

## LA DESOBEDIENCIA DEL TRABAJADOR EN LOS ACCIDENTES «IN ITINERE»

I. La noción de accidente «in itinere», como buena parte de los conceptos elaborados por vía jurisprudencial, ha alcanzado su actual configuración a través de un lento, y no siempre uniforme, proceso, en el que se han ido modificando y perfilando los criterios del Tribunal Supremo.

La línea dominante que se observa en este proceso evolutivo es la de la creciente extensión del concepto de accidente de trabajo, y comprendido en él, el concepto de accidente «in itinere». Ejemplos sintomáticos de esta tendencia, en cuanto al accidente de trayecto, son la amplitud con que la Sala VI del Tribunal Supremo viene interpretando últimamente la noción de imprudencia profesional y la inclusión entre los siniestros «in itinere» de los ocurridos al contrariar el trabajador órdenes patronales. Al examen de esta última línea jurisprudencial va dirigido el presente estudio.

II. El supuesto sobre el que ha de reflexionarse en este momento es el de la consideración jurídica que merece el accidente «in itinere» producido por desobediencia del trabajador a las órdenes o instrucciones del empresario. Y dentro de este supuesto general ha de estimarse, como aspecto sobre el que la doctrina del Tribunal Supremo se ha pronunciado más abundantemente, el del accidente de trayecto ocurrido al incumplir el trabajador las órdenes patronales sobre el medio de locomoción a utilizar en el desplazamiento.

Un análisis más detallado permite llegar a conclusiones del tenor de las que siguen:

— Por lo pronto, el centro del supuesto viene constituido por la presencia de un accidente «in itinere». Por tal se entiende, como es bien sabido, la lesión corporal sufrida por un trabajador por cuenta ajena al desplazarse de su domicilio al lugar del trabajo, o viceversa. La figura del accidente de trayecto la compone la reunión de diversos factores, también conocidos por su insistente alegación jurisper-

dencial, y que en este lugar basta con enumerar muy sucintamente: a) El siniestro ha de ocurrir durante el trayecto de ida al, o vuelta del, trabajo (1). b) El trayecto ha de ser el más adecuado y racional (2), añadiéndose en ocasiones que ha de ser el habitual (3). c) El itinerario ha de seguirse sin interrupciones, a no ser motivadas por el propio trabajo, y no debidas al puro interés personal del accidentado. Las interrupciones justificadas tampoco eliminan el carácter indemnizable del accidente (4). d) En caso de utilizarse medios de locomoción o transporte, éstos han de ser los más apropiados para el desplazamiento (5). e) Tales medios de transporte, según el criterio jurisprudencial dominante, han de ser autorizados, o cuando menos, no prohibidos expresamente por el empresario. En este sentido, numerosos fallos de la Sala VI del Tribunal Supremo niegan el carácter de accidentes indemnizables a los siniestros ocurridos «in itinere» cuando la víctima se servía de un medio de locomoción no permitido por el patrono (6).

Frente a esta tesis restrictiva, y sin haber conseguido por hoy imponerse a ella definitivamente, el Tribunal Supremo viene manteniendo, en sentencias recientes (7), que la prohibición patronal sobre determinados medios de transporte no elimina, sin más, en caso de ser contravenida, la figura del accidente de trabajo, siendo preciso profundizar en el fundamento de la prohibición para poder pronunciarse sobre su valor imperativo y sobre las consecuencias de su incumplimiento.

— Sobre la concurrencia de las notas que se acaban de exami-

(1) Cfr. S. T. S. 22-I-1962, como ejemplo, entre otras muchas. Sobre ésta y las restantes notas del accidente «in itinere», DEL PESO Y CALVO, *Accidentes "in itinere"*, en R. I. S. S., enero-febrero 1961, núm. 1, págs. 81 y sigs.; HERNAINZ MÁRQUEZ, *Accidente ocurrido a la ida y vuelta al trabajo*, en *Rev. Esp. de Seg. Soc.*, 1947, XII; VALLEJO MUGURUZA, *Los accidentes "in itinere" en la jurisprudencia*, tesis doctoral inédita, dirigida por ALONSO OLEA. Una referencia bibliográfica muy completa, en «Praxis Laboral», *Accidentes de trabajo*, fasc. 40.250, pág. 10.

(2) S. 20-III-1963, entre las más recientes.

(3) Ss. 26-I-1963 y 22-I-1962.

(4) Tales interrupciones —resguardarse de la lluvia, evacuar una necesidad fisiológica, etc.— se reputan por la jurisprudencia «incidencias normales del viaje». Cfr. sentencias de 11-VI-1962, 1-IV-1963 y 10-V-1963.

(5) Ss. 20-III-1963 y 2-XI-1962.

(6) Cfr. Ss. de 19-VII-1954, 16-VI-1956, 30-XII-1961, 28-II-1962, 18-I-1963, 8-II-1963, 20-III-1963 y 25-IV-1963.

(7) Cfr. Ss. de 2-XI-1962, 11-VI-1962, 28-XII-1962 y 26-I-1963.

nar, cuya reunión compone la figura del accidente «in itinere», es preciso, y diciendo esto se está completando la descripción del supuesto sobre el que el estudio versa, que el accidente haya sido motivado por el acto de desobediencia del trabajador. Tiene que existir, por tanto, una relación de causa a efecto entre la violación de la prohibición patronal por el trabajador y la producción del siniestro. Sólo en este caso el supuesto se presenta como problemático, y consiguientemente, necesitado de investigación. Si la desobediencia del trabajador es completamente ajena a la producción del accidente, es un factor irrelevante para calificar a éste como indemnizable o no indemnizable (8).

III. Al análisis del supuesto —accidente «in itinere» ocurrido a causa de desobediencia del trabajador respecto del medio de transporte utilizado— ha de seguir el análisis de sus consecuencias jurídicas.

Conviene apresurarse a anticipar que el contenido de estas consecuencias no ha permanecido invariable en el pensamiento del Tribunal Supremo. Como ya se ha dicho, en la doctrina jurisprudencial sobre la materia se advierten dos vertientes de signo opuesto: la que a partir de este momento vamos a llamar tendencia tradicional del Tribunal Supremo estima que el uso por el trabajador de vehículos prohibidos por el empresario hace imposible la aparición de la figura técnica del accidente «in itinere»; la que vamos a calificar como tendencia innovadora supone, por el contrario, que del puro hecho de la prohibición patronal, y de su consiguiente incumplimiento, no puede deducirse sin más la imposibilidad de conceptuar al accidente como indemnizable.

En definitiva, un examen de las consecuencias jurídicas del supuesto analizado ha de discurrir sucesivamente por los criterios marcados por la jurisprudencia tradicional y por los fijados por la jurisprudencia de tendencia innovadora.

a) La jurisprudencia tradicional ha mantenido, y sigue manteniendo, que la desobediencia del trabajador, concebida en los términos ya expuestos, rompe el nexo causal entre el trabajo y la lesión; la consecuencia del uso de medios de locomoción prohibidos es, por tanto, la eliminación de la figura del accidente de trabajo. Esta tesis, por otra parte, no es sino la aplicación al supuesto del acci-

---

(8) Una clara alusión a la causalidad *desobediencia-accidente*, en las Ss. de 20-I-1961 y 11-II-1961.

dente «in itinere» de un principio jurisprudencial predicado respecto de todo accidente: «La desobediencia o contravención de las órdenes de los patronos o jefes por el productor, cuando son la causa del infortunio, rompen la razón de causalidad o nexo mediante entre éste y el trabajo y extinguen asimismo el derecho a la indemnización» (9).

b) La jurisprudencia de criterio innovador mantiene, por el contrario, que la desobediencia del trabajador no ocasiona forzosamente la ruptura del nexo causal entre la lesión y el trabajo. El incumplimiento de las órdenes patronales sobre el medio de locomoción utilizable puede tener como consecuencia (meramente posible; no necesaria) la eliminación del accidente indemnizable. Pero puede ser compatible con la existencia de un verdadero accidente «in itinere» en otros muchos supuestos.

La diferencia entre las consecuencias jurídicas del supuesto en una y otra tendencias jurisprudenciales es, pues, evidente: en un caso, la infracción de las prohibiciones patronales rompe sin más el nexo causal e impide la aparición del accidente de trabajo; en otro caso, y con mayor flexibilidad casuística, la ruptura de la relación de causalidad depende no del hecho mismo de la infracción, sino del valor intrínseco y del poder vinculante de la orden empresarial.

IV. Después de examinar, como acaba de hacerse, el supuesto del accidente de trayecto con violación de órdenes patronales, y después de analizar, como también se ha hecho muy brevemente, las consecuencias jurídicas del supuesto, importa considerar el fundamento o fundamentos en que parece basar el Tribunal Supremo sus criterios.

A efectos de sistema, procede hacer referencia sucesivamente al criterio tradicional y al criterio innovador:

a) La jurisprudencia tradicional niega el carácter de accidente indemnizable al siniestro ocurrido a causa de desobediencia del trabajador. Los términos de la negativa son, como se ve, amplísimos, quedando condenado a inviabilidad todo accidente que encaje dentro del supuesto del incumplimiento de órdenes.

El Tribunal Supremo, sin embargo, ha solido —y suele, en la medida en que aún continúa aferrado, en muchas de sus decisiones, al criterio tra-

---

(9) S. de 2-VI-1960.

dicional— pronunciar la ruptura del nexo causal por desobediencia, sin aludir expresamente al fundamento jurídico de la exclusión. Este silencio parece motivado, más que por quedar sobreentendido el fundamento, por la dudosa realidad de éste.

Desde un plano hipotético, pueden pensarse hasta cuatro fundamentos distintos que expliquen jurídicamente la ruptura del nexo causal. Estos fundamentos, con sus respectivas críticas, son los siguientes:

— *El incumplimiento contractual.*—Puede pensarse que la ruptura de la relación de causalidad se debe, lisamente, al acto de desobediencia del trabajador, en cuanto acto de incumplimiento contractual. En realidad, no es la desobediencia, como puro acto de incumplimiento, suficiente para interferirse en la relación de accidente de trabajo, ya que su desarrollo discurre íntegramente en la relación contractual de trabajo. En suma, si se pretende cifrar en el acto de desobediencia la ruptura de la cadena causal, no puede hacerse a través de la técnica del incumplimiento contractual. La desobediencia, como tal incumplimiento, desencadena consecuencias limitadas al marco del contrato de trabajo; consecuencias sancionadoras que pueden llegar al despido del trabajador (10), pero que no tienen por qué repercutir en una relación ajena a la contractual como es la de accidentes de trabajo.

— *El acto doloso de la víctima.*—Supuesto que no es la desobediencia en sí, como incumplimiento contractual, lo que provoca la escisión entre el siniestro y su calificación como indemnizable, es preciso investigar los móviles de esa desobediencia y la conexión entre las motivaciones de la víctima y el accidente.

La desobediencia puede ser constitutiva, a efectos de accidentes de trabajo, de un acto doloso de la propia víctima. En este sentido, no es ya la pura manifestación contractual de la desobediencia-incumplimiento lo que importa, sino la intención maliciosa que el accidentado tiene al desobedecer. Dicho en pocas palabras, puede pensarse que la desobediencia del accidentado priva al siniestro de su naturaleza indemnizable cuando la víctima ha desobedecido las órdenes patronales con el ánimo de accidentarse. En este caso, no es el hecho objetivo de la desobediencia, sino el subjetivo del dolo, el que rompe la relación causal.

(10) Ss. de 19-I-1963 y 28-I-1963.

Pero es evidente que esta tesis sólo es válida para fundamentar una mínima parte de los accidentes «in itinere» ocurridos por desobediencia del trabajador: los accidentes motivados por una violación dolosa de las prohibiciones patronales. El gran número de accidentes ocurridos sin mediar dolo quedaría sin explicación de recurrir a este único fundamento.

— *La imprudencia temeraria de la víctima.*—La desobediencia puede implicar no ya una actitud manifiestamente deliberada y dolosa, sino un acto de imprudencia grave, constitutivo de lo que el Derecho francés ha calificado con precisión como *falta inexcusable* (11).

Tampoco parece encontrarse en la tesis de la imprudencia temeraria el fundamento de la posición tradicional del Tribunal Supremo. Porque si a través de ella se explica la ruptura del nexo causal en ciertos supuestos —aquellos en que el accidente se debe a la falta inexcusable del trabajador—, en los restantes falta toda explicación jurídica. Los actos de desobediencia referidos a las prohibiciones de ciertos medios de transporte «in itinere» no siempre han de entrañar acciones temerarias, del mismo modo que tampoco tienen que implicar necesariamente intenciones dolosas.

— *La imprudencia extraprofesional de la víctima.*—Puede, por último, pensarse que la desobediencia del trabajador productora del accidente «in itinere» constituye una imprudencia extraprofesional, esto es, una imprudencia que no sea «consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y derivada de la confianza que éste inspira» (artículo 3.º del Reglamento de Accidentes de Trabajo). Siendo un principio general en la legislación de accidentes que la imprudencia extraprofesional rompe el nexo de causalidad y el carácter indemnizable del accidente, es preciso determinar si este principio conoce o no excepciones en materia de accidentes «in itinere».

Un examen de la estructura del accidente «in itinere» permite descubrir que su peculiaridad radica, frente al accidente común, en el lugar de ocurrencia del siniestro. Este no acaece en el transcurso del trabajo, sino en el curso del desplazamiento desde o hasta el lugar en que se realiza. Dicho de otro modo, el accidente de trayecto no es laboral —y, por tanto, indemnizable—, sino mediata-

(11) Un acabado estudio de la figura de la «falta inexcusable», sustancialmente basado en la jurisprudencia francesa, en DOUARD, *La faute inexcusable dans le régime de la sécurité sociale*, París, 1961.

mente; exactamente, en la medida en que tiene su causa, si bien remota, en el hecho del trabajo por cuenta ajena. Pero tal remota conexión entre itinerario «laboral» y prestación de trabajo no debe conducir a pensar que el hecho de realizar el recorrido desde el domicilio del trabajador al centro laboral, o viceversa, forma parte de la prestación misma; hay que insistir firmemente en que el desplazamiento del trabajador es tenido en cuenta por el Derecho de accidentes del trabajo no porque sea «profesional», que evidentemente no lo es, sino porque la legislación de accidentes tiene un sentido de expansión propio de su naturaleza tutelar. Quiere esto decir que difícilmente puede imaginarse una imprudencia profesional en materia de accidentes «in itinere»; la imprudencia profesional, insisto, es aquella que deriva del ejercicio habitual de un trabajo y de la confianza que esa habitualidad implica, y parece evidente, aunque algún autor no le crea así (12), que el hecho de ir al trabajo o volver de él no constituye ninguna actividad laboral.

(12) SAGARDOY BENGOCHEA: *La imprudencia profesional en los accidentes "in itinere"*, en R. I. S. S., 1962, núm. 3, págs. 883 y sigs., opina que «cuando el trabajador sale de su domicilio hacia la Empresa está cumpliendo un deber contractual» y que «el hecho de ir (o volver) al trabajo es para él una obligación que tiene su fuente en el contrato que le liga al empresario». «Por tanto —continúa—, podemos decir que el trabajador, desde que abandona su casa para dirigirse a la Empresa, está dando cumplimiento a sus obligaciones contractuales»; «cuando el trabajador sale de su domicilio está cumpliendo una orden del empresario: la de acudir al trabajo».

Tal tesis aparece insostenible y fácilmente reductible al absurdo: es evidente que cuando el trabajador termina su jornada laboral y se dirige a su domicilio no está realizando acto contractual alguno, ni obedeciendo órdenes patronales de ninguna especie; más aún: tiene plena autonomía para regresar a su domicilio o a cualquier otro lugar. Por otra parte, en el acto de trasladarse de su domicilio al centro de trabajo, que pudiera parecer más «contractual», hay que distinguir dos aspectos que el citado autor confunde: la pura ejecución del itinerario, que ni tiene ni puede tener relevancia como obligación «ex contractu», y la llegada puntual al lugar de trabajo. Al empresario importa el momento en que el trabajador se presenta en el lugar de trabajo, y consiguientemente, le impone la obligación jurídica de ser puntual. Pero esto es muy distinto de que le obligue, como pretende el profesor Sagardoy, a desplazarse. El itinerario tiene eficacia jurídica en cuanto a su normal o anormal utilización, a efectos de accidentes de trabajo; a efectos contractuales, la realización del trayecto es un presupuesto fáctico para el cumplimiento de los deberes de asistencia y puntualidad. Siguiéndose literalmente la tesis del profesor Sagardoy, habría que concluir afirmando que el acto de comer o el de dormir constituyen obligaciones del trabajador, ya que su omisión se traduciría en una falta de rendimiento constitutiva de incumplimiento contractual.

El propio autor (*op. cit.*, pág. 887, nota 20) incurre en contradicción cuando, des-

Pues bien: si en los accidentes «in itinere» no parece posible hablar de imprudencia profesional, a no ser metafóricamente, siendo toda imprudencia necesariamente extraprofesional (13), ¿cómo puede justificarse la ruptura del nexo causal alegando que la desobediencia constituye imprudencia extraprofesional? Pues esto sería tanto como negar el carácter de indemnizable a todo accidente «in itinere» ocurrido por imprudencia del trabajador. Y es notorio que el propio Tribunal Supremo admite, cada vez más generosamente, los accidentes de trayecto debidos a imprudencia (por definición, extraprofesional del trabajador.

En suma, si la imprudencia extraprofesional rompe el nexo de causalidad en el régimen común de accidentes, no lo rompe sin más en el supuesto de accidente «in itinere».

Sin embargo, es por el cauce de la imprudencia extraprofesional por donde han discurrido los argumentos jurisprudenciales en las contadas ocasiones en que el Tribunal Supremo ha insinuado el fundamento jurídico de la ruptura del nexo causal. De imprudencia extraprofesional califica la Sala VI el acto consciente y voluntario, contrario a las órdenes recibidas del patrono (14), pero es evidente que está refiriéndose en realidad a la imprudencia temeraria o inexcusable, según se desprende del contexto de otras sentencias (15).

---

pués de haber afirmado que la realización del itinerario es «cumplimiento de obligaciones contractuales», mantiene que «el hecho de ir a la Empresa constituye una *condictio sine qua non* de la subsiguiente prestación de trabajo».

(13) ALONSO OLEA: *Instituciones de Seguridad Social*, Madrid, 1959, pág. 55, afirma acertadamente que el accidente «in itinere» se produce en medios sobre los que el empresario no ostenta el más remoto control, lo cual, añadimos nosotros, está justificando la tesis de la extraprofesionalidad. Sagardoy, *op. cit.*, pág. 887, ha creído encontrar en los criterios jurisprudenciales argumentos suficientes para impugnar la tesis del profesor Alonso Olea. A su juicio, «tal opinión —la de Alonso Olea— no la compartimos, porque si los medios de transporte (según constante jurisprudencia) han de ser conocidos o autorizados por la Empresa, entendemos que ello significa un cierto control sobre los mismos por el empresario». La nueva tendencia jurisprudencial prescinde de tal control y toma en estimación, a efectos de calificar el accidente, la racionalidad intrínseca del medio de locomoción empleado. La conclusión es muy clara: el empresario ejercita un control puramente aparente, ya que lo que el juzgador toma en estimación no es el acto formal de desobediencia, sino la adecuación del medio de transporte usado. En otras palabras, el vehículo empleado en el trayecto es o deja de ser apropiado *por sí mismo*, independientemente de que el patrono lo apruebe o lo prohíba.

(14) S. de 30-I-1963.

(15) De «total falta de cautela y previsión» habla la sentencia de 3-IV-1963, y la propia sentencia de 30-I-1963 emplea la expresión «temeridad».

Hasta aquí los posibles fundamentos de la posición tradicional de la jurisprudencia. Se ha visto cómo ninguno de ellos es válido para explicar la ruptura del nexo causal del accidente «in itinere»; ofrecen explicaciones parciales, en el mejor de los casos. Pero el defecto no reside en la inhabilidad del Tribunal Supremo para encontrar el fundamento de su posición o criterio tradicional, sino en una razón más grave y profunda: la inexistencia de tal fundamento jurídico.

La conclusión a la que permite llegar el anterior análisis es, pues, la de que la desobediencia del trabajador respecto de las prohibiciones patronales en cuanto a medios de locomoción utilizables no excluye necesariamente la figura del accidente de trabajo «in itinere»; falta todo fundamento jurídico a una exclusión general e indiferenciada como ya se ha visto, y una exclusión general e indiferenciada es, precisamente, la que ha mantenido, y aun mantiene, la tendencia tradicional del Tribunal Supremo.

b) La jurisprudencia de sentido innovador ha introducido una fundamental quiebra en los criterios tradicionales del Tribunal Supremo sobre la materia. El propio Tribunal Supremo ha señalado, como justificación del cambio de orientación experimentado, que «la doctrina que elabora sobre accidente que se produce en el trayecto comprendido entre la residencia del operario y el lugar del trabajo y viceversa no es una teoría rígida e inmutable, sino flexible y evolutiva, pues ha de moldearse sobre realidades en constante mutación» (16).

Lo que esta nueva corriente jurisprudencial, de la que son expresivos ejemplos las sentencias de 11-VI-1962, 2-XI-1962, 28-XII-1962 y 26-I-1963, viene a decir es que puede existir accidente «in itinere» aun en el supuesto de que el siniestro se hubiera producido por desobediencia del trabajador a las órdenes patronales sobre medios de locomoción utilizables. El criterio tradicional ha sido sustituido por una nueva y más exacta fórmula, a cuyo tenor el nexo causal no queda roto en virtud de la vulneración de prohibiciones patronales, sino en la medida en que éstas sean justas y racionales. Lo que importa no es tanto el hecho formal de que exista una prohibición cuanto el contenido de esa prohibición: «El derecho del patrono a limitar los medios de transporte no es absoluto y está condicionado al derecho de los obreros a utilizar los que sean racionalmente adecuados a las necesidades del desplazamiento» (17).

Son meramente formularias, y desprovistas de toda fuerza de obligar, se-

(16) S. de 28-XII-1962.

(17) Ss. de 2-XI-1962 y 26-I-1963.

gún la importante sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 1962, las prohibiciones patronales que:

- Agraven innecesariamente los riesgos.
- Impongan la no utilización de vehículos racionalmente adecuados a las necesidades del desplazamiento (18).
- Impidan el uso de medios de transporte comúnmente generalizados (19).
- No vayan seguidas de la cesión por parte del empresario al trabajador de otros medios de locomoción: «Carece de fuerza la prohibición patronal sobre el uso de medios de transporte cuando ella no pone otros a disposición de los obreros» (20).

En definitiva, el fundamento en que parece apoyarse la nueva doctrina del Tribunal Supremo es el de la irrelevancia jurídica de las prohibiciones abusivas o simplemente no justificadas del empresario. Al ser la prohibición «meramente formularia» —esto es, una pura apariencia jurídica desprovista de fuerza de obligar—, el trabajador que la incumple no comete ningún acto de desobediencia. Ningún factor viene, por tanto, a turbar la estabilidad del nexo causal.

Pero esta tesis, aun reconociendo el avance que con ella se introduce en la doctrina de los accidentes («in itinere»), se limita a contemplar un solo supuesto: el de la prohibición patronal injustificada.

Un intento de sistematización de los diversos supuestos a que puede dar lugar la desobediencia del trabajador en materia de accidentes («in itinere») se realiza seguidamente.

V. Una teoría de la desobediencia en los accidentes («in itinere») debe basarse, siguiendo el sistema que se viene utilizando a lo largo de todo este estudio, en un análisis de supuestos y en un análisis de consecuencias, para concluir en un análisis de fundamentos:

a) Los supuestos que pueden plantearse dentro del tema general del incumplimiento de prohibiciones patronales son:

(18) Sobre la dificultad de precisar lo que deba entenderse por vehículos adecuados, cfr. DEL PESO, ob. cit., pág. 95, y jurisprud. ib. cit.

(19) S. de 28-XII-1962: «la bicicleta es un medio de transporte sumamente generalizado, que por su modicidad de coste y entretenimiento se utiliza para ir o volver al trabajo por gran número de productores, cuyo uso —si se circula con la prudencia debida— no entraña un riesgo singular que pueda justificar la prohibición».

(20) Ss. de 2-XI-1962 y 25-I-1963.

1. Si la prohibición resulta infundada, ya se ha visto cómo la propia doctrina del Tribunal Supremo resuelve el problema: la prohibición se reputa nula, como debida a un abuso de poder del empresario.

2. Si la prohibición resulta fundada —y ha de entenderse fundada cuando el medio de transporte prohibido sea peligroso o inadecuado—, pueden plantearse varios casos:

— El de que el empresario no proporcione un medio más racional y seguro que el prohibido, en cuyo caso tampoco parece que la prohibición pueda surtir efecto, de acuerdo con los propios pronunciamientos del Tribunal Supremo.

— El de que el empresario proporcione un medio más adecuado que el prohibido, en cuyo caso ha de tener eficacia la prohibición.

Todo esto, por lo que concierne al carácter de la prohibición. Por otra parte —y éste es un aspecto del problema en el que no parece haberse detenido la jurisprudencia y que deberá abordar como prolongación lógica de sus nuevos criterios—, ha de reflexionarse sobre el mayor o menor grado de culpa del trabajador en la producción del siniestro. En este sentido, las consecuencias del siniestro, a efectos de indemnización, serán distintas si la desobediencia de la víctima es dolosa o si es simplemente imprudente.

b) Respecto de las consecuencias de la desobediencia sobre la relación de seguridad social, ha de jugarse con dos criterios de valoración: uno, situado en el carácter intrínseco de la prohibición, y otro, centrado en la naturaleza de la violación de la orden. En cuanto al primer criterio, baste decir que la prohibición justa (y la apreciación de lo que sea justo queda a la discreción judicial en cada caso), al ser incumplida, ocasiona la ruptura del nexo causal. Este es el sentido en que se pronuncia el Tribunal Supremo, aunque convendría introducir alguna mayor precisión. Así, y sin salir del cuadro de la prohibición justa, pero haciéndolo jugar con el carácter de la desobediencia del trabajador, podría hablarse de: a) Desobediencia a órdenes justas del empresario, constitutiva de una acción dolosa. b) Desobediencia a tales órdenes constitutiva de imprudencia temeraria. c) Desobediencia constitutiva de imprudencia excusable. Si hoy la tendencia jurisprudencial no permite admitir la pervivencia del nexo causal en el caso de desobediencia —cualquiera que fuese su naturaleza— a las órdenes justas del empresario, es evidente que el sentido expansivo de la legislación de accidentes de trabajo, y la aplicación de los propios principios del accidente común, han de conducir a la consideración de accidentes «in itinere» de aquellos siniestros producidos por

desobediencia del trabajador siempre que ésta no constituyese un acto propio doloso de la víctima (21).

En el caso de prohibiciones injustificadas, la desobediencia del trabajador es claro que tampoco puede, *a fortiori*, destruir el nexo causal, con la sola excepción de la desobediencia dirigida dolosamente a la producción del siniestro. Esta es, teóricamente, la solución más acertada, y es, al tiempo, la mantenida últimamente por el Tribunal Supremo.

ALFREDO MONTOYA MELGAR

---

(21) El dolo ha de entenderse, en esta materia, como la intención deliberada del trabajador de producir el accidente. Cfr. DOUARD, *La faute inexcusable...*, cit.