos hallamos ante una imprudencia temeraria (SCT 4-VII-1977).

²⁵ STS 25-V-1970 y SCT 7-V-1974 y 2-V-1978, respectivamente.

²⁶ STS 6-XII-1974 y SCT 9-XII-1976; especialmente si no consta la hora exacta del accidente ni que el accidentado “realizara algún acto ajeno a viaje que aumentara el riesgo de éste”.

²⁷ En este supuesto hay que probar que la alteración fue “arbitraria o caprichosa” y que creó nuevos riesgos de tráfico o agravó los existentes (STS 26-III-1976).

y ya en el garage se lesionó el actor "al mirar el motor" del coche, el hecho no es accidente de trabajo (SCT 27-IV-1977).

In itinere pueden ocurrir los accidentes "cardiacos" a que ya se ha hecho referencia; así, la muerte ocurrida por infarto conduciendo un automóvil "por una carretera de muy intensa circulación. . . (con). . . la fatiga de toda una jornada de trabajo", de trabajador "sometido a una constante y fuerte tensión"; mas aún, la acaecida por angina de pecho "desencadenada con ocasión de salir el trabajador de su domicilio (en horas y circunstancias intempestivas) para dirigirse al centro de trabajo y cumplir un cometido laboral"; incluso el fallecimiento por "un infarto de miocardio. . . cuando iba el trabajador desde la oficina. . . a su domicilio. . . (y). . . se encontraba en un estado de *stress* derivado de las tareas encomendadas y de las jornadas excesivamente largas que hacía".²⁸ Nótese la importancia de esta nueva extensión jurisprudencial: el trayecto deviene lugar de trabajo y el tiempo del trayecto tiempo de trabajo; con lo cual lo ocurrido en y durante estos lugar y tiempo adicionales queda amparado por la presunción de que es un accidente de trabajo; así la afirmación terminante de que "sólo cuando se ofrezcan hechos o circunstancias de tal relieve que a todas luces evidencien la absoluta carencia de relación de causalidad entre el trabajo y el evento dañoso será correcto negar la calificación del accidente", se ha hecho recientemente en el caso de un accidente *in itinere*.²⁹ Sin embargo, el episodio no es accidente de trabajo si no

²⁸ STS 10-IV-1974 y 2-VII-1975, respectivamente; en sentido similar ("embolia pulmonar derivada de la fatiga orgánica contraída durante la jornada de trabajo. . . [ocurrida] . . . al regresar a su domicilio procedente del centro de trabajo") SCT 5-XII-1978.

²⁹ STS 10-II-1976; la muerte se debió a "una fuerte presión arterial" que produjo un "edema agudo de pulmón"; el fallecido había padecido con anterioridad un infarto de miocardio. El hecho se considera accidente de trabajo, añadiendo la sentencia que "los esfuerzos físicos, psíquicos y de atención que requiere la conducción del vehículo por carretera. . . pudieron ser causa de que la hipertensión se agravase". En el mismo sentido, SCT 24-V-1978. Pero si la muerte "cardíaca" no tiene antecedente alguno de episodio, esfuerzo o tensión ocurrido en el *íter*, la muerte debe ser calificada como "natural" (STS 7 y 8-VI-1976).

puede ser referido ni al trabajo “ni a las circunstancias del desplazamiento”, lo que quiere decir que en estos supuestos hay una debilitación evidente de la presunción.³⁰

La admisión —hoy internacionalmente consagrada—³¹ de los accidentes *in itinere* como de trabajo amplía enormemente el campo de cobertura de éstos, y tiene importantes consecuencias en cuanto al fundamento de la responsabilidad empresarial, al desbordar la doctrina del riesgo profesional —en virtud de la cual no quedarían amparados accidentes ocurridos en vías públicas— que tiende a ser substituida por la del riesgo social, temas que quedan al margen de este ensayo.³²

No son propiamente accidentes de trabajo *in itinere*, sino accidentes de trabajo puros y simples, “típicos accidentes laborales”, los que ocurren en trayectos que el trabajador tiene que recorrer “por consecuencia” de su trabajo, bien habitualmente en el desempeño mismo de sus funciones (la jurisprudencia ha hablado en este caso del “amplio lugar

³⁰ SCT 6-XII-1977 y 3-II-1978; y compárese esta última con otra de la misma fecha para apreciar la diferencia de juego de presunción según que el infarto haya ocurrido en el lugar de trabajo o en el trayecto.

³¹ El convenio número 121 OIT (Ginebra, 1964) dice, en efecto, que “todo [Estado] miembro deberá prescribir una definición del ‘accidente de trabajo’, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente de trabajo” (art. 7.1; en el mismo sentido, la recomendación núm. 121, Ginebra, 1964, párrafo 5.c).

³² Y consecuencias de otro tipo; señaladamente a través del seguro de accidentes de trabajo se están cubriendo hoy en nuestro país gran parte de los accidentes de tráfico, con la peculiaridad de que éstos suelen ser mucho más graves que los accidentes de trabajo propios o “en fábrica”. Así, en el año 1975, los accidentes *in itinere* fueron el 7 por 100 del total de los accidentes (77.153 de 1.102.191); pero constituyeron el 20.4 por 100 de los graves (4.223 de 20.704) y más de la cuarta parte, el 28.5 por 100, de los mortales (634 de 2.225). Fuente: *Estudio de la siniestralidad laboral*, año 1975, en “Salud y Trabajo”, Rev. Serv. Soc. de Higiene y Seguridad en el Trabajo”, Madrid, abril, 1976. Datos más recientes dan un panorama similar; para junio 1978, los accidentes *in itinere* fueron el 23.9 por 100 de los mortales, y el 19.8 por 100 de los restantes graves (Ministerio de Trabajo: *Coyuntura laboral*, núm. 21, julio 1978). Las estadísticas de accidentes de trabajo que no tengan en cuenta estos hechos son falsas y desconcertantes.

La experiencia parece similar en otros países: así en Alemania, año 1977, los *in itinere* fueron en 9.1 por 100 de los accidentes de trabajo y casi exactamente el 30 por 100 de los mortales (fuente: F. Gamillscheg, *Arbeitsrecht*, 5a. ed., Munich, 1979, vol. 1, p. 170).

de trabajo en el que la víctima llevaba a cabo su cometido [de promotor de ventas]), bien en cumplimiento de órdenes o indicaciones ocasionales del empresario (por ejemplo incorporación a su destino de capitán de buque), cualquiera que sea el medio de transportante; accidentes "en misión" se los ha llamado,³³ como ocurridos en "viajes de servicio";³⁴ pero no todo el episodio ocurrido durante el viaje es accidente; no lo es el que ocurre "en acto de la vida usual. . . (en). . . conducta normal que en sí misma no crea ningún riesgo,"³⁵ aunque este tipo de accidentes se admite con más latitud aún que el *in itinere*.³⁶

c') Extensión también del concepto de ocasión es la *consideración como accidentes de trabajo de los acaecidos en actividades marginales*, pero relacionadas con el trabajo u organización del empresario al que los servicios se prestan; por ejemplo, los accidentes durante la práctica de deportes,³⁷ o los ocurridos en cursos de perfeccionamiento profesional, y aun en los trayectos hacia los lugares en que se imparten.³⁸

e) *Acto propio del accidentado: la imprudencia profesional*

El acto propio del accidentado con influencia sobre el accidente deja subsistente la conexión trabajo-lesión cuan-

³³ Véase A. S. Bitbol: "En torno al accidente 'por el heho o en ocasión del trabajo'", en *Rev. de Trabajo y Seguridad Social*, núm. 11, Buenos Aires, 1971, Véanse, para los supuestos de hecho, SCT 7-IV-1972 y 2-XII-1977, y STS 30-X-1975 y 11-II-1976 (dos sentencias, de ellas se han tomado los ejemplos del texto). En concurrencia con accidente *in itinere*, SCT 18-XII-1973.

³⁴ O. Bueno Magano: *Lineamientos de infortunística*, Sao Paulo, 1976 p. 42; distinguiendo claramente estos accidentes de los *in itinere* y viendo en ambos ampliaciones a la regla sobre el lugar de trabajo (pp. 40-44).

³⁵ STS 18-V-1977; caída "desde una ventana al patio del hotel donde se hospedaba. . . aun siendo cierto que el fallecido se hallaba en Madrid siguiendo instrucciones de la empresa"; muy dudosa la doctrina de esta sentencia.

³⁶ Véase para un caso atípico SCT 1-III-1978.

³⁷ SCT 20-III-1975; torneo de fútbol convocado por el empresario, siendo un delegado de éste quien seleccionaba a los jugadores y facilitando indumentaria adecuada "con su nombre comercial en sitio visible"; la lesión sufrida por el trabajador seleccionado "en el entrenamiento que realizaba en el campo de fútbol debe reputarse de trabajo".

³⁸ STS 11-II-1976.

do precisamente consista no ya en un acto normal o según las reglas del arte, sino también en una imprudencia o negligencia profesional, llamando tal a la que es consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y de la confianza que éste inspira. Es éste uno de los preceptos clásicos, llamémoslos así, de toda legislación de accidentes del trabajo; al lado de los casos fortuitos, y equiparados a ellos, se colocan los que tienen como causa o con causa los descuidos del operario en su trabajo.³⁹

Por otro lado, aun no profesional, la mera imprudencia no rompe la causalidad; lo que quiere decir que sólo dejan de ser accidente de trabajo los sucesos constitutivos, con expresiones del Tribunal Supremo, de “una imprudencia personal temeraria”, de “una evidente temeridad”, de “una falta de las más rudimentarias normas de criterio individual”, o de “una temeraria provocación o asunción de un riesgo innecesario, con clara conciencia y patente menosprecio del mismo”, o de “una imprudencia de tal gravedad que notoriamente revele la ausencia de la más elemental precaución. . . sin esa elemental y necesaria previsión de un riesgo posible, y la inmotivada, caprichosa o consciente exposición a un peligro cierto” (STS 19-IV-1968); de una “temeraria e inexcusable imprevisión del siniestro. . . , sin observar las más elementales medidas de precaución que el hombre menos previsora adoptaría” (STS 10-XII-1968); de una “imprudencia. . . de gravedad excepcional, que no esté justificada por motivo legítimo y comporte una conciencia clara del peligro” (STS 20-III-1970 y 4-III-1974); de una “imprudencia contra todo instinto de conservación de la vida y contraviniendo las órdenes recibidas” (STS 4-VI-1970). La relativización de la “culpa de la víctima” como exonerante, apreciada en la jurisprudencia civil,⁴⁰ alcanza, pues, intensidad máxima en la laboral; *ex lege* elimina sus

³⁹ Frente a lo que ocurre en el ordenamiento penal, por ejemplo; la “irreflexión y ligereza” de la víctima hace que no se pueda imputar responsabilidad penal —ni, por tanto, civil aneja a ésta— a un tercero (STS, S.2ª, 2-XI-1977, marcando precisamente la diferencia con las “responsabilidades laborales”; en sentido similar, STS, S.2ª, 13-XI-1977).

⁴⁰ Rogel Vide, *La responsabilidad civil extracontractual en el derecho español*, Madrid, 1976, p. 91.

posibles efectos si la culpa es profesional; *ex imprudentia* si aun no siendo profesional no es temeraria.

A la imprudencia temeraria no profesional se asimilan los casos en que imprudentemente se viola una orden específica y concreta o una norma de seguridad en el trabajo recordada con insistencia y notoriedad por el empresario, aunque el mero no uso de aparatos de protección no constituya por sí solo una temeridad. Parece que los cánones de conducta para juzgar si ésta es temeraria o no, no pueden venir dados sino por la costumbre de los trabajadores de la misma localidad, profesión, especialidad o empresa del accidentado.

La exigencia de la profesionalidad eliminaría de protección los accidentes ocurridos en tareas distintas de las habituales; la hipótesis está específicamente prevista en el artículo 84.2.c LSS, según el cual son accidentes de trabajo los que ocurren con ocasión o por consecuencia "de las tareas que, aun siendo distintas de las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa".⁴¹

En la jurisprudencia citada hay una cierta indeterminación resultado del uso de dos conceptos como criterios de exoneración la "no profesionalidad" y la "temeridad"; el acento tiende a ponerse sobre esta última, en el sentido de que una imprudencia aun profesional puede romper la relación de causalidad si es temeraria, si bien su juego se reduce tanto que se está al borde mismo de lo posiblemente querido por el legislador,⁴² a saber, que no puede haber temeridad en la imprudencia profesional, esto es, que la imprudencia temeraria debe precisamente venir de "motiva-

⁴¹ No es necesaria una orden expresa del empresario; basta su mera autorización explícita o implícita (STS 28-II-1970).

⁴² El precepto actual de LSS, art. 84.5.a ("La imprudencia profesional..."), no figuraba en la Ley de 30-I-1900; apareció por primera vez en la Ley 10-I-1922 (art. 2o, párrafo segundo), como reacción contra una jurisprudencia muy restrictiva del TS, que se inicia en la sentencia 21-X-1903. Véase M. Rodríguez-Piñero: *Culpa de la víctima...*, pp. 553 y ss. Un ejemplo claro de la insistencia sobre la temeridad en STS 9-VI-1972.

La voluntariedad en la decisión de quitarse la vida —o la imprudencia temeraria interviniente— ha de ser probada por quien lo alegue (SCT 4-V-1978).

ciones ajenas al trabajo objeto de la relación laboral" (SCT 24-IV-1970); la imprudencia es exonerante si "el acto . . . es grave, anormal y extraordinario (*y*) no guarda relación alguna con el trabajo" (SCT 4-XI-1970 y 2-VII-1977), o si además de temerario sólo tiene una conexión remota con el trabajo (STS 11-III-1976). Dicho de otra forma: imprudencias temerarias en el sentir común pueden no serlo en el contexto profesional.

En los accidentes *in itinere*, al ocurrir fuera del trabajo, no puede hablarse de imprudencia profesional ni extraprofesional, ni utilizar este criterio para la calificación; aquí se ha de utilizar como medida la usual en personas razonables y sensatas, habida cuenta de las circunstancias del caso. En un ejemplo de la jurisprudencia el trabajador que no "siguió su camino habitual, corto exento de peligro", para ir de su domicilio al trabajo, "y en su lugar utilizó otro irregular, ascendió un descampado, saltó la empalizada que separa la línea férrea, y al atravesar ésta le atropelló un tren", es notorio que "agravó de modo innecesario y sin móvil alguno que lo justificara el riesgo que debía afrontar en su trabajo y para dirigirse y retornar del mismo, lo que implica una imprudencia en virtud de la cual el hecho no es un accidente de trabajo (STS-VII-1966). En términos generales, se ha de calificar el acto o conducta del accidentado *in itinere* "comparativamente a la de la generalidad de los usuarios de la vía pública",⁴³ sin que la infracción de las reglas de la circulación sirva, sin más, para calificar de temeraria la conducta del accidentado infractor,⁴⁴ sobre todo si sólo puede ser calificada penalmente como imprudencia simple con infracción de reglamentos⁴⁵ o, en cualquier caso,

⁴³ STS 19-V-1970.

⁴⁴ STS 21 y 23-X-1971; en la primera la infracción consistió en no obedecer una señal de *stop*; el hecho, sin embargo, se calificó como accidente de trabajo *in itinere*; la misma solución, pese a infracción igualmente grave, en STS 18-II-1975. En SCT 18-V-1978, el accidentado pasajero segundo en vehículo de una sola plaza.

⁴⁵ STS 14-XII-1971; téngase en cuenta que el accidentado puede ser el trabajador conductor del vehículo, en cuyo caso la imprudencia vuelve a ser medida según cánones profesionales. En alguna sentencia se dice que, para los conductores, la imprudencia simple con infracción de reglamentos "viene a ser equivalente a la imprudencia profesional" (STS 8-X-1976).

si no implica desprecio del riesgo “de manera reflexiva y consciente”.⁴⁶ Pero la solución es la contraria si concurren infracciones gruesas rayanas en el dolo.⁴⁷

El acto *deliberado* del accidentado, a diferencia del imprudente rompe la conexión definitoria del accidente de trabajo; al admitir como exonerante sólo la imprudencia profesional se está negando la no profesional (salvo en los accidentes *in itinere*, y la común no temeraria, según se vio) y, a *fortiori*, los actos no meramente imprudentes, sino deliberados. Los supuestos, pues, de autolesionismo están, en principio, fuera del accidente. Tema más dudoso y grave es el del suicidio, ante la tendencia a imputar la decisión que lleva a éste a situaciones previas de trastorno mental del suicida; porque en cuanto tales situaciones deriven del trabajo, o directa o indirectamente de un accidente de trabajo —o accidente *in itinere*, es claro— previo, el hecho ha de reputarse accidente de trabajo;⁴⁸ la misma solución si la causa del suicidio está en “enfermedad originada, agravada o desencadenada” por el accidente.⁴⁹

⁴⁶ STS 20-XI-1975; en esta sentencia, por cierto, se distingue entre “de un lado, la imprudencia profesional, y de otro, la imprudencia temeraria”. Conducir sin “carnet” no es por sí sólo imprudencia temeraria (SCT 20-I-1978).

⁴⁷ Así, accidente debido a conducción “en estado de embriaguez... a excesiva velocidad y por la izquierda” (SCT 1-IV-1977); “sin carnet de conducir... [sin]... práctica ni seguridad en el manejo del automóvil”, rozando la mediana de la carretera para adelantar a cinco automóviles (SCT 26-V-1978).

⁴⁸ Las STS 28-I-1969 y 15-XII-1972 enfrentándose con un supuesto en que “la propia decisión de acabar con su vida”, adoptada por el trabajador, “fue consecuencia de un estado patológico mental”, declaran que el hecho no es accidente de trabajo al no haber “la menor indicación de que éste (el estado patológico mental) fuera causado por el trabajo que efectuaba ni que fuera por él agravado o desencadenado”. A *sensu contrario* es claro que si el trastorno mental hubiera sido causado por el trabajo, con lo cual el trabajo sería causa indirecta, mediata o remota del acaecimiento, éste hubiera sido considerado, no obstante, como accidente de trabajo; a esta conclusión llega, en efecto, la STS 29-X-1970; fueron “un trastorno mental de tipo depresivo, la larga hospitalización y las repetidas intervenciones quirúrgicas [consecutivas a un accidente previo]... las determinantes de su fatal decisión [de poner fin a su vida]”; el hecho es, pues, accidente de trabajo, aproximándolo el razonamiento a las enfermedades intercurrentes del artículo 84.2.g LSS. Para un anómalo supuesto de autolesionismo, véase SCT 30-VI-1970.

⁴⁹ STS 16-IV-1974 y SCT 12-I-1978. Téngase en cuenta que para apurar el tema habría que distinguir según que el suicidio —o la autolesión— tuvieran o no por finalidad la de causar las prestaciones derivadas del accidente; véase al

f) *Acto de tercero; sus variantes*

El acto de persona distinta al propio trabajador se enfoca por la LSS de forma similar a la fuerza mayor; la conexión propia del accidente de trabajo sólo se rompe cuando el acto “no guarda relación alguna con el trabajador”. Pero se trata de materia completa, en la que hay que distinguir los supuestos siguientes:

1o. *Si el acto es culposo o negligente de un compañero de trabajo*, nos hallamos ante un accidente de trabajo típico; el nexo causal entre trabajo y lesión es inmediato y directo. Precisamente la superación de la irresponsabilidad empresarial cuando el accidente es debido a culpa del compañero de trabajo (la doctrina del *common employment* o del *fellow servant* de los anglosajones) constituye hito fundamental en la formación histórica del concepto de accidente de trabajo.⁵⁰

2o. *Si el acto es culposo o negligente de un tercero o extraño*, nos hallamos o no ante un accidente de trabajo según se pueda o no establecer una conexión entre el trabajo (o la ida y venida al mismo en los accidentes *in itinere*) y el acto del tercero. La jurisprudencia, aun sin pronunciamiento terminante, es muy amplia al respecto; repárese, por ejemplo, en que muchos de los accidentes *in itinere* son debidos a atropellos o choques en las vías públicas causados por la conducción negligente o culposa no del propio accidentado sino de un extraño a éste y a su relación de trabajo.

3o. *Si el acto es doloso de un compañero de trabajo* la situación más probable es que exista un accidente de trabajo; el Tribunal Supremo ha negado el carácter de accidente de trabajo al resultante de riñas, pero no tanto por

respecto J. E. Marc: *Los riesgos del trabajo*, 2a. ed., Buenos Aires, 1978, pp. 87-89.

⁵⁰ Para un caso típico de negligencia de compañero de trabajo, véase STS 3-XII-1970.

la presencia del acto de tercero como por la del acto propio doloso del trabajador accidentado, puesto que la riña implica de suyo asalto o agresión mutua. Precisamente de esta jurisprudencia se desprende, *a contrario sensu*, que la agresión meramente padecida por el accidentado y proveniente de un compañero de trabajo (siempre que no proceda de resentimientos personales y absolutamente ajenos al trabajo mismo; salvo que éste —por ejemplo, la convivencia estrecha que impone en determinados supuestos—⁵¹ se eleve al plano de la ocasión necesaria para la operación de la causa) es accidente de trabajo; asimismo, los que resultan de bromas y juegos violentos de los que es víctima el accidentado durante el trabajo, según cuidada y reciente doctrina del Tribunal Supremo, sentada frente a alguna anómala decisión anterior que se inclinó por la solución contraria.⁵²

4o. Si el acto es doloso de un tercero o extraño, también hay que acudir a datos objetivos, distintos del acto mismo, que hagan patente la relación de causalidad u ocasionalidad con el trabajo; tal relación es clarísima en algunos supuestos (por ejemplo, trabajador empleado como guarda que muere o es lesionado al defender las personas o bienes cuya custodia tiene a su cargo); casi tanto en otros (por ejemplo, empleado asesinado para despojarle, o al resistirse contra el despojo —en este caso se trataría de actuación “espontánea... en interés de la empresa”, específicamente previsto en la LSS, con lo que el supuesto tampoco ofrece duda— de bienes en su poder, propiedad del empresario; el caso de asesinato de taxista por este motivo ha sido declarado accidente de trabajo; STS 10-VII-1935 y 7-VI-1940), y remota o inexistente en otros pensables (por ejemplo: trabajador muerto mientras trabajaba, por un extraño; por un resentimiento o ánimo de venganza personal). En suma, el hecho se calificará o no de accidente, dependiendo no tanto del acto de terce-

⁵¹ En este sentido, resolviéndose por la afirmativa un caso de homicidio, STS 27-XII-1975. Véase también, para el supuesto de dolo, STS 12-XII-1970.

⁵² STS 1-IV-1979; para la doctrina anterior desechada STS 23-V-1961.

ro como de las circunstancias que rodeen el mismo y su conexión con el trabajo.⁵³ Lo importante a retener es que el acto o la omisión del tercero extraño —así doloso, como culposo, como posible fuente de una responsabilidad objetiva— en sí mismo nada dice contra que el accidente sea de trabajo; con las palabras de la LSS, “la concurrencia de responsabilidad civil o criminal. . . de un tercero. . . no impedirá la calificación de un accidente como de trabajo”;⁵⁴ lo impeditivo es que el hecho “no guarde relación alguna con el trabajo” (por ejemplo, “riña. . . por motivos particulares entre la actora y una exempleada”, y más si aquella se accidentó “al lanzarse” contra ésta).⁵⁵

5o. Si el acto es del empresario y es atribuible a su negligencia, su responsabilidad es indudable; quien es responsable por generar un riesgo, va de suyo que también lo es si a esto se añade su acción u omisión negligente o culposa. Pero, además, si la negligencia del empresario

⁵³ Esto es lo que enseña también el derecho comparado; así, el artículo 165 de la recopilación brasileña declara accidente de trabajo “a ofensa física intencional, incluso de tercero, por motivo relacionado con el trabajo” (cfr. M. V. Russomano: *Comentários a Consolidação das Leis da Previdência Social*, Sao Paulo, 1977, pp. 473-476).

⁵⁴ Sobre esta concurrencia posible de responsabilidades, véase B.M. Cremades: *La responsabilidad empresarial derivada del accidente de trabajo*, en RPS, núm. 88, 1970. La indemnización por responsabilidad civil autónoma o derivada del delito a cargo de tercero y en beneficio del accidentado es compatible con las prestaciones de accidente de trabajo (STS, S.2a., 10-II-1977, con doctrina muy interesante por cierto sobre indemnización por daños morales o “precio del dolor”, lo que, por cierto, da a la indemnización carácter a la vez compensatorio y punitivo; STS, S.1a., 23-X-1978), y no debe ser aplicada a resarcir al empresario ni a su asegurador del costo de éstas (STS, S.1a., 22-II-1971). Sobre la indemnización por daños morales y personas acreedoras a la misma ver también STS, S.2a., 2-VII-1979).

También son compatibles las prestaciones por accidente de trabajo con las que puedan corresponder al accidentado por aplicación de las normas del seguro obligatorio de vehículos de motor, regla importante respecto de los accidentes *in itinere*, salvo que el accidentado sea el propio conductor (D 3.787/1964, de 19-XII, art. 22, modificado por D. 1.199/1965, de 6-V; a *sensu contrario*). Véase J. L. Fernández Ruiz: “Accidentes de trabajo y seguro obligatorio del automóvil”, en *Los seguros de vida y el automóvil*, Madrid, 1973. También con las cantidades a que resulte condenado el estado de aplicación del art. 40 LRJ, aunque se tengan en cuenta por los tribunales para fijar la cuantía de éstas (STS, S.3a., 28-I-1972 y 16-XI-1974).

⁵⁵ Aunque los hechos ocurrieran en el lugar de trabajo; SCT 12-III-1975.

consiste en que las “máquinas, artefactos, instalaciones o centros y lugares de trabajo carezcan de los dispositivos de precaución reglamentarios, o los tengan inutilizados, o en malas condiciones, o no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad e higiene en el trabajo, o las elementales de salubridad, o las de adecuación personal a cada trabajo” (LSS, artículo 93.1) y se produzca un accidente por tal causa o en tal medio, ello da lugar a una responsabilidad acrecentada, de carácter punitivo (recargo no asegurable de las indemnizaciones económicas debidas por el accidente de un 30 a un 50 por 100 de su importe; recargo en favor del accidentado o sus causahabientes) prevista por la propia LSS.

Si la falta de medidas de seguridad concurre con la imprudencia del accidentado en la producción del accidente, es dudoso que haya lugar a la exigencia de la responsabilidad acrecentada; probablemente hay que atender en cada caso a la entidad comparada de la imprudencia y la falta concurrentes.⁵⁶

Todo esto aparte de que toda culpa o negligencia del empresario, por acción u omisión, puede generar acciones de responsabilidad civil, autónoma o aneja a un posible delito, conforme a los respectivos códigos; responsabilidades que exigen requisitos más estrictos (dolo, culpa o negligencia del responsable; influencia exonerante⁵⁷ o reductora de responsabilidad derivada de la culpa de la víctima, etcétera), pero que si concurren generan indemnizaciones independientes y adicionales a las que se puedan reconocer por accidente de trabajo.⁵⁸

⁵⁶ Véase SCT 1-III-1978.

⁵⁷ Dificilmente exonerante; la importante STS, S.2a., 23-VI-1978 traslada al ámbito de lo penal la doctrina de la imprudencia profesional en el sentido de que, aun existiendo ésta, el empresario responde penalmente en caso de infracción grave de norma de seguridad en el trabajo.

⁵⁸ La “responsabilidad acrecentada” de LSS, artículo 93 —y en general toda responsabilidad derivada del accidente de trabajo— es independiente de la pena en que pueda incurrir el empresario conforme al CP; según el artículo 427 son reos del delito de lesiones quienes “por infracciones graves de las leyes de trabajo ocasionen quebranto apreciable en la salud o en la integridad corporal de los obreros”. Sin embargo, este precepto “no ha podido prácticamente aplicarse”, aunque no se diga por qué razón exactamente (*Memoria elevada al gobierno...*

60. Si se trata de un acto deliberado del empresario lo normal es que nos hallemos también ante un accidente de trabajo; desde luego en casos como el de agresión del empresario al trabajador en discusión sobre el trabajo; pero la conexión con el trabajo debe aparecer de algún modo, por exigencia de la LSS, aunque sea difícil pensar cómo pueda dejar de hacerlo.

g) Trabajos de salvamento

Se trata de un supuesto especial que la LSS prevé ex-

por el fiscal del Tribunal Supremo, 16-IX-1968, p. 62); quizá la misma resida en que se están aplicando a estos supuestos los preceptos genéricos del CP sobre el delito de imprudencia temeraria o imprudencia simple con infracción de los reglamentos (art. 565) o sobre la falta de simple imprudencia o negligencia contra las personas (art. 586, 3o.) y condenando en su caso a los empresarios —o a los directivos de la empresa, con responsabilidad civil subsidiaria para el empresario— por los males o daños causados mediando infracción de norma sobre seguridad e higiene en el trabajo (STS, S.2a., 12 y 24-II, 10-III y 30-IV-1969; 6-VII-1972; 2 y 4-VII-1973; 4-VI-1975; 17-V-1979).

Pero en alguna ocasión se aplica el artículo 427; para un caso, véase STS, S.2a., 15-V-1969; aunque la jurisprudencia al respecto suele ser muy restrictiva exigiendo, de un lado, la imprudencia temeraria del empresario o de quien traiga autoridad de él, y diciendo, de otra, que si el propio obrero accidentado conocía el peligro y no llamó la atención sobre el mismo, el empresario queda liberado de responsabilidad penal (STS, S.2a., 19-II-1969). Al ser independientes entre sí la responsabilidad "laboral" y la penal —y la "civil" aneja a ésta— son compatibles las indemnizaciones que deriven de ambas [aunque el Tribunal penal pueda tener en cuenta las indemnizaciones debidas o pagadas por accidente de trabajo] (STS, S.2ª, 6-VII-1972, y las que en ésta se citan como doctrina reiterada).

Es mas dudoso que las indemnizaciones por "responsabilidad acrecentada" sean compatibles con las de responsabilidad civil del empresario por culpa extracontractual conforme al artículo 1.902 CC; en este sentido dubitativo, STS 2-II-1970; pero véase STS, S.1ª, 9-III-1974 y, sobre todo, STS, S.1ª, 18-XI-1975, en la infracción de la ordenanza de seguridad e higiene en el trabajo (OM 9-III-1971) se trae a colación precisamente para fundar la responsabilidad civil. Es, desde luego, perfectamente compatible la responsabilidad civil mencionada por culpa del empresario, o de un tercero, con la responsabilidad ordinaria o normal por accidente de trabajo; terminantemente esta doctrina en STS, S.1a, 21-III-1969, 23-I-1970, 2-X-1971 y 10-XI-1977; en la de 1970 puede leerse que "la imputación de reparar el daño causado mediante culpa o negligencia [conforme al art. 1.902 CC] no desaparece ni se desvirtúa por el hecho de que ambos sujetos —la víctima y el causante del daño— estuviesen ligados por un vínculo laboral que pudiera hacer entrar en juego las indemnizaciones establecidas por la legislación laboral". Véase sobre el tema C. Rogel Vide: *La responsabilidad...* pp. 148-164.

presamente, reputándolo accidente de trabajo. Si la actividad de salvamento se desarrolla por orden del empresario o de quien traiga autoridad de éste —mucho más si se desarrolla por trabajador contratado para esta misión específicamente—⁵⁹ ciertamente que nos hallamos en un supuesto típico y sin problemas, dado que el trabajador actúa “en cumplimiento de las órdenes de aquél; si se trata de actividad benévola y espontánea del accidentado, el supuesto es atípico, pero justamente éste es el que ha querido prever la LSS, a mi juicio, como ya dije reputándolo como accidente siempre que el salvamento tenga conexión con el trabajo; tesis tanto más defendible hoy cuanto que, según la Ordenanza general de seguridad e higiene en el trabajo (OM 9-III-1971), es obligación del trabajador “cooperar en la extinción de siniestros y en el salvamento de las víctimas de accidentes de trabajo” (artículo 11.g).

El problema es, sin embargo, si el salvamento por acto espontáneo ocurre en favor de los bienes o de trabajadores al servicio de otro empresario; la solución de que éste otro sea el responsable es técnicamente imposible, puesto que ninguna relación de trabajo existe entre él y el accidentado; la responsabilidad ha de imputarse, pues, al empresario a cuyo servicio se está si en efecto el accidente es de trabajo por haber ocurrido “con ocasión” de éste, posición por la que la jurisprudencia parece inclinarse,⁶⁰ sin perjuicio posiblemente de las acciones de repetición del empresario responsable contra el beneficiado. La solución de alguna sentencia ya antigua de imputar la responsabilidad al fondo de garantía es insostenible —y rechazada por

⁵⁹ Tal es el supuesto contemplado por STS 16-II-1970. Los trabajadores “fueron contratados por el Patrimonio Forestal del Estado con la *exclusiva* misión de extinguir el incendio”; su muerte en el trabajo se reputa, desde luego, accidente de trabajo (téngase en cuenta, respecto de esta sentencia, que el accidente resultó cubierto por el régimen especial agrario, no por el régimen general; en el régimen especial agrario, una norma posterior a la sentencia citada extiende la protección de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a cualesquiera personas que “se encuentren de hecho prestando servicio como trabajadores por cuenta ajena en labores agropecuarias”; OM 8-I-1971, dictada en desarrollo de la Ley 41/1970, de 22-XII).

⁶⁰ Véase STS 22-IV-1970 y 20-II-1971.

ello en la jurisprudencia más reciente—⁶¹ puesto que este fondo público sólo responde en caso de insolvencia de otro responsable principal, y no autónomamente para supuestos como este de duda en la imputación de la responsabilidad.

III. EVENTOS ASIMILADOS AL ACCIDENTE DE TRABAJO

Gozan de la protección propia de los accidentes de trabajo, sin ser tales conforme a la definición del mismo:

1o. Los accidentes “que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical o de gobierno de las entidades gestoras (de la seguridad social),⁶² así como los ocurridos al ir y al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos” (LSS artículo 84.2.b). La responsabilidad ha de imputarse bien al empresario a cuyo servicio está el trabajador accidentado, o bien a la entidad sindical o gestora con ocasión o por consecuencia del desempeño de cuyos cargos ha ocurrido el accidente; esta segunda solución parece la más razonable.

2o. “Los accidentes que se produzcan durante el viaje de salida o de regreso (y ‘las enfermedades que tengan su causa directa en el viaje de ida o de regreso’) de los emigrantes en las operaciones realizadas por el Instituto Español de Emigración” (LSS disp. ad. 1a, 2). La responsabilidad se imputa al Instituto Español de Emigración, que concierta el aseguramiento con la Mutuality laboral de actividades diversas; las prestaciones son idénticas a las normales derivadas de accidente, si bien se calculan las económicas —y las cotizaciones para la cobertura del riesgo— “sobre el salario mínimo interprofesional

⁶¹ SCT 21-I-1980, dictada en un caso límite de trabajador que alarmado por ruidos en instalación vecina de otra persona acudió a él para “tratar de aclarar y evitar... la anomalía” siendo atacado y muerto por los malhechores. La responsabilidad se imputa al empresario a cuyo servicio estaba el trabajador.

⁶² El RD 1.837/1977, de 11-VII, dispuso el cese de los representantes de trabajadores y empresarios en los órganos de gobierno de las entidades gestoras y servicios de la seguridad social.

vigente en la fecha en que se inicie el viaje” (OM 23-XII-1971). Esta misma OM precisa qué debe entenderse por “operación realizada” por el IEM, da reglas sobre la documentación de viaje y, con dudosa eficacia por su rango, quiere restringir la protección de los de regreso a los que lo sean con el “propósito de establecerse en España con carácter definitivo”.

3o. La Ley de relaciones laborales de 1976 (artículo 2.b) declaró que eran accidentes de trabajo los ocurridos “con ocasión o por consecuencia de... prestaciones personales obligatorias”; el recientísimo *Estatuto de los Trabajadores* (Ley 8/1980, de 1o. de marzo), que derogó aquélla, no contiene norma similar, no obstante lo cual sigue en vigor —como norma de seguridad social no afectada por el Estatuto ni a éste opuesta el RD 2765/1976, de 17-XI, a tenor del cual el Ayuntamiento, o Junta vecinal de entidad local menor, que imponga prestaciones personales obligatorias, asegurará a quienes las presten de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en la mutualidad laboral correspondiente, por el salario mínimo interprofesional, otorgándose las prestaciones del régimen general. Pero aunque la obligación de aseguramiento se incumpla, el accidentado o enfermo profesional se reputa en situación de alta para el riesgo mencionado, con derecho por tanto, a las prestaciones derivadas del mismo.

4o. “Los riesgos que derivan del ejercicio de la función parlamentaria”, así como los accidentes de viaje derivados de la actividad política o parlamentaria, del diputado o senador con convenio especial de mantenimiento de prestaciones.⁶³

⁶³ *Infra* cap. 12, I.C.5º y nota 12 del propio capítulo.