

### VISTO BUENO DE LA TUTORA DEL TRABAJO FIN DE MÁSTER

La profesora María Elena Sánchez Jordán, como Tutora del Trabajo Fin de Máster titulado “Análisis jurídico del alcance de la responsabilidad en un supuesto de daños causados con ocasión de la ejecución de un contrato de transporte terrestre de personas. En concreto, el campo de actuación del seguro obligatorio de viajeros”, realizado por D<sup>a</sup> Melisa González Luis, informa favorablemente el mismo, dado que reúne las condiciones necesarias para su defensa.

En cumplimiento de lo previsto en la Guía docente de la asignatura, se propone la calificación de 8 (notable), en atención al interés práctico de las cuestiones examinadas, el análisis de la jurisprudencia incorporada al trabajo y la calidad de los recursos bibliográficos empleados.

En La Laguna, a 27 de enero de 2021.

Fdo.: M<sup>a</sup> Elena Sánchez Jordán

Facultad de Derecho  
Apartado 456  
38200 La Laguna  
Santa Cruz de Tenerife, España

T: 922 317310  
disjur@ull.edu.es

Este documento incorpora firma electrónica, y es copia auténtica de un documento electrónico archivado por la ULL según la Ley 39/2015.  
*La autenticidad de este documento puede ser comprobada en la dirección: <https://sede.ull.es/validacion/>*

Identificador del documento: 3184322      Código de verificación: D/QmQ7YN

Firmado por: María Elena Sánchez Jordan  
UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA

Fecha: 29/01/2021 12:46:01

Máster Universitario de Abogacía

Universidad de La Laguna

Ilustre Colegio de Abogados de Santa Cruz de Tenerife

Curso 2020/2021

Convocatoria: Enero

**Análisis jurídico del alcance de la responsabilidad en un  
supuesto de daños causados con ocasión de la ejecución de un  
contrato de transporte terrestre de personas.**

**En concreto, el campo de actuación del seguro obligatorio de viajeros.**

Realizado por la alumna Melisa González Luis

Tutorizado por la profesora María Elena Sánchez Jordán

Departamento: Disciplinas Jurídicas Básicas

Área de conocimiento: Derecho Civil

## ÍNDICE

<b>I. SUPUESTO DE HECHO.</b> .....	1
<b>II. CUESTIONES QUE SE PLANTEAN.</b> .....	2
<b>III. DICTAMEN JURÍDICO SOBRE LAS CUESTIONES PLANTEADAS.</b> .....	2
<b>1. Cobertura otorgada por el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros.</b> .....	4
1.1. Teoría general del contrato.....	4
1.2. El contrato de transporte de personas. En particular, el contrato de transporte terrestre de personas. ....	4
1.2.1. Régimen jurídico actual. ....	5
1.2.2. El contrato de transporte terrestre de personas. ....	7
A) Elementos subjetivos. ....	8
a) Transportista. ....	8
b) Viajero. ....	8
B) Elementos objetivos.....	9
C) Elementos formales.....	9
D) Derechos y obligaciones de las partes. ....	9
a) Derechos y obligaciones del transportista.....	9
b) Derechos y obligaciones del viajero. ....	10
1.3. Seguros de suscripción obligatoria.....	12
1.3.1. Seguro obligatorio de responsabilidad civil.....	13
1.3.2. Seguro obligatorio de viajeros. ....	13
A) Cobertura otorgada por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. ....	15
B) Las partes obligadas en el contrato. ....	16
C) Riesgos cubiertos, accidentes protegidos y medios de transporte incluidos.....	17

D) Indemnizaciones derivadas de los daños causados.....	19
1.4. Respuesta a la primera cuestión. ....	23
<b>2. La baremación de los daños causados. ....</b>	<b>23</b>
2.1. Cuantificación derivada de los daños causados. ....	23
2.2. Respuesta a la segunda cuestión. ....	25
<b>3. Compatibilidad del seguro obligatorio de viajeros con la suscripción de otros seguros. En especial, compatibilidad con el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.....</b>	<b>26</b>
3.1. A favor de la compatibilidad.....	27
3.2. En contra de la compatibilidad.....	28
3.3. La interpretación del Tribunal Supremo. ....	29
3.4. Respuesta a la tercera cuestión.....	31
<b>4. Acciones ejercitables por el dañado derivadas de los seguros suscritos por la empresa de transporte. ....</b>	<b>31</b>
4.1. La acción de contrato de seguro obligatorio de viajeros.....	31
4.1.1. Legitimados para su ejercicio. ....	31
4.1.2. Supuestos y forma de condena al asegurador. ....	32
A) Causas de exclusión de cobertura. ....	32
B) Inexistente derecho de repetición del asegurador. ....	32
4.2. La acción directa. ....	33
4.3. Respuesta a la cuarta cuestión.....	36
<b>IV. CONCLUSIONES.....</b>	<b>36</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>39</b>

## **I. SUPUESTO DE HECHO.**

Doña María García Rodríguez, de 64 años, sufrió un accidente de tráfico en fecha 31 de mayo de 2019. Doña María viajaba en la línea 975 de Titsa cuando en la parada de Somosierra (Santa Cruz de Tenerife) salió despedida por la escalera debido a un brusco frenazo del vehículo cuando se disponía a ayudar a otra viajera limitada por el uso de muletas.

La perjudicada refirió hinchazón en el tobillo izquierdo y acudió al Servicio de Urgencias del Hospital Universitario de Canarias. A la exploración se evidenciaron signos inflamatorios en el tobillo practicándose radiología de tobillo y estableciéndose un juicio diagnóstico de esguince de tobillo. Se realizó parte de lesiones, se inmovilizó con vendaje compresivo y se recomendó reposo y tratamiento farmacológico profiláctico antitrombótico, así como analgésico-antiinflamatorio.

En fecha 13 de junio de 2019 fue valorada en el Centro Médico Mapfre, compañía aseguradora de Titsa. Con diagnóstico de esguince de tobillo izquierdo se recomendó tratamiento rehabilitador, uso de tobillera elástica de compresión suave-media, reposo con pierna en alto y deambulación con apoyo parcial y ayuda de muletas.

En fecha 23 de agosto de 2019 presentó movilidad completa del tobillo izquierdo y se procedió a emitir parte de alta médica en el Centro Médico Mapfre.

Sin embargo, en fecha 10 de octubre de 2019 refirió continuar con dolor en el tobillo izquierdo y fue valorada por el perito médico del Despacho de Abogados al que decidió acudir para reclamar extrajudicialmente la indemnización de los daños corporales sufridos. A la exploración presentó un balance articular completo pero doloroso, persistiendo tumefacción con dolor en ligamento lateral externo y fascículo anterior. Consecuentemente el perito médico consideró que el caso se podía estimar estabilizado en fecha 23 de agosto de 2019, fecha de alta en el Centro Médico Mapfre, y reclamarse lo siguiente:

- Un tiempo de sanidad de 84 días, todos ellos de perjuicio particular por pérdida de calidad de vida de carácter moderado.
- Una secuela dolorosa de esguince de tobillo.

En fecha 25 de agosto de 2020 interpuso reclamación extrajudicial a la compañía aseguradora Mapfre por haber sufrido un accidente como viajera, amparado por el Seguro Obligatorio de Viajeros (en adelante, SOV). Sin embargo, le informaron que, según el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (en adelante, RSOV), los asegurados tendrán derecho a indemnizaciones pecuniarias cuando, como consecuencia de los accidentes amparados por el SOV, se produzca muerte, incapacidad permanente o temporal del asegurado y, según el informe médico aportado, las lesiones sufridas no están incluidas en ninguna de las categorías del baremo anexo a este Reglamento.

## **II. CUESTIONES QUE SE PLANTEAN.**

De cuanto se ha expuesto, resulta necesario plantearse las siguientes cuestiones:

Primera: Si hubiera quedado acreditado que las lesiones se producen en el marco de un contrato de transporte, el hecho de que los daños padecidos por la viajera no estén contemplados en el baremo anexo al RSOV, ¿impide que se reclame el resarcimiento de tales daños?

Segunda: Si bien en el baremo anexo al RSOV sólo se prevé de modo específico el resarcimiento por fallecimiento o secuelas, ¿no sería posible acudir por analogía a baremo próximo en la causación de daños corporales en otros ámbitos para determinar la cuantía indemnizatoria?

Tercera: No obstante la posibilidad de indemnizar acudiendo analógicamente a baremo próximo ¿no sería compatible la suscripción del SOV con la de otros seguros para otorgar una protección extra y asegurar un mayor alcance resarcitorio ante el acaecimiento de un siniestro?

Cuarta: Si se concluyera que bajo la cobertura del SOV no cabe incluir los daños no previstos en el baremo, ¿cabría la posibilidad de reclamar al transportista?

## **III. DICTAMEN JURÍDICO SOBRE LAS CUESTIONES PLANTEADAS.**

Tal y como puede deducirse del propio título, lo que se pretende con este dictamen es analizar el alcance de la responsabilidad en un supuesto de daños causados con ocasión

de la ejecución de un contrato de transporte y, en concreto, el campo de actuación del SOV. En este sentido, resulta fundamental analizar la compatibilidad entre el SOV y la posible aplicación analógica de baremo próximo en la causación de daños corporales en otros ámbitos para determinar la cuantía indemnizatoria.

En la primera parte del dictamen se intentará dar respuesta a la primera cuestión que se nos plantea, esto es, si por el hecho de no existir en el baremo anexo al RSOV las lesiones que padece la perjudicada puede negarse el derecho a recibir una indemnización, lo que adelanto que, a la vista de las circunstancias concretas que se han dado en el supuesto de hecho, no considero posible.

Si la respuesta a dicho interrogante fuera negativa (aun a falta de referencia a los daños sufridos por la perjudicada, esta tiene derecho a ser resarcida), se analizará en la segunda parte si cabe la aplicación analógica de otros baremos para calcular el importe de la indemnización.

No obstante la posibilidad de indemnizar acudiendo analógicamente a baremo próximo, en la tercera parte se analizará la compatibilidad de la suscripción del SOV con la de otros seguros para otorgar una protección extra y asegurar un mayor alcance resarcitorio ante el acaecimiento de un siniestro.

Por último, en la cuarta parte se analizarán las posibilidades de la lesionada de reclamar directamente al transportista en el caso de que no fuera posible obtener de la compañía aseguradora Mapfre el resarcimiento de los daños padecidos.

Para responder a las cuestiones planteadas me propongo, en primer lugar, realizar un breve estudio del contrato de transporte terrestre de personas, así como la responsabilidad que deriva del mismo, a los efectos de concretar si la normativa o, en su caso, la interpretación que hubieran dado los tribunales a ésta, permite afirmar el derecho de una persona que hubiera sufrido algún tipo de daño o perjuicio durante la ejecución del contrato de transporte a reclamar tales daños, ya que ello constituye un paso previo imprescindible para lograr determinar, en una segunda etapa, la cuantía indemnizatoria por los daños corporales sufridos por la viajera y su posible cobertura o no por el SOV.

## **1. Cobertura otorgada por el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros.**

### 1.1. Teoría general del contrato.

El contrato es un negocio jurídico que se dirige a constituir, modificar o extinguir una relación obligacional basada en el acuerdo de voluntades concurrentes o coincidentes, e intereses opuestos de los contratantes.

El Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil (en adelante, CC) no lo define, pero alude al acuerdo de voluntades al referirse al contrato. Así, en primer lugar, el art. 1.254 establece que el contrato existe desde que uno o varios contratantes consienten en obligarse a dar alguna cosa o prestar algún servicio. En segundo lugar, el art. 1.255 consagra el principio de la autonomía de la voluntad cuando establece con el siguiente tenor literal: *“Los contratantes pueden establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, siempre que no sean contrarios a las leyes, a la moral, ni al orden público”*. Esto es, quienes contratan se encuentran en una situación de pactar lo más conveniente para sus intereses siempre que no sea contrario a una ley prohibitiva, a la moral y al orden público. En tercer lugar, el art. 1.258 establece que el contrato se perfecciona por el mero consentimiento, y desde entonces obliga al cumplimiento de lo expresamente acordado y también a todas las consecuencias que sean conformes a la buena fe, al uso y a la ley. Este principio de libertad de forma lo reitera el art. 1.278 al establecer que el contrato será obligatorio, cualquiera que sea la forma en que se haya celebrado, siempre que concurren las condiciones esenciales para su validez. Y, por último, el art. 1.261 establece como primer requisito esencial para la validez del contrato el consentimiento de los contratantes.

Mediante el contrato, lo pactado entre los contratantes tiene fuerza de ley. Así, el art. 1.091 establece con el siguiente tenor literal: *“Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse a tenor de los mismos”*.

### 1.2. El contrato de transporte de personas. En particular, el contrato de transporte terrestre de personas.



### 1.2.1. Régimen jurídico actual.

Se nos plantea la necesidad de averiguar la naturaleza y el régimen jurídico del contrato objeto de estudio. La reglamentación conjunta del transporte terrestre viene dada por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT) y desarrollada por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, RLOTT).

No obstante, adquiere relevancia lo resuelto por el Tribunal Constitucional en su sentencia 118/1996 de 27 de junio (Tol 83051). Así, en virtud del art. 148.1.5 CE, “*1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: 5. Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable*”. Como puede observarse, será competencia exclusiva de la CA aquellos servicios de transportes de viajeros por carretera cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio.

Sin embargo, la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, señala que los servicios de transportes de viajeros por carretera cuyo itinerario se desarrolle por más de una CA será competencia limitada del Estado, delegando en las CCAA las facultades de gestión o ejecutivas. Sin embargo, el art. 4 establece que cuando un itinerario se desarrolle predominante en una sola CA<sup>1</sup>, se limita la competencia exclusiva y absoluta a la misma.

---

<sup>1</sup> “*1. Respecto de aquellos servicios de transporte público regular de viajeros, cuyo itinerario discorra predominantemente por el territorio de una sola Comunidad Autónoma, aun cuando una parte exceda del mismo, se delegan en dicha Comunidad todas las facultades de gestión administrativa del servicio, incluyendo las que en casos ordinarios se reserva el Estado, conforme a lo previsto en el artículo 3.2, siempre que concurran conjuntamente las siguientes circunstancias: a) Que el tráfico de la línea se produzca o se prevea en su práctica totalidad en el territorio de la Comunidad de que se trate, teniendo un carácter puramente residual el que se produzca o se prevea en el tramo situado fuera de dicho territorio. b) Que el tráfico existente o previsible en el tramo exterior no implique un interés relevante para la adecuada ordenación del transporte en la Comunidad Autónoma vecina a la que dicho tramo pertenezca*” (art. 4).

Esta normativa debe ser dictada conforme a la legislación europea. Tiene especial relevancia, por una parte, el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo. El Reglamento tiene como objeto “*definir las modalidades según las cuales, en cumplimiento de las disposiciones del Derecho comunitario, las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar*”. Y, por otra parte, el Reglamento (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004. El Reglamento tiene como objeto establecer un sistema armonizado de los derechos y obligaciones tanto de los titulares de las empresas de transporte como sus viajeros y, especialmente, los sistemas de responsabilidad imputables a las empresas de transporte por los daños acaecidos en el transcurso del itinerario.

El CC, en el título de la Sección 3, del Capítulo II, Título VI, Libro IV “*De los transportes por agua y tierra, tanto de personas como de cosas*”, ofrece una reglamentación que se concreta en los arts. 1.601 a 1.603, en los que pasa por alto la mención al transporte terrestre de personas<sup>2</sup>.

El Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (en adelante, CCo) tenía por objeto la reglamentación “*Del contrato mercantil de transporte terrestre*” en los arts. 349 a 379. Sin embargo, esta regulación quedó derogada por la Disposición Derogatoria única de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante, LCTTM), olvidando el establecimiento de una regulación unitaria respecto al contrato de transporte terrestre de personas. A nuestro entender, la aprobación de esta ley evidencia la falta de una regulación jurídico-privada respecto al contrato de transporte terrestre de personas.

---

<sup>2</sup> Sin embargo, la doctrina española acepta la estimación de su aplicación a los transportes de personas. Vid. SÁNCHEZ GAMBORINO, F.M., *Doctrina jurisprudencial sobre el contrato de transporte terrestre*, Aguilar, Madrid, 1957, pp. 111 – 112.

Al margen de este panorama normativo, no existe una regulación sectorial específica relativa al contrato de transporte terrestre de personas<sup>3</sup>.

No obstante, actualmente, el ordenamiento jurídico-privado garantiza una protección al viajero, teniendo en cuenta su condición de consumidor<sup>4</sup>, contemplada en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (en adelante, TRLGDCU), como expondremos más adelante de forma más detallada.

### 1.2.2. El contrato de transporte terrestre de personas.

El contrato de transporte terrestre de personas viene considerándose un contrato especial de carácter mercantil. Una definición mercantilista por cuanto establece su carácter exclusivamente oneroso, es la de VALVERDE Y VALVERDE: *“Una persona se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, mediante precio cierto y tiempo determinado”*<sup>5</sup>. Destaca también PUIG PEÑA, que establece que una definición mercantilista o que tenga presente su tipología como arrendamiento de servicios incluye una contraprestación económica: *“Acuerdo de voluntades en el que una de las partes (el transportista o porteador) se compromete frente a otra (el cargador) a trasladar a personas o cosas de un lugar a otro a cambio de un precio”*<sup>6</sup>.

Asimismo, el Grupo de Trabajo XI de la Comisión General de Codificación encargado de la elaboración de la sección relativa al contrato de transporte terrestre de

---

<sup>3</sup> “El contrato de transporte terrestre de personas ha sido durante muchos años un contrato atípico en nuestro ordenamiento, carente de una regulación propia y distinta”. PILOÑETA ALONSO, L.M., “El contrato de transporte terrestre de personas: Fundamentos de su régimen jurídico y elementos y contenido” en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, T. II, Dir. MENÉNDEZ, P., Aranzadi, Cizur Menor, 2014, p. 861.

<sup>4</sup> GUILLÉN CARAMÉS, J., “Los derechos de los usuarios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril” en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, T. II, Dir. MENÉNDEZ, P., Aranzadi, Cizur Menor, 2014, p. 57.

<sup>5</sup> VALVERDE Y VALVERDE, C., *Tratado de Derecho Civil Español*, T. III, Cuesta, Madrid, 1913, p. 491.

<sup>6</sup> PUIG PEÑA, F., *Compendio de Derecho Civil español*, T. IV, Pirámide, Madrid, 1976, p. 177.

personas del Borrador de Anteproyecto de Código Mercantil defiende una misma naturaleza jurídica de los contratos de transportes terrestres de personas<sup>7</sup>.

#### A) Elementos subjetivos.

El contrato de transporte terrestre de personas es un contrato bilateral caracterizado por *“la obligación asumida por un determinado sujeto –transportista– de trasladar una persona [viva<sup>8</sup>] –viajero– de un lugar a otro”*.

##### a) Transportista.

El transportista será la persona (física o jurídica) con quien suscriba el contrato de transporte el viajero, quien estará obligado a cumplir con la principal obligación y las accesorias, y asumirá el riesgo de su correcta ejecución.

##### b) Viajero.

El viajero será el beneficiario del transporte, es decir, el acreedor del servicio prestado por el transportista.

El viajero recibe la consideración de consumidor y usuario y estará protegido por el TRLGDCU, especialmente porque el contrato de transporte está constituido por condiciones generales de contratación (arts. 80 y 81 TRLGDCU).

El art. 39 LOTT confiere una protección adicional: *“Los usuarios participarán, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y en la legislación específica de consumidores y usuarios, en el procedimiento de elaboración de las disposiciones y de las resoluciones administrativas referentes al transporte que les afecten, en la forma que reglamentariamente se determine”*.

---

<sup>7</sup> El Grupo de Trabajo XI de la Comisión General de Codificación encargado de la elaboración de la sección relativa al contrato de transporte terrestre de personas del Borrador de Anteproyecto de Código Mercantil, en el art. 561 – 79, define el contrato de transporte de personas como *“aquél por el que el porteador se obliga a trasladar de un lugar a otro uno o más viajeros con o sin equipaje, mediante el pago de un precio”* (apartado 1). Somete, además, el contrato de transporte de personas gratuito a la regulación contenida en el mismo texto legal (apartado 2).

<sup>8</sup> De lo contrario, el transporte de un cadáver será considerado un contrato de transporte de cosas.

## B) Elementos objetivos.

Una de las características más destacadas que presenta el contrato de transporte terrestre de personas es que se caracteriza como un contrato oneroso o gratuito.

No obstante, el contrato de transporte terrestre de personas se define, generalmente, como un contrato sustancialmente oneroso, por el cual el transportista traslada personas de un lugar a otro a cambio de una contraprestación.

En definitiva, siendo admisible la gratuidad del contrato de transporte terrestre de personas, la contraprestación económica no es un elemento esencial, aunque sí natural.

## C) Elementos formales.

El contrato de transporte terrestre de personas se perfecciona con el consenso de las partes, en tanto la falta de un billete de viaje no es requisito *ad probationem* y no determina la nulidad del contrato<sup>9</sup>. Por lo tanto, el billete de viaje se presenta como requisito de legitimación.

## D) Derechos y obligaciones de las partes.

El contrato de transporte terrestre de personas es un contrato naturalmente oneroso por el que las partes quedan vinculadas al cumplimiento de derechos y obligaciones recíprocas desde el momento de su celebración.

### a) Derechos y obligaciones del transportista.

#### – Derechos.

Al margen de la existencia de contratos de transportes terrestres de personas gratuitos, adquiere especial relevancia la contraprestación económica a la que tendrá derecho el transportista a cambio del traslado del viajero.

---

<sup>9</sup> GARCÍA ÁLVAREZ, B., “Contratación del transporte y la navegación” en *Tratado de Contratos*, Tomo V, 2ª ed., Dir. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, p. 6083.

– Obligaciones.

La obligación principal del transportista es el desplazamiento del viajero de un lugar a otro adoptando las medidas de seguridad necesarias<sup>10</sup>.

Por lo demás, el transportista habrá de atender a las condiciones pactadas en el contrato de transporte. Así, será obligación del transportista el respeto de las condiciones en las que tendrá lugar la salida, del horario establecido y del itinerario convenido<sup>11</sup>. Y llegado al destino, el transportista habrá de cumplir las condiciones de seguridad necesarias para efectuar la salida del vehículo de manera segura para el viajero<sup>12</sup>.

b) Derechos y obligaciones del viajero.

– Derechos.

Ante la falta de un desarrollo de un catálogo de derechos de los viajeros (art. 40.2 LOTT), habremos de remitirnos al art. 96 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que dispone que los viajeros gozarán de los siguientes derechos: *“a) A acceder a la publicación por las empresas ferroviarias, con la suficiente antelación, del horario de servicios y de los precios correspondientes a éstos; b) A contratar la prestación del servicio ferroviario desde o hasta cualquiera de las estaciones en las que se reciban o apeen viajeros. A estos efectos, las empresas ferroviarias podrán prestar sus servicios entre cualesquiera*

---

<sup>10</sup> Destaca la necesidad de que el conductor lleve a cabo los descansos exigidos legalmente. Adquiere relevancia el Caso núm. C-287/14 del Tribunal de Justicia, de 9 de junio de 2016, por el que el TJUE determina que el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos del Consejo (CEE) núm. 3821/85 y (CE) núm. 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) núm. 3820/85 del Consejo, debe interpretarse en el sentido de que hace responsable al conductor de las infracciones del Reglamento.

<sup>11</sup> En defecto de acuerdo, el transportista deberá llevar a cabo el transporte por itinerarios oficialmente aprobados. QUINTANA CARLO, I., “Contratación del transporte y la navegación” en *Tratado de Contratos*, Tomo V, Dir. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2009, p. 5134.

<sup>12</sup> Art. 128 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

*estaciones del trayecto que cubran; c) A recibir el servicio en las adecuadas condiciones de seguridad, satisfaciendo, en su caso, los precios que correspondan en función de las tarifas y tasas aplicables; d) A celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a lo dispuesto en la Ley 26/1984, de 19 de julio, de Defensa de los Consumidores y Usuarios; e) A recibir las mercancías y equipajes en el mismo estado en el que las entregaron; f) A ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir en relación con el transporte ferroviario; g) A ser indemnizados de los perjuicios que les causen, en caso de incumplimiento por la empresa ferroviaria de las obligaciones que les correspondan, de acuerdo con lo establecido en este Reglamento; h) Cualesquiera otros que les reconozcan las normas vigentes”.*

No obstante, el Reglamento (UE) nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004 y el Reglamento (CE) nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, garantizarán una uniformidad de los principales derechos de los viajeros en el conjunto de los ordenamientos jurídicos nacionales de los Estados miembro.

#### – Obligaciones.

De igual modo que apuntábamos en relación con las obligaciones del transportista, ZUBIRI DE SALINAS, M., establece una serie de obligaciones exigibles al viajero que variarán según el momento de la realización del desplazamiento en el que nos encontremos<sup>13</sup>.

Asimismo, “*la Administración elaborará el catálogo de los derechos y deberes de los usuarios del transporte, cuya difusión y cumplimiento se tutelarán por ésta. Los citados deberes vendrán fundamentalmente determinados por el establecimiento de las condiciones generales de utilización del servicio y de las obligaciones de los usuarios*” (art. 40 LOTT) y “*la administración establecerá las condiciones generales que habrán*

---

<sup>13</sup> ZUBIRI DE SALINAS, M., *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas*, Aranzadi, Cizur Menor, 2016.

*de cumplir los usuarios, así como las obligaciones de los mismos en la utilización de los transportes terrestres” (art. 41 LOTT).*

No obstante, resulta necesario destacar que la obligación principal del viajero es el pago del precio del servicio únicamente en aquellos casos en los que concurra en la misma persona la condición de contratante principal y beneficiario del servicio.

Por lo demás, durante el desarrollo del itinerario, el viajero debe cumplir las normas de comportamiento necesarias para no perturbar la ejecución del contrato por parte del transportista y no poner en peligro su propia seguridad. Esta obligación es denominada por la doctrina y jurisprudencia<sup>14</sup> como “deber de cooperación”.

Todas las consideraciones vertidas hasta este punto del dictamen creemos que suman argumentos de peso suficientes para permitir afirmar que las lesiones que sufrió doña María a causa de un accidente de tráfico como viajera de Titsa se producen en el marco de un contrato de transporte terrestre de personas. A partir de dicha consideración, resulta fundamental analizar la naturaleza de la responsabilidad para determinar quién es el sujeto obligado a resarcir el daño causado y cuál es la cuantía indemnizatoria.

### 1.3. Seguros de suscripción obligatoria.

El hecho de ser propietario de un vehículo a motor<sup>15</sup> obliga a la suscripción de un contrato de seguro de responsabilidad civil conforme al art. 2.1. párr. 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante, LRSCVM): “1. *Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento*

---

<sup>14</sup> Son muchos los casos en los que la jurisprudencia imputa la responsabilidad exclusiva al viajero que sufre daños derivados de un accidente por su comportamiento negligente [SAP Barcelona (Sección 14ª) de 17 de marzo de 2000 (AC 2001\2046); STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 1324/2007 de 5 de diciembre (Tol 1227453); y STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 791/2008 de 28 de julio (Tol 1378534)].

<sup>15</sup> Entendiendo por tales “*todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*” (art. 1 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor).



*habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata”.*

Como vemos, del hecho de ser propietario de un vehículo a motor deriva la suscripción obligatoria del seguro de responsabilidad civil, con independencia de que el vehículo se dedique o no a la actividad de transporte.

No obstante, ha de tenerse en cuenta que también existe el SOV, cuya suscripción es obligatoria para todo transporte público de viajeros conforme al art. 21.1 LOTT: *“1. En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos estarán cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia”.*

#### 1.3.1. Seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Lo preceptuado en el art. 73.1 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, LCS) determina el régimen de responsabilidad civil imputable al transportista: *“Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho”.*

La redacción del precepto determina que el seguro de responsabilidad civil tiene por objeto la cobertura de los daños por hechos que estén contemplados en el contrato a cargo del asegurado frente a terceros.

#### 1.3.2. Seguro obligatorio de viajeros.

Como ya adelantábamos, todo sujeto que se dedique al transporte público de viajeros ha de suscribir además el SOV, en el que queden cubiertas unas indemnizaciones pecuniarias cuando se produzca muerte, incapacidad permanente o temporal a

consecuencia directa de choque, vuelco, alcance, salida de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquier otra avería o anomalía que afecte o proceda del vehículo, con independencia de la culpa o negligencia del transportista.

De este modo, el RSOV es clasificado por la doctrina como exponente del régimen de responsabilidad civil objetiva<sup>16</sup>.

Ratifican lo anterior, las siguientes resoluciones: la SAP Valencia (Sección 7ª) de 24 de febrero de 2003 (JUR 2003\135715): *“Respecto a la naturaleza esencialmente objetiva de la regulación establecida en el Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, se deduce de la redacción de sus artículos: 1 sobre la finalidad, el 2.4 con relación al art. 100 de la LCS sobre concepto de accidente, y el art. 7 y 8 sobre cobertura, y bastara con acreditar la causación de unas lesiones en un viajero provisto del correspondiente billete entre el momento en que el autobús se pone a su disposición y hasta aquel que el que sale del mismo por lugar debido (art. 8.1) para tener derecho a la indemnización conforme al baremo que el Real Decreto establece”*; y como pone de manifiesto la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 618/2010 de 8 de octubre (RJ 2010\7444): *“El Seguro Obligatorio de Viajeros, dice el artículo 1 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, tiene por finalidad indemnizar a éstos o a sus derechohabientes, cuando sufran daños corporales en accidente que tenga lugar con ocasión de desplazamiento en un medio de transporte público colectivo de personas, siempre que concurran las circunstancias establecidas en este Reglamento. Se trata de un seguro obligatorio establecido, según el artículo 2, en relación con el artículo 4, en favor de todo viajero que utilice medios de locomoción destinados al transporte público colectivo de personas, incluyendo los autocares, que en el momento del accidente esté provisto del título de transporte, de pago o gratuito (art.6), en virtud del cual el transportista responde siempre que se produzca el hecho objetivo del accidente o daño, con independencia de la culpa o negligencia del conductor, empresario, o empleados, e incluso tercero, hasta el límite y en las condiciones establecidas en el mismo, de tal forma que bastará acreditar la condición de viajero con el correspondiente título de viaje y que los daños corporales deriven de alguna de las*

---

<sup>16</sup> DE ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Civitas, Madrid, 1993, p. 184.

*causas previstas en el artículo 7: choque, vuelco, alcance, salidas de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquiera otra avería o anomalía que afecte o proceda del vehículo, para ser indemnizado”.*

No obstante, el RSOV no establece los criterios que habrán de ser examinados en orden a determinar la responsabilidad del transportista. De ahí que, REGLERO CAMPOS<sup>17</sup> considere necesario atender a la LRCSCVM, que establece que la responsabilidad será objetiva, a excepción en casos de fuerza mayor y culpa exclusiva de la víctima<sup>18</sup>.

De cuanto se ha expuesto, parece obvio que el SOV es un seguro de personas, que tiene una naturaleza y régimen jurídico distintos a los seguros contra daños entre los que se incluye el seguro de responsabilidad civil.

A) Cobertura otorgada por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Es necesario mencionar que el RSOV se encarga de desarrollar el art. 21.1 LOTT: *“En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos estarán cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia”.*

Es el apartado segundo el que responde a la adaptación de nuestra legislación a las disposiciones comunitarias y pone de manifiesto lo siguiente: *“2. En los transportes en autobús y autocar, el transportista responderá de las obligaciones establecidas frente a los viajeros, en los términos previstos en el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004,*

---

<sup>17</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., “Notas de urgencia acerca del nuevo reglamento del seguro obligatorio de viajeros, ámbito de aplicación y alcance de la cobertura del seguro”, *Actualidad Civil*, núm. 2, 1990, p. 296.

<sup>18</sup> La reforma introducida por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, limita la responsabilidad por daños corporales a los casos en los que hayan derivado de la culpa exclusiva del perjudicado. BADILLO ARIAS, J.A., y GONZÁLEZ ESTÉVEZ, A.E., *El nuevo baremo de daños. La Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*, Aranzadi, Cizur Menor, 2015, pp. 31 y 32.

*en la medida en que éstas no estén cubiertas íntegramente por el seguro obligatorio de viajeros, por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, o por cualquier otro seguro”.*

B) Las partes obligadas en el contrato.

El SOV estará suscrito por transportista *“público o privado, que se dedique al transporte público de personas, sea por carretera, por cable o por medio acuático y que, reuniendo las condiciones expresadas en el Capítulo I del Título II LOTT (art. 42 a 56), esté autorizado para ello”*<sup>19</sup>.

El transportista adoptará la figura del tomador del seguro y viene obligado a pagar la prima que repercutirá a los viajeros en el precio del billete.

Además de los sujetos mencionados en el art. 6.1 RSOV, el SOV también alcanza a las siguientes personas:

- Art. 6.1.1 RSOV: *“Se encuentra protegida por este Seguro toda persona que en el momento del accidente esté provista del título de transporte, de pago o gratuito. Cuando el título de transporte se expida sin exigir la identificación del viajero, se presumirá que el accidentado estará provisto de billete en todos aquellos casos en que por las características del accidente sea verosímil el extravío o destrucción de dicho billete”.*

Por lo tanto, el viajero no podrá estar cubierto por el SOV sin la prueba de estar provisto de un título de transporte porque es imprescindible el pago de la prima a que el transportista viene obligado a pagar para que el asegurador otorgue la cobertura<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., “Notas de urgencia acerca del nuevo reglamento del seguro obligatorio de viajeros, ámbito de aplicación y alcance de la cobertura del seguro”, *Actualidad Civil*, núm. 2, 1990, pp. 302 y 303.

<sup>20</sup> El SOV comienza a surtir efectos en el momento en que se produce el pago del billete, pero si es habitual que el precio se abone durante el transcurso del viaje o con posterioridad al mismo, la cobertura deberá ser otorgada desde el momento en el que accede al vehículo. REGLERO CAMPOS, L.F., “Notas de urgencia

- Art. 6.2 RSOV: *“Están también protegidos los usuarios menores de edad que, según las normas que regulan cada medio de transporte, estén exentos del pago de billetes o pasaje”*.
- Art. 6.3 RSOV: *“Son también asegurados el personal dedicado por la Empresa transportista a los servicios requeridos para la utilización o el funcionamiento del vehículo, así como el personal al servicio de las Administraciones Públicas que se hallen, durante el viaje, en ejercicio de sus funciones”*.

Los beneficiarios y asegurados son la misma persona y solo quedarán distinguidos cuando el accidente tenga como resultado el fallecimiento del asegurado, conforme a lo dispuesto en los arts. 20 a 22 RSOV.

Y, en cuanto a la figura del asegurador, el art. 5 RSOV establece que *“todo transportista deberá tener concertado, como tomador el Seguro Obligatorio de Viajeros con cualquiera de las Entidades aseguradoras que estén autorizadas por el Ministerio de Economía y Hacienda para operar en el ramo de accidentes individuales”*.

Es decir, rige el principio de libertad de contratación para que las empresas de transporte puedan contratar con cualquiera de las entidades aseguradoras autorizadas por el Ministerio de Economía y Hacienda.

### C) Riesgos cubiertos, accidentes protegidos y medios de transporte incluidos.

En primer lugar, respecto a los riesgos cubiertos, el art. 7 RSOV dispone que *“gozarán de la protección del Seguro Obligatorio de Viajeros las lesiones corporales que sufran éstos a consecuencia directa de choque, vuelco, alcance, salida de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquier otra avería o anormalidad que afecte o proceda del vehículo”*<sup>21</sup>.

---

acerca del nuevo reglamento del seguro obligatorio de viajeros, ámbito de aplicación y alcance de la cobertura del seguro”, *Actualidad Civil*, núm. 2, 1990, p. 305.

<sup>21</sup> Cabe destacar la SAP Tarragona de 9 de marzo de 1993 (AC 1993\1246), que excluía la cobertura del SOV porque *“no ha existido avería o anormalidad alguna del autocar justificativa de la aplicación del objetivo S.O.V., tratándose de un resbalón de un usuario del autocar que cayó sufriendo graves lesiones, cuando el autobús estaba detenido, contingencia no cubierta por el seguro”*; y la SAP de Madrid (Sección 21ª) núm. 39/2012 de 7 de febrero (AC 2012\659), que aclara el alcance de la cobertura del SOV citando la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 618/2010 de 8 de octubre (RJ 2010\7444) conforme a la cual

En segundo lugar, respecto a los accidentes protegidos, el art. 8 RSOV se refiere, con carácter general, a los accidentes acaecidos durante el viaje, o tanto antes de comenzar éste como los inmediatamente sobrevenidos después de terminar, siempre que, al producirse, el viajero se encuentre en dicho vehículo. No obstante, gozarán de protección los accidentes acaecidos al entrar o salir del vehículo por el lugar debido, teniendo contacto directo con aquél, así como los ocurridos durante la entrega o recuperación del equipaje; los accidentes acaecidos con ocasión de acceso o abandono de vehículo en movimiento; y los accidentes que sobrevinieran cuando fuera necesario efectuar el acceso o evacuación del vehículo en situación excepcional suponiendo una mayor peligrosidad para los viajeros.

Y, en tercer lugar, respecto a los medios de transporte incluidos, el art. 10 RSOV los clasifica en: “a) *Los que tienen por objeto transportes de viajeros realizados en vehículos automóviles que circulen, sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas e interurbanas, de carácter público, y asimismo de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público.* b) *Los que tienen por objeto transportes de personas por ferrocarril, considerándose como tales aquellos en los que los vehículos en los que se realizan circulan por un camino de rodadura fijo que les sirve de sustentación y de guiado, incluyendo los denominados «trenes-cremallera» constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación. No tendrán la consideración de ferrocarril, a los efectos establecidos en este artículo, las vagonetas sin motor, ni las máquinas aisladas dedicadas exclusivamente a realizar maniobras dentro del recinto de las estaciones o de sus dependencias.* c) *Los que tienen por objeto transportes de personas que se lleven a cabo en trolebús, así como los realizados en teleféricos, funiculares, telesquís, telesillas, telecabinas u otros medios en los que la tracción se haga por cable y en los que no exista camino de rodadura fijo.* d) *Las embarcaciones de matrícula y pabellón españoles que estén autorizadas para el transporte público colectivo de pasajeros”*. Sin embargo, el art. 11 RSOV dispone que no se incluirán en el RSOV los medios de transporte público de

---

concluye que “*la agresión de un viajero a otro en el transporte metropolitano de Madrid, no se halla amparado por la cobertura del S.O.V., que requiere, por ampliamente que se aplique, que el daño –las lesiones corporales– se produzcan a consecuencia directa de una avería o anomalía que afecte o proceda del vehículo, lo que puede amparar toda lesión que se produzca en contacto con el medio de transporte, como caídas en su interior o al acceder o descender del mismo”*”.

personas con capacidad inferior a nueve plazas, salvo que se traten de los incluidos en el apartado c).

#### D) Indemnizaciones derivadas de los daños causados.

Como ya adelantábamos, *“la cobertura garantizada por el Seguro Obligatorio de Viajeros comprende, exclusivamente, las indemnizaciones pecuniarias y la asistencia sanitaria establecidas en esta disposición, cuando, como consecuencia de un accidente producido en las circunstancias previstas en el artículo 1, se produzca muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del viajero”* (art. 3 RSOV). Así, se detalla que deben ser objeto de indemnización: el fallecimiento (art. 16), la incapacidad permanente o secuelas (art. 17), la asistencia sanitaria (art. 19) y, finalmente, la incapacidad temporal (art. 18). El problema se plantea porque el art. 18 remite su cálculo al baremo anexo a este Reglamento, sin tener en consideración que en dicho baremo sólo se prevé el resarcimiento por fallecimiento o invalidez permanente del viajero.

En este sentido, la jurisprudencia no es unánime en admitir que la cobertura del SOV alcance las indemnizaciones derivadas de incapacidad temporal.

Son numerosas las sentencias que manifiestan su rechazo a admitir que el RSOV contemple en su articulado indemnizaciones en concepto de incapacidad temporal. Así, la SAP Barcelona (Sección 13ª) de 29 de enero de 2002 (JUR 2002\88254) señala: *“Así, a tenor de lo dispuesto en el art. 3 del texto citado, la cobertura garantizada por el Seguro Obligatorio de viajeros comprende, exclusivamente, las indemnizaciones pecuniarias y la asistencia sanitaria, estableciéndose en el art. 15 que las indemnizaciones se abonarán conforme al baremo que, como anexo, se une a este Reglamento. Asimismo, y con relación a la incapacidad temporal, el art. 18 establece que se indemnizará en función del grado de inhabilitación que se atribuye en el baremo a las lesiones de los asegurados, sin tener en cuenta la duración real de las que hayan sufrido. Ello obliga a analizar cuales sean las lesiones padecidas por la actora y las secuelas finalmente resultantes, sin tener en cuenta el tiempo real de curación de las citadas lesiones, porque la indemnización por incapacidad temporal solo tiene sentido, según se desprende del Reglamento, cuando el lesionado sanase sin secuelas, no devengándose en aquellos en que se constatan secuelas, porque entonces la indemnización procedente es la que corresponde a las referidas secuelas. De lo contrario, y dado que la ley ordena se*

*determine la incapacidad temporal en función del grado de inhabilitación sufrida durante un tiempo, si se computaran los dos conceptos se estaría abonando doble indemnización por un mismo hecho, cual es un único resultado invalidante*". En el mismo sentido, la SAP Alicante (Sección 7ª) núm. 378/2003 de 18 de julio (JUR 2008\159238): *"Asimismo, y con relación a la incapacidad temporal, el art. 18 EDL 1989/15264 establece que se indemnizará en función del grado de inhabilitación que se atribuye en el baremo a las lesiones de los asegurados, sin tener en cuenta la duración real de las que hayan sufrido. Ello obliga a analizar cuales sean las lesiones padecidas por la actora y las secuelas finalmente resultantes, sin tener en cuenta el tiempo real de curación de las citadas lesiones, porque la indemnización por incapacidad temporal solo tiene sentido, según se desprende del Reglamento EDL 1989/15264, cuando el lesionado sanase sin secuelas, no devengándose en aquellos en que se constatan secuelas, porque entonces la indemnización procedente es la que corresponde a las referidas secuelas. De lo contrario, y dado que la ley ordena se determine la incapacidad temporal en función del grado de inhabilitación sufrida durante un tiempo, si se computaran los dos conceptos se estaría abonando doble indemnización por un mismo hecho, cual es un único resultado invalidante*". Y como pone de manifiesto la SAP Granada (Sección 3ª) núm. 71/2006 de 10 de febrero (AC 2006\1001): *"La Sala disiente de esta valoración e interpretación del art. 18 del R.S.O. Viajeros (RCL 1989, 2743), como más aún de la que postula la parte recurrente que ignora la incompatibilidad entre incapacidad permanente y temporal que establece el precepto al señalar que ésta última se indemnizará en función del grado de inhabilitación, que valora económicamente el baremo, sin tomar en consideración la duración real que haya precisado el lesionado, lo que, lejos de lo sostenido, viene a significar conforme a una posición mayoritaria en la doctrina de las Audiencias Provinciales que la cobertura de este seguro obligatorio no alcanza a la incapacidad temporal por estar excluido este concepto del contenido indemnizatorio del mismo (S.A.P. (Secc. 5ª) Sevilla de 10-6-1999 Ciudad Real (Secc. 1ª) 3-4-2002 (JUR 2002, 130933); Barcelona (Secc. 13) de 29-1-2002 (JUR 2002, 88254); y Secc. 17 de 27-12-2001 o, SAP. Málaga (Secc. 7ª) 21-5-2004 (JUR 2004, 253742) que sintetizan esta posición sosteniendo que las lesiones, cualesquiera que sean que curan completamente sin secuelas o incapacidad funcional no son resarcibles, mientras que, las que no sanan*



*así y dejan secuelas se indemnizan por esa incapacidad permanente con independencia y sin reflejo en el período de curación o período de incapacidad transitoria”<sup>22</sup>.*

En este sentido, uno es, fundamentalmente, el argumento esgrimido por las Audiencias Provinciales:

- 1) Las lesiones que curan sin secuelas no son resarcibles, mientras que las que dejan secuelas se indemnizan por incapacidad permanente. De lo contrario, se abonaría doble indemnización por un mismo hecho.

Sin embargo, también son numerosas las sentencias que abogan a favor de la cobertura por incapacidad temporal otorgada por el SOV. Así, la SAP Huelva (Sección 2ª) núm. 201/2002 de 30 abril (JUR 2002\168671) señala: *“Ciertamente es que en el baremo anexo de indemnizaciones del Seguro Obligatorio de Viajeros sólo se prevé de modo específico el resarcimiento por fallecimiento o lesiones corporales (secuelas) y que tampoco en su apartado 3º, referido a las normas complementarias, se incluye el capítulo de las incapacidades temporales o por días de baja o impedimento. Ello, no obstante, no permite afirmar de modo rotundo que el Reglamento del Seguro obligatorio de Viajero, R.D. 1575/1989 de 22 de diciembre, tenga vedada la posibilidad de conceder indemnizaciones con base en dicho seguro por el aludido concepto de incapacidad; antes al contrario, el art. 3º del Reglamento contiene la mención expresa a la incapacidad temporal del viajero como concepto indemnizable, lo que vuelve a reiterarse en el art. 15.1, que establece que los asegurados o beneficiarios tendrán derecho a indemnizaciones pecuniarias cuando, como consecuencia de los accidentes amparados por el Seguro Obligatorio de Viajeros, se produzca muerte, incapacidad permanente o temporal del asegurado”*. En el mismo sentido, la SAP Asturias (Sección 5ª) núm. 330/2004 de 28 de septiembre (JUR 2004\277435): *“[...] esta modalidad de seguro de accidentes cubre los supuestos de muerte, invalidez permanente e incapacidad temporal del viajero, conforme a lo previsto en los artículos 1, 2, 3, 8 y concordantes del Reglamento; si bien la dicción del artículo 18, que establece que la indemnización por incapacidad temporal se fijará en función del grado de inhabilitación que se atribuye en el baremo a las lesiones de los asegurados, sin tener en consideración la duración real*

---

<sup>22</sup> Con el mismo criterio, las siguientes resoluciones: la SAP Sevilla (Sección 5ª) núm. 144/1999 de 10 de junio (TOL 246857) y la SAP Ciudad Real (Sección 1ª) núm. 101/2002 de 3 de abril (TOL 199864).

*de las que hayan sufrido, puede inducir a confusión dados sus términos oscuros, de su tenor no cabe deducir que sólo las lesiones causantes de secuelas permanentes sean susceptibles de indemnización, sino que conforme a lo previsto en el artículo 3 en el que se contempla la indemnización por "incapacidad temporal del asegurado", habrá de entenderse que también las lesiones no causantes de secuelas deben comprenderse dentro del ámbito de cobertura del Seguro Obligatorio de Viajeros". Y como pone de manifiesto la SAP Murcia (Sección 1ª) núm. 359/2013 de 9 julio (JUR 2013\285136): "[...] pues ha de considerarse cubierta por el seguro obligatorio de viajeros, ya que si bien el artículo 18 del Reglamento que lo regula, dispone que la incapacidad temporal, cubierta por este seguro, se indemnizará en función del grado de inhabilitación que se atribuye en el baremo anexo a este Reglamento a las lesiones de los asegurados, sin tener en consideración la duración real de las que hayan sufrido, tal previsión es poco clara y, por lo tanto, no debe interpretarse en contra del asegurado, pues el propio Reglamento en su artículo 1 establece la finalidad del seguro de indemnizar a los viajeros o a sus derechohabientes, cuando sufran daños corporales en accidente que tenga lugar con ocasión de desplazamiento en un medio de transporte público colectivo de personas, siempre que concurren las circunstancias establecidas en este Reglamento, daños corporales que comprenden tanto la incapacidad permanente como la temporal, que contemplan sus artículos 3, relativo al contenido de la cobertura garantizada, 15 sobre las prestaciones pecuniarias a que los asegurados tienen derecho, y 20 que indica el beneficiario por incapacidad"*<sup>23</sup>.

En este sentido, dos son, fundamentalmente, los argumentos esgrimidos por las Audiencias Provinciales:

- 1) El art. 3 RSOV contiene la mención expresa a la incapacidad temporal del viajero como concepto indemnizable, lo que vuelve a reiterarse en el art. 15.1, que establece que los asegurados tendrán derecho a indemnizaciones pecuniarias cuando se produzca muerte, incapacidad permanente o temporal del asegurado.
- 2) La previsión del art. 18 RSOV es poco clara y, por lo tanto, no debe interpretarse en contra del asegurado.

---

<sup>23</sup> En este mismo sentido, la SAP Asturias (Sección 4ª) núm. 367/2004 de 24 de septiembre (JUR 2004\292492) y la SAP Navarra (Sección 2ª) núm. 114/2010 de 30 de junio (TOL 2020075).

No obstante la falta de uniformidad en la jurisprudencia menor, el Tribunal Supremo se decanta por la interpretación realizada por la mayoría de las sentencias de los tribunales de apelación en orden a cubrir la incapacidad temporal en el SOV. Así, es ejemplificativa la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 627/2011 de 19 de septiembre (RJ 2011\6424): *“El de viajeros es un seguro de personas, comprendido en el artículo 100 LCS, que cubre exclusivamente las lesiones corporales del viajero que produzcan muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal, y que puedan anudarse a cualquier accidente culpable o fortuito, salvo que hubiera sido provocado por el propio asegurado”*.

#### 1.4. Respuesta a la primera cuestión.

Tras este análisis, nos encontramos ya en condiciones de responder definitivamente a la primera cuestión planteada en este dictamen. Así pues, podemos concluir que doña María, ante la cobertura garantizada por el SOV de los daños no previstos en el baremo anexo a este Reglamento, podrá reclamar responsabilidad a la compañía aseguradora Mapfre.

## 2. La baremación de los daños causados.

### 2.1. Cuantificación derivada de los daños causados.

Remitiéndonos al análisis de la cobertura garantizada por el SOV en relación con el art. 18 RSOV (*“La incapacidad temporal, cubierta por este seguro, se indemnizará en función del grado de inhabilitación que se atribuye en el baremo anexo a este Reglamento a las lesiones de los asegurados, sin tener en consideración la duración real de las que hayan sufrido”*), debemos señalar que la jurisprudencia es unánime en acudir por analogía a baremo próximo para determinar la cuantía indemnizatoria correspondiente a la incapacidad temporal.

Así, la SAP Murcia (Sección 3ª) núm. 331/2000 de 17 octubre (JUR 2001\43886) señala: *“En cuanto a la cobertura de la incapacidad temporal en el seguro obligatorio de viajeros viene contemplada en los artículos 3 y 15 del mismo, remitiendo el art. 18 al baremo anexo y si bien en éste no se recogen las lesiones padecidas por la usuaria, dada la levedad de las mismas, y difícilmente podemos encontrar la equiparación propugnada*

*en la norma complementaria primera, ello no debe interpretarse en el sentido de que queden excluidas sino que en virtud de la analogía en cuanto fuente de derecho admitida en el artículo 4 del Código Civil, podemos aplicar la cantidad de 3.500 Ptas por día de lesión no impeditivo que prevé el baremo recogido en la resolución del Ministerio de Economía y Hacienda de 22 de febrero de 1.999, por considerar que existe una clara identidad de razón entre ambas normas”. En el mismo sentido, la SAP Palencia (Sección 1ª) núm. 269/2005 de 3 de noviembre (AC 2005\2125): “A la hora de valorar esta – la indemnización – el juzgador analógicamente acude al Baremo Anexo a la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (RCL 1968, 690). Ciertamente este no resulta vinculante más allá del ámbito de la circulación para el que ha sido dictado, gozando el Seguro Obligatorio de Viajeros de un Baremo propio de obligada aplicación, conforme dispone el art. 15 de su Reglamento. Ahora bien, como este Baremo no contempla expresamente criterio alguno valorativo de la incapacidad temporal o día de impedimento para las ocupaciones habituales, no parece desacertado acudir a los parámetros que en aquel otro si se formulan, aplicándolos de manera indicativa y siempre en relación con las catorce categorías que si se prevén específicamente en este”. Y como pone de manifiesto la SAP Murcia (Sección 1ª) núm. 359/2013 de 9 julio (JUR 2013\285136): “[...] y para determinar la cuantía indemnizatoria correspondiente no se aprecia error en la aplicación analógica del Baremo Anexo a la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (RCL 1968, 690), criterio ya recogido en la sentencia dictada por la sección 3ª de esta Audiencia Provincial de 17 de octubre de 2000 (JUR 2001, 43886), que hace referencia a la analogía como fuente de derecho admitida en el artículo 4 del Código Civil (LEG 1889, 27) y a la existencia de una clara identidad de razón entre esta norma y el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”.*

En este sentido, dos son, fundamentalmente, los argumentos que reconocen la aplicación analógica de baremo próximo para determinar la cuantía indemnizatoria:

- 1) El hecho de que en el baremo anexo al RSOV sólo se prevé de modo específico el resarcimiento por fallecimiento o secuelas no exceptúa que no se pueda determinar la cuantía indemnizatoria.
- 2) La analogía es una fuente de derecho admitida en el art. 4 CC.

Es indiscutible, pues, que acreditada la existencia de incapacidad temporal resultante de un accidente acaecido en un medio de transporte público se pueda acudir por analogía a baremo próximo para determinar la cuantía indemnizatoria.

En el caso de doña María, que requirió un tiempo de sanidad de 84 días, todos ellos de perjuicio particular por pérdida de calidad de vida de carácter moderado, la compañía aseguradora Mapfre vendrá obligada a acudir analógicamente a baremo próximo a la hora de determinar la cuantía indemnizatoria.

Este razonamiento resulta extrapolable a la posibilidad de reclamar también por la secuela dolorosa de esguince de tobillo, que no es encuadrable en ninguna de las categorías del baremo anexo a este Reglamento.

Así, la SAP Toledo (Sección 2ª) núm. 108/2012 de 10 de abril (JUR 2012\186448) señala: *“Siendo ello así no creemos que por el hecho de no existir en el baremo correspondiente al SOVI secuela análoga a la que padece la actora no se pueda, siguiendo adelante con la búsqueda de apoyo legal a la hora de determinar la cuantía a indemnizar, acudir, también por analogía, a baremo bien próximo, como es el Anexo al Reglamento sobre valoración de daños corporales causados en la circulación de vehículos a motor, incluso de frecuente aplicación analógica en la causación dolosa de daños corporales en otros ámbitos. Interpretación, esta última, incluso más coherente con el hecho de haber estimado la juzgadora la demanda de 59 euros por gastos médicos. Lo contrario sería, so pretexto de una interpretación excesivamente literal y rigorista del derecho, además de en total contradicción con el art. 4.1 del Código Civil (LEG 1889, 27), que regula la aplicación analógica de las mismas, de atender una indudable demanda de justicia”*.

En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que los parámetros usados para determinar la cuantía indemnizatoria que pudiera establecerse conforme a baremo próximo al RSOV, se aplicarán de manera indicativa y siempre en relación con las catorce categorías de este Reglamento.

## 2.2. Respuesta a la segunda cuestión.

Una vez aclarado el punto anterior, podemos concluir que, por el hecho de no existir en el baremo correspondiente al RSOV secuela análoga a la que padece doña María, ni

incluir la incapacidad temporal, la compañía aseguradora Mapfre vendrá obligada a aplicar de forma analógica baremo próximo a la hora de determinar la cuantía indemnizatoria.

Todos los argumentos expuestos y las opiniones y consideraciones vertidas hasta este punto del dictamen, desde que las lesiones que sufrió doña María a causa de un accidente de tráfico como viajera de Titsa se producen en el marco de un contrato de transporte terrestre de personas, y hasta que la empresa transportista es responsable y está obligada a reparar los daños aunque no estén previstos en el baremo, y que indemnizará a través del SOV, creemos que suman argumentos de peso suficientes para que los tribunales civiles estimen la eventual acción de contrato de SOV ejercitada por doña María. No obstante, debe plantearse en este dictamen el supuesto de que los tribunales fallen total o parcialmente en contra de doña María; es por ello por lo que tendremos que determinar, además, si le puede reclamar responsabilidad a la empresa transportista en virtud del contrato de seguro de responsabilidad civil que es de suscripción obligatoria, con qué alcance y por qué conceptos.

A partir de dicha consideración, resulta fundamental analizar, en primer lugar, la compatibilidad del SOV con el seguro de responsabilidad civil.

### **3. Compatibilidad del seguro obligatorio de viajeros con la suscripción de otros seguros. En especial, compatibilidad con el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.**

Según los apartados 2 y 3 del art. 2 RSOV: *“2. El Seguro Obligatorio de Viajeros constituye una modalidad del Seguro Privado de Accidentes individuales, compatible con cualquier otro seguro concertado por el viajero o a él referente. 3. El Seguro Obligatorio de Viajeros no libera a las Empresas transportistas, a los conductores de los vehículos, o a terceros de la responsabilidad civil en que, dolosa o culposamente, pudieran incurrir por razón del transporte de personas, ni las prestaciones satisfechas por razón de dicho Seguro reducen el importe de la expresada responsabilidad”*.

Una rápida aproximación al tema nos llevaría a concluir la compatibilidad del SOV con la suscripción de otros seguros que otorguen una protección adicional y aseguren una mayor indemnización. Como es lógico, la contratación del SOV no libera de la

responsabilidad civil en que pudiera incurrir el transportista, y su lógica viene determinada porque éste es un seguro de personas, es decir, la concreta cobertura otorgada por el SOV no abarca la responsabilidad civil del transportista.

Sin embargo, la jurisprudencia no es unánime en admitir la compatibilidad del SOV con otros seguros y, en particular, con el seguro de responsabilidad civil.

### 3.1. A favor de la compatibilidad.

Son numerosas las sentencias que abogan a favor de la compatibilidad del SOV con otros seguros y, en particular, con el seguro de responsabilidad civil.

Así, la SAP Barcelona (Sección 19.<sup>a</sup>) núm. 264/2006 de 26 mayo (JUR 2007\11897) argumenta que el art. 2 RSOV establece que el SOV constituye una modalidad del Seguro Privado de Accidentes individuales, compatible con cualquier otro seguro concertado por el viajero o a él referente, y que no libera a los transportistas, a los conductores de los vehículos, o a terceros de la responsabilidad civil en que, dolosa o culposamente, pudieran incurrir por razón del transporte de personas, ni las prestaciones satisfechas por razón de dicho seguro reducen el importe de la expresada responsabilidad. En el mismo sentido la SAP Córdoba (Sección 3.<sup>a</sup>) núm. 153/2007 de 19 julio (AC 2007\2245): *“En efecto, dicha compatibilidad es posible y la Ley así lo permite. En este sentido conviene señalar que el Decreto 1575/89 (RCL 1989, 2743), regulador del Seguro Obligatorio de Viajeros, dice en su artículo 2 que este seguro tiene carácter obligatorio y ampara a todo viajero que utilice medios de locomoción destinado al transporte público colectivo de personas (párrafo 1.º), constituyendo una modalidad del seguro privado de accidentes individuales (párrafo 2.º), mientras que el artículo 6, cuando determina quienes son los asegurados, dice en su párrafo 1.º que se encuentra protegida por este seguro toda persona que en el momento del accidente esté provista del título de transporte, presuponiéndose que el accidentado estará provisto del billete por extravío o destrucción de éste, cuando el título se expida sin exigir la identificación del viajero. Por el contrario, en el seguro de responsabilidad civil es asegurado quien, mediante el abono de la prima, desplaza al asegurador el riesgo”*. Y como pone de manifiesto la SAP Asturias (Sección 5.<sup>a</sup>) núm. 93/2009 de 18 de marzo (AC 2009\515): *“Como bien se han cuidado de poner en evidencia las resoluciones del criterio mayoritario, el ámbito de cobertura de uno y otro seguro obligatorio no son en todo coincidentes y por eso que son efectivamente*

*compatibles. A modo de ejemplo, basta decir que el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros limita su obligatoriedad a la cobertura de los daños corporales (art. 1), que no a las cosas, como, sin embargo sí ocurre con el Seguro de Responsabilidad Civil de Vehículos (art. 1 de esa Ley) o, más gráficamente, que el primero abarca el transporte marítimo (art. 4-1-B) o, incluso, al transporte en teleféricos, funiculares, telesquís, telesillas, telecabinas u otros medios (art. 10-C), lo que obviamente no ocurre con el Seguro de Vehículos, y de lo que resulta la compatibilidad de uno y otro a que se refiere el nº 2 del art. 2 o de las indemnizaciones que resulten del Seguro de Viajeros y de la responsabilidad dolosa o culposa atribuible al propio transportista o terceros, que regula el nº 3 del mismo articulado”<sup>24</sup>.*

Tras este análisis jurisprudencial, podemos concluir que dos son, fundamentalmente, los argumentos que reconocen la compatibilidad entre el SOV y la LRSCVM:

- 1) Por una parte, el SOV es un seguro de personas (arts. 100 a 104 LCS) y el seguro de responsabilidad civil es un seguro de daños (arts. 73 a 76 LCS).
- 2) Y, por otra parte, de la literalidad de lo dispuesto en los arts. 2.2 y 2.3 RSOV se concluye la compatibilidad del SOV con cualquier otro seguro que otorgue una protección adicional y asegure una mayor indemnización.

### 3.2. En contra de la compatibilidad.

Sin embargo, no son tan numerosas las sentencias que se pronuncian en contra de la compatibilidad del SOV con otros seguros y, en particular, con el seguro de responsabilidad civil.

En este sentido, uno es el argumento que fundamenta su posición:

- La duplicidad en las indemnizaciones provoca enriquecimiento injusto del perjudicado.

---

<sup>24</sup> Con el mismo criterio, la SAP Ciudad Real (Sección 1ª) núm. 100/2002 de 3 de abril (TOL 199864); la SAP Sevilla (Sección 8ª) núm. 481/2003 de 20 de octubre (TOL 333018); la SAP Madrid (Sección 18ª) núm. 246/2004 de 16 de febrero (TOL 491086); la SAP Málaga (Sección 5ª) núm. 845/2004 de 5 de julio (TOL 498269); la SAP Asturias (Sección 5ª) núm. 330/2004 de 28 de septiembre (JUR 2004\277435); y la SAP Madrid (Sección 14ª) núm. 763/2006 de 27 de noviembre (JUR 2007\23554).



Ratifican lo anterior la SAP Córdoba (Sección 1ª) núm. 495/2004 de 25 noviembre (JUR 2005\46200) y la SAP Madrid (Sección 12ª) núm. 495/2004 de 6 julio (AC 2004\1127), que plantean que la compatibilidad entre ambos seguros supone una duplicidad indemnizatoria y un enriquecimiento injusto por aumento de la cuantía indemnizatoria con la que podía ser resarcido en caso de que sólo fuese cubierto por uno de los seguros.

Lo cierto es que el resultado al que se llegaría en la práctica teniendo en cuenta esa interpretación, resulta criticable desde dos posiciones:

- Por una parte y respecto al enriquecimiento injusto en el que podrá incurrir el perjudicado que perciba indemnizaciones de ambas aseguradoras, lo consideramos erróneo porque la indemnización total, de ambos seguros, no superará el valor real del daño causado.
- Por otra parte, debe también descartarse la presunta duplicidad de indemnizaciones porque el perjudicado no recibirá dos indemnizaciones. En todo caso, si ambas aseguradoras resultan obligadas al pago de alguna cuantía indemnizatoria, ambas cuantías sumarán una única indemnización.

En este sentido, la SAP Valencia (Sección 7ª) núm. 459/2012 de 7 de septiembre (TOL 2705957) evita esa presunta duplicidad de indemnizaciones.

### 3.3. La interpretación del Tribunal Supremo.

No obstante la falta de uniformidad en la jurisprudencia menor, el Tribunal Supremo se decanta por la compatibilidad del SOV con otros seguros y, en particular, con el seguro de responsabilidad civil. Así, en la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 627/2011 de 19 de septiembre (RJ 2011\6424): *“La perjudicada resultó lesionada en accidente ocurrido mientras viajaba en autobús urbano de la compañía Tuzca, y, por tanto, estando en posesión de un billete en el que, junto a la tarifa, se abona el seguro obligatorio de viajeros proporcionado por la aseguradora Mercurio S.A. Como el siniestro se ocasionó por un frenazo brusco, se declaró una responsabilidad civil, cubierta por el seguro obligatorio exigido por la LRCSCVM. Lo que pretende la recurrente -compatibilidad de las indemnizaciones reclamadas- es posible dada la distinta naturaleza de ambos seguros. El seguro de viajeros viene regulado por el todavía vigente RD 1575/1989, de*

22 de diciembre. Cita y reproduce los artículos 1, 3, 6, 7 y 9. El de viajeros es un seguro de personas, comprendido en el artículo 100 LCS, que cubre exclusivamente las lesiones corporales del viajero que produzcan muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal, y que puedan anudarse a cualquier accidente culpable o fortuito, salvo que hubiera sido provocado por el propio asegurado. Frente a él concurre un seguro bien distinto, contemplado por el RD 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Cita y reproduce los artículos 1, 9 y 10. Es un seguro de responsabilidad civil, de los comprendidos en los artículos 73 y 75 LCS, cuyo asegurado no es el pasajero sino el propietario del vehículo a motor, que debe responder por la conducta del conductor. No es un seguro de accidentes que venga a cubrir el daño personal, con independencia de la causa del siniestro, sino que atiende únicamente a la responsabilidad en su causación, de tal modo que sí se atenderá a la responsabilidad (extracontractual) de quien lo cause. De ahí que el asegurador pueda subrogarse en las acciones que tenga su asegurado frente al responsable, lo que no cabe en el seguro de accidentes. Estamos pues, ante una responsabilidad extracontractual, exigible a la aseguradora a tenor del artículo 1 de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor, tanto en su redacción anterior, incorporada por la DA 8ª de la Ley 30/1995, de 30 de noviembre, como en su redacción posterior a la entrada en vigor del RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el TRLRCSCVM. A tenor de esta distinta regulación no cabe confundir las indemnizaciones que proceden de ambos seguros, que resultan por ello compatibles”<sup>25</sup>.

Como vemos, la clave está en que el SOV es una modalidad de seguro de accidentes y, por lo tanto, como seguro de personas, el riesgo cubierto es la persona del viajero, por lo que el derecho del asegurado no depende de una actuación culposa o negligente del transportista. Mientras que el seguro de responsabilidad civil cubre el riesgo de nacimiento a cargo del conductor y del propietario del vehículo de la responsabilidad civil frente a terceros, esto es, con ocasión de un hecho de la circulación, de índole objetiva en el caso de los daños a personas, y subjetiva cuando de daños materiales se trate. Como seguro de daños y no de personas, el interés protegido es el del responsable del daño, en

---

<sup>25</sup> En este sentido, la STS (Sala de lo Civil) de 31 de marzo de 1992 (RJ 1992\2317); la STS (Sala de lo Civil) núm. 1090/1994 de 3 de diciembre (RJ 1994\9400); la STS (Sala de lo Civil) núm. 39/1995 de 6 de febrero (RJ 1995\3129); la STS (Sala de lo Civil) núm. 880/1996 de 4 de noviembre (RJ 1996\7909); y la STS (Sala de lo Civil) núm. 562/1998 de 13 de junio (RJ 1998\4689).

cuanto que lo que se asegura no es la posibilidad del accidente de terceros sino la deuda de responsabilidad que se verá obligado a asumir el asegurado responsable.

En atención a esta distinta naturaleza, finalidad y cobertura, la expresa compatibilidad de las dos modalidades de seguros que resulta de la jurisprudencia citada ha de tener su reflejo en la posibilidad de reclamar conforme al seguro de responsabilidad civil, estando abierta esta posibilidad para completar las indemnizaciones correspondientes en que las mismas no estuvieran contempladas en el ámbito del SOV.

#### 3.4. Respuesta a la tercera cuestión.

Este exhaustivo estudio de la jurisprudencia no puede llevar más que a concluir a favor de la compatibilidad del SOV con otros seguros y, en particular, con el seguro de responsabilidad civil, determinada por la distinta naturaleza, finalidad y cobertura de ambos.

### **4. Acciones ejercitables por el dañado derivadas de los seguros suscritos por la empresa de transporte.**

Como ya adelantábamos, los diversos papeles que juega el viajero con relación a los seguros suscritos por la empresa de transporte –asegurado respecto al SOV y simple perjudicado en el seguro de responsabilidad civil– permiten su legitimación para ejercitar las acciones pertinentes frente al asegurador. Así, el viajero dispone de la acción de contrato de SOV y de la acción directa en el seguro de responsabilidad civil.

#### 4.1. La acción de contrato de seguro obligatorio de viajeros.

##### 4.1.1. Legitimados para su ejercicio.

El viajero es el único legitimado para ejercer la acción resarcitoria derivada del SOV frente al asegurador.

En este sentido, a pesar de ser un seguro cuyo tomador es el transportista, el interés asegurado no es un interés propio<sup>26</sup> y, por lo tanto, no está legitimado para ejercer la acción, ni puede serle exigida responsabilidad por haber concertado el SOV<sup>27</sup>.

#### 4.1.2. Supuestos y forma de condena al asegurador.

##### A) Causas de exclusión de cobertura.

Según el art. 9 RSOV: *“La protección del Seguro no alcanzará a los asegurados que provoquen los accidentes en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas, estupefacientes o estimulantes o mediante la comisión de actos dolosos”*. Pese a ser estas las causas de exclusión de cobertura contempladas directamente en el RSOV, el art. 102.1 LCS (*“Si el asegurado provoca intencionadamente el accidente, el asegurador se libera del cumplimiento de su obligación”*) establece como causa excluyente la provocación intencional del accidente.

No obstante, la concurrencia de culpas del transportista y el viajero implica la graduación de la indemnización<sup>28</sup>. De este modo, en tales casos el viajero podrá ver satisfecha parte de su pretensión indemnizatoria.

##### B) Inexistente derecho de repetición del asegurador.

El derogado art. 26 RSOV aludía al derecho de repetición del asegurador con motivo de la cobertura que le correspondía al Consorcio de Compensación de Seguros: *“El Consorcio de Compensación de Seguros, una vez indemnizadas las víctimas o sus beneficiarios, repetirá contra el transportista en los supuestos de las letras a) y b) del número 1 del artículo anterior, para recuperar lo pagado, o contra la Entidad*

---

<sup>26</sup> HUALDE MANSO, T., *El transporte de Viajeros por Carretera. Régimen de responsabilidad civil*, Aranzadi, Pamplona, 1995, p. 236.

<sup>27</sup> MEDINA CRESPO, M., *Reclamación por lesiones en el Seguro Obligatorio de Viajeros*, Bosch, Barcelona, 2012, pp. 328-329.

<sup>28</sup> STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 388/2008 de 20 de mayo (RJ 2008\4607); SAP Madrid (Sección 25ª) núm. 147/2011 de 23 de marzo (TOL 2182699); y STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 905/2011 de 30 de noviembre (RJ 2012\3518).

*aseguradora que se encuentre en alguna de las situaciones descritas en el apartado c) del mismo número, incorporando su crédito en tal caso a la masa de acreedores”.*

De este modo, al asegurador no le ampara derecho de repetición alguno. Por lo que respecta al viajero, no tiene sentido ejercitar el derecho de repetición de una indemnización satisfecha y, frente al transportista tampoco podrá, en tanto que es el tomador del seguro.

#### 4.2. La acción directa.

La acción directa del perjudicado frente al asegurador<sup>29</sup> es una de las novedades más importantes introducidas por la mecánica del seguro por la que poder afirmar la naturaleza de protección a la víctima del seguro de responsabilidad civil, sin que ello suponga un cambio en la finalidad del seguro de responsabilidad civil<sup>30</sup>.

El otorgamiento de este derecho al perjudicado queda justificado bajo la protección que la Ley desea dispensarles, convirtiéndose en un derecho propio y autónomo.

Así, el art. 76 LCS establece una sucinta regulación de la acción directa puesta a disposición del perjudicado para ser ejercitada frente al asegurador<sup>31</sup>: *“El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero”.*

---

<sup>29</sup> La acción directa permite al acreedor dirigirse contra el deudor de su deudor en beneficio propio –es decir, ingresando lo obtenido en su propio patrimonio–. CALZADA CONDE, M.A., *El seguro voluntario de responsabilidad civil*, Montecorvo, Madrid, 1983, pp. 378-379.

<sup>30</sup> Del mismo modo que el tercero no llegará a convertirse en asegurado, su derecho de ejercicio directo es un simple mecanismo para la adecuada ejecución del contrato porque el riesgo asegurado supone una amenaza al asegurado, no al tercero. CALZADA CONDE, M.A., *El seguro voluntario de responsabilidad civil*, Montecorvo, Madrid, 1983, pp. 414-416.

<sup>31</sup> Pueden darse supuestos en los que la acción haya de ser ejercitada frente a más de un asegurador si del siniestro derivan una concatenación de causas y sujetos cuya responsabilidad haya sido demostrada. SÁNCHEZ CALERO, F., “Acción directa contra el asegurador” en *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Aranzadi, Pamplona, 1999, p. 1232.

Por su parte, en estrecha relación con la materia que nos ocupa, el art. 7 LRCSVM establece que *“el asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, así como los gastos y otros perjuicios a los que tenga derecho según establece la normativa aplicable. Únicamente quedará exonerado de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo 1 de la presente Ley”*. Es decir, aunque el perjudicado no sea parte contratante, ni tan siquiera asegurado, puede actuar directamente frente al asegurador para la pronta satisfacción de la indemnización a la que tiene derecho.

Posiblemente la cuestión que mayores conflictos puede crear en la práctica es la relativa a las excepciones oponibles por el asegurador. Estas excepciones son clasificadas en: a) *excepciones en sentido impropio* –inexistencia del contrato de seguro, falta del nacimiento de la obligación de resarcir por parte del asegurado o hecho dañoso acaecido fuera de la órbita de cobertura pactada en el contrato de seguro– y b) *excepciones en sentido estricto* –culpa exclusiva del perjudicado o excepciones personales entre el asegurador y el perjudicado–.

Para el caso hipotético en el que el asegurador pudiera oponer excepciones frente a la reclamación de doña María, se pretenden superar en virtud del art. 76 LCS: *“La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste”*.

Como ya adelantábamos, nuestra jurisprudencia es partidaria de la acumulación de la acción de contrato de SOV y de la acción directa en el seguro de responsabilidad civil. Como ejemplo podemos citar la SAP Alicante (Sección 5ª) núm. 49/2010 de 4 de febrero (AC 2010\842): *“La tesis de la parte apelante, según la cual no son acumulables las dos acciones, que por otra parte obligaría a optar por la del seguro obligatorio de viajeros como se ha hecho, no puede ser asumida, ya que el apartado 3 del artículo 2 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre (RCL 1989, 2743), por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros determina que dicho seguro no libera a las empresas transportistas de la responsabilidad civil en que incurran en el desarrollo del transporte de personas, ni las prestaciones satisfechas por razón de dicho seguro reducen el importe de la expresada responsabilidad, sin que esa norma haya sido modificada por el artículo 21 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres”*. Y

como pone de manifiesto la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 627/2011 de 19 de septiembre (RJ 2011\6424): *“Las indemnizaciones fundadas en responsabilidad contractual (seguro de viajeros) y extracontractual (seguro obligatorio de responsabilidad civil) son compatibles, y en consecuencia, acumulables las acciones ejercitadas por la actora en su demanda”*<sup>32</sup>.

Por lo tanto, el viajero puede ejercitar la acción de contrato de SOV y, acumuladamente, la acción directa en el seguro de responsabilidad civil, para completar las indemnizaciones correspondientes en que las mismas no estuvieran contempladas en el ámbito del SOV.

A pesar de todo lo mencionado, lo cierto es que, en la práctica, la acción directa del perjudicado frente al asegurador es ejercitada junto con la acción de responsabilidad civil frente al transportista. Así, se admite expresamente la posible acumulación de acciones de responsabilidad civil frente al transportista y la acción directa frente al asegurador<sup>33</sup>.

No obstante, consideramos de utilidad citar los hitos relevantes de la doctrina jurisprudencial que señala la STS (Sala de lo Civil) núm. 321/2019 de 5 de junio (RJ 2019\2213): *“(iii) El derecho del tercero a exigir del asegurador la obligación de indemnizar no es el mismo que el que tiene dicho tercero para exigir la indemnización del asegurado, causante del daño. Es decir, el perjudicado tiene dos derechos a los que corresponden en el lado pasivo dos obligaciones diferentes: “la del asegurado causante del daño (que nace del hecho ilícito en el ámbito extracontractual o el contractual) y la del asegurador (que también surge de ese mismo hecho ilícito, pero que presupone la existencia de un contrato de seguro y que está sometida al régimen especial del artículo 76)” (STS 200/2015, de 17 de abril, que cita la deS12 de noviembre de 2013). (iv) La conexidad de ambos obligados resulta de su condición de deudores solidarios. Por ello,*

---

<sup>32</sup> En este sentido, la STS (Sala Primera, de lo Civil) núm. 44/1993 de 2 de febrero (RJ 1993\792); la STS (Sala de lo Civil) núm. 1007/1996 de 21 de noviembre (RJ 1996\9195); la STS (Sala Primera, de lo Civil) núm. 562/1998 de 13 de junio (RJ 1998\4689); la STS (Sala de lo Civil, Sección Única) núm. 1050/2003 de 6 de noviembre (RJ 2003\8270); la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 1193/2004 de 20 de diciembre (RJ 2004\8132); la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 1210/2004 de 23 de diciembre (RJ 2005\82); y la STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) núm. 1085/2008 de 24 de noviembre (RJ 2008\6061).

<sup>33</sup> ROY PÉREZ, C., “La acción directa” en *Estudios sobre el futuro Código Mercantil. Libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, Universidad Carlos III de Madrid, 2015, p. 2128.

*el cumplimiento de la obligación por cualquiera de los dos responsables solidarios extingue la obligación por efecto del art. 1145.1 CC (STS 87/2015, de 4 de marzo)”*.

La STS lo que dice es que el perjudicado puede reclamar al asegurado, que en este caso nace de un hecho ilícito contractual, y al asegurador, que surge del mismo hecho ilícito contractual. Lo importante de la sentencia es que dice que ambos (asegurador y asegurado) son responsables solidarios y que esta solidaridad deriva de la unidad de prestación con objetivo único de resarcir al perjudicado [STS (Sala de lo Civil) núm. 443 /1993 de 7 de mayo (RJ 1993\3464)], por lo que la indemnización por parte de cualquiera de ellos extingue su obligación. Así, doña María podrá elegir contra quién reclamar la indemnización de los daños causados (asegurador o asegurado) en el ámbito del contrato de seguro de responsabilidad civil, siendo ambos deudores solidarios, por lo que el pago por cualquiera de los demandados (asegurador o asegurado) extinguiría la obligación de indemnizar.

#### 4.3. Respuesta a la cuarta cuestión.

Tras este análisis, y con ánimo de dar una respuesta definitiva a la cuarta pregunta que se plantea en este dictamen, podemos concluir que, ante una eventual desestimación de la acción derivada del SOV, o para completar las indemnizaciones correspondientes en que las mismas no estuvieran contempladas en el ámbito del SOV, doña María puede reclamar responsabilidad civil frente al transportista si demuestra que los daños fueron causados por una conducta culposa o dolosa.

## **IV. CONCLUSIONES.**

La cuestión principal planteada en el presente dictamen (si hubiera quedado acreditado que las lesiones se producen en el marco de un contrato de transporte, el hecho de que los daños padecidos por la viajera no estén contemplados en el baremo anexo al RSOV, ¿impide que se reclame el resarcimiento de tales daños?) solo admite respuesta negativa. Así, la reclamación extrajudicial que interpuso doña María a la compañía aseguradora Mapfre podrá prosperar por los siguientes motivos:



- 1) Las lesiones se produjeron en el marco de un contrato de transporte. Así, en fecha 31 de mayo de 2019, doña María llevó a cabo la contratación con Titsa para viajar en la línea 975 a cambio del pago del billete.
- 2) El transportista, como tomador, cumplió con la obligación de suscribir el SOV (art. 5 RSOV). Por lo tanto, la compañía aseguradora Mapfre vendrá obligada a indemnizar a doña María por las lesiones a consecuencia del accidente.
- 3) Las lesiones que sufrió doña María han de considerarse cubiertas por el SOV. Ciertamente es que en el baremo anexo a este Reglamento sólo se prevé el resarcimiento por fallecimiento o secuelas. Ello, no obstante, no permite afirmar de modo rotundo que el SOV veda la posibilidad de conceder indemnizaciones por el aludido concepto de incapacidad; al contrario, el art. 3 RSOV contiene la mención expresa a la incapacidad temporal como concepto indemnizable, lo que vuelve a reiterarse en el art. 15.1 RSOV. Por ello, tal previsión no debe interpretarse en contra de la asegurada.

Por lo tanto, al concluir que la cobertura garantizada por el SOV comprende los daños no previstos en el baremo anexo a este Reglamento, cabe responder en sentido afirmativo la segunda cuestión que se plantea en este dictamen (si bien en el baremo anexo al RSOV sólo se prevé de modo específico el resarcimiento por fallecimiento o secuelas, ¿no sería posible acudir por analogía a baremo próximo en la causación de daños corporales en otros ámbitos para determinar la cuantía indemnizatoria?). Así, ante la falta en el baremo anexo al RSOV de criterio alguno valorativo de la incapacidad temporal, debe recurrirse a la aplicación analógica de baremo próximo para determinar la cuantía indemnizatoria. Del mismo modo, a la hora de valorar la secuela dolorosa de esguince de tobillo no encuadrable en ninguna de las categorías del baremo anexo a este Reglamento, debe recurrirse también a los parámetros que en otro sí se formulen.

También es compatible la suscripción del SOV con la de otros seguros y, en particular, el seguro de responsabilidad civil, para completar las indemnizaciones correspondientes en que las mismas no estuvieran contempladas en el ámbito del SOV. Por lo tanto, cabe responder en sentido afirmativo la tercera cuestión que se plantea en este dictamen (¿sería compatible la suscripción del SOV con la de otros seguros para otorgar una protección extra y asegurar un mayor alcance resarcitorio ante el acaecimiento de un siniestro?). En

este sentido, uno es, fundamentalmente, el argumento que reconoce la compatibilidad del SOV con otros seguros:

- 1) El SOV está incluido en la modalidad del Seguro Privado de Accidentes Individuales y, por lo tanto, es compatible con cualquier otro seguro.

Y, en particular, con el seguro de responsabilidad civil. Para ello, deberán tenerse en cuenta las siguientes precisiones:

- 1) Los riesgos cubiertos por uno u otro seguro son diferentes, esto es, el SOV como modalidad de seguro de accidentes y, por lo tanto, como seguro de personas, cubre los daños sufridos en un accidente que tenga lugar con ocasión de un desplazamiento en un medio de transporte; y el seguro de responsabilidad civil, como seguro de daños y no de personas, cubre el riesgo de nacimiento a cargo del conductor y del propietario del vehículo de la responsabilidad civil frente a terceros, esto es, con ocasión de un hecho de la circulación, en cuanto que lo que se asegura no es la posibilidad del accidente de terceros sino la deuda de responsabilidad que se verá obligado a asumir el asegurado responsable.
- 2) No hay duplicidad en la indemnización sino distinto riesgo e interés resarcible y, por lo tanto, no le es aplicable la prohibición relativa al enriquecimiento injusto.

Precisamente el hecho de que la indemnización del SOV no tenga nada que ver con la culpa en el acaecimiento del accidente permite responder en sentido afirmativo la última cuestión que se plantea en este dictamen (si se concluyera que bajo la cobertura del SOV no cabe incluir los daños no previstos en el baremo, ¿cabría la posibilidad de reclamar al transportista?), de manera que, doña María podrá interponer la acción de responsabilidad civil frente al transportista.

En definitiva, la compañía aseguradora Mapfre, que cubre el SOV, vendrá obligada a indemnizar los daños sufridos por el simple hecho de acaecer el accidente. No obstante, ante una eventual desestimación de la acción derivada del SOV, o para completar las indemnizaciones correspondientes en que las mismas no estuvieran contempladas en el ámbito del SOV, doña María podrá interponer la acción directa frente al asegurador y la acción de responsabilidad civil frente al transportista.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros y revistas.

- BADILLO ARIAS, J.A., y GONZÁLEZ ESTÉVEZ, A.E., *El nuevo baremo de daños. La Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*, Aranzadi, Cizur Menor, 2015.
- CALZADA CONDE, M.A., *El seguro voluntario de responsabilidad civil*, Montecorvo, Madrid, 1983.
- DE ÁNGEL YAGÜEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Civitas, Madrid, 1993.
- DÍAZ MORENO, A., “El contrato de Transporte Terrestre” en *Derecho Mercantil II*, Coord. JIMÉNEZ SÁNCHEZ, G.J., Marcial Pons, Madrid, 2010.
- GARCÍA ÁLVAREZ, B., “Contratación del transporte y la navegación” en *Tratado de Contratos*, Tomo V, 2ª ed., Dir. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013.
- GUILLÉN CARAMÉS, J., “Los derechos de los usuarios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril” en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, T. II, Dir. MENÉNDEZ, P., Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- HUALDE MANSO, T., *El transporte de Viajeros por Carretera. Régimen de responsabilidad civil*, Aranzadi, Pamplona, 1995.
- LÓPEZ QUIROGA, J., “Transporte de Viajeros por Carretera” en *Manual de Derecho del Transporte*, Dir. MARTÍNEZ SANZ, F., Marcial Pons, Madrid, 2010.
- MEDINA CRESPO, M., *Reclamación por lesiones en el Seguro Obligatorio de Viajeros*, Bosch, Barcelona, 2012.
- MÉNDEZ, M.R., y VILALTA NICUESA, E., *El enriquecimiento injusto*, Bosch, Barcelona, 2000.

- PILOÑETA ALONSO, L.M., “El contrato de transporte terrestre de personas: Fundamentos de su régimen jurídico y elementos y contenido” en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, T. II, Dir. MENÉNDEZ, P., Aranzadi, Cizur Menor, 2014.
- PUIG PEÑA, F., *Compendio de Derecho Civil español*, T. IV, Pirámide, Madrid, 1976.
- QUINTANA CARLO, I., “Contratación del transporte y la navegación” en *Tratado de Contratos*, Tomo V, Dir. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2009.
- REGLERO CAMPOS, L.F., “Notas de urgencia acerca del nuevo reglamento del seguro obligatorio de viajeros, ámbito de aplicación y alcance de la cobertura del seguro”, *Actualidad Civil*, núm. 2, 1990.
- ROY PÉREZ, C., “La acción directa” en *Estudios sobre el futuro Código Mercantil. Libro homenaje al profesor Rafael Illescas Ortiz*, Universidad Carlos III de Madrid, 2015.
- SÁNCHEZ CALERO, F.,
  - “Acción directa contra el asegurador” en *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Aranzadi, Pamplona, 1999.
  - *Curso de derecho civil II*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2018.
- SÁNCHEZ GAMBORINO, F.M., *Doctrina jurisprudencial sobre el contrato de transporte terrestre*, Aguilar, Madrid, 1957.
- SERRA RODRÍGUEZ, A., “El incumplimiento de la obligación y la responsabilidad contractual” en *Manual Derecho Civil II*, 2ª ed., Coord. DE VERDA Y BEAMONTE, J.R., Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013.
- VALVERDE Y VALVERDE, C., *Tratado de Derecho Civil Español*, T. III, Cuesta, Madrid, 1913.
- ZUBIRI DE SALINAS, M., *El contrato de transporte de viajeros: nuevas perspectivas*, Aranzadi, Cizur Menor, 2016.

## **Repertorio jurisprudencial.**

### **TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA**

- STJUE de 9 de junio de 2016, C – 287/14 (TJCE 2016\214).

### **TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

- STC núm. 118/1996, de 27 de junio (Tol 83051).

### **TRIBUNAL SUPREMO**

#### **Sala de lo civil**

- STS de 31 de marzo de 1992 (RJ 1992\2317).
- STS núm. 44/1993 de 2 de febrero (RJ 1993\792).
- STS núm. 443 /1993 de 7 de mayo (RJ 1993\3464).
- STS núm. 1090/1994 de 3 de diciembre (RJ 1994\9400).
- STS núm. 39/1995 de 6 de febrero (RJ 1995\3129).
- STS núm. 880/1996 de 4 de noviembre (RJ 1996\7909).
- STS núm. 1007/1996 de 21 de noviembre (RJ 1996\9195).
- STS núm. 562/1998 de 13 de junio (RJ 1998\4689).
- STS núm. 1050/2003 de 6 de noviembre (RJ 2003\8270).
- STS núm. 1193/2004 de 20 de diciembre (RJ 2004\8132).
- STS núm. 1210/2004 de 23 de diciembre (RJ 2005\82).
- STS núm. 1324/2007 de 5 de diciembre (Tol 1227453).
- STS núm. 388/2008 de 20 de mayo (RJ 2008\4607).
- STS núm. 791/2008 de 28 de julio (Tol 1378534).
- STS núm. 1085/2008 de 24 de noviembre (RJ 2008\6061).
- STS núm. 618/2010 de 8 de octubre (RJ 2010\7444).
- STS núm. 627/2011 de 19 de septiembre (RJ 2011\6424).
- STS núm. 905/2011 de 30 de noviembre (RJ 2012\3518).
- STS núm. 321/2019 de 5 de junio (RJ 2019\2213).

## **AUDIENCIAS PROVINCIALES**

- SAP Tarragona de 9 de marzo de 1993 (AC 1993\1246).
- SAP Sevilla núm. 144/1999 de 10 de junio (TOL 246857).
- SAP Barcelona de 17 de marzo de 2000 (AC 2001\2046).
- SAP Murcia núm. 331/2000 de 17 octubre (JUR 2001\43886).
- SAP Barcelona de 29 de enero de 2002 (JUR 2002\88254).
- SAP Ciudad Real núm. 100/2002 de 3 de abril (TOL 199864).
- SAP Ciudad Real núm. 101/2002 de 3 de abril (TOL 199864).
- SAP Huelva núm. 201/2002 de 30 abril (JUR 2002\168671).
- SAP Valencia de 24 de febrero de 2003 (JUR 2003\135715).
- SAP Alicante núm. 378/2003 de 18 de julio (JUR 2008\159238).
- SAP Sevilla núm. 481/2003 de 20 de octubre (TOL 333018).
- SAP Madrid núm. 246/2004 de 16 de febrero (TOL 491086).
- SAP Málaga núm. 845/2004 de 5 de julio (TOL 498269).
- SAP Madrid núm. 495/2004 de 6 julio (AC 2004\1127).
- SAP Asturias núm. 367/2004 de 24 de septiembre (JUR 2004\292492).
- SAP Asturias núm. 330/2004 de 28 de septiembre (JUR 2004\277435).
- SAP Córdoba núm. 495/2004 de 25 noviembre (JUR 2005\46200).
- SAP Palencia núm. 269/2005 de 3 de noviembre (AC 2005\2125).
- SAP Granada núm. 71/2006 de 10 de febrero (AC 2006\1001).
- SAP Barcelona núm. 264/2006 de 26 mayo (JUR 2007\11897).
- SAP Madrid núm. 362/2006 de 30 de mayo (TOL 1034692).
- SAP Madrid núm. 763/2006 de 27 de noviembre (JUR 2007\23554).
- SAP Córdoba núm. 153/2007 de 19 julio (AC 2007\2245).
- SAP Asturias núm. 93/2009 de 18 de marzo (AC 2009\515).
- SAP Alicante núm. 49/2010 de 4 de febrero (AC 2010\842).
- SAP Navarra núm. 114/2010 de 30 de junio (TOL 2020075).
- SAP Madrid núm. 147/2011 de 23 de marzo (TOL 2182699).
- SAP Madrid núm. 39/2012 de 7 de febrero (AC 2012\659).
- SAP Toledo núm. 108/2012 de 10 de abril (JUR 2012\186448).
- SAP Valencia núm. 459/2012 de 7 de septiembre (TOL 2705957).
- SAP Murcia núm. 359/2013 de 9 julio (JUR 2013\285136).