

Responsabilidad civil por daños personales a los viajeros en los servicios de transporte por carretera

Carmen ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA

Profesora Contratada Doctor Departamento de Derecho Mercantil. Universidad de Granada

Diario La Ley, Nº 7825, Sección Doctrina, 26 Mar. 2012, Año XXXIII, Ref. D-132, Editorial LA LEY

LA LEY 2649/2012

Mediante este estudio se procede a analizar la responsabilidad civil generada en el transportista por los daños no patrimoniales que ocasionase a los viajeros en la ejecución de los servicios de transporte terrestre por carretera en aras de exponer con claridad cuál es su naturaleza jurídica, los criterios de imputación, la diligencia exigible, el nexo causal, la valoración del daño y el plazo de prescripción.

Normativa comentada

I. ÁMBITOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL

Como primera de las cuestiones que se plantea en el análisis de la responsabilidad civil del transportista por los daños personales derivados de la realización de servicios de transporte terrestre por carretera viene establecida en torno a la necesidad de delimitar ante qué concreto régimen de responsabilidad nos encontramos.

De esta forma, el primer ámbito ante el que nos podemos encontrar será el del ejercicio de la acción de responsabilidad civil contractual, fundamentada, tanto en la compra del billete por el viajero por el que se acredita la existencia de un previo contrato de transporte que le une con el porteador y por el que éste queda obligado a transportarlo de un lugar a otro de forma que llegue incólume a su destino, como en base al art. 2. RDLeg. 1/2007, de 16 de noviembre (LA LEY 11922/2007), al tratarse el viajero de un usuario que tiene derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios demostrados que la utilización del servicio de transporte le irroque.

Además, también a través de esta vía de responsabilidad contractual se permite, que ante la complejidad de medios materiales y humanos con que se lleva a cabo la operación del transporte, pueda resultar responsable la empresa transportista con la que el viajero contrató el servicio cuando el accidente que produce los daños personales haya sido ocasionado por culpa, tanto de los que ejecutan el servicio en calidad de empleados de aquél, como por los que prestan la actividad desde su condición de personas que dependen de empresa ajena.

Pero ahora bien, ante el riesgo de que la deuda desencadenada por la reclamación de responsabilidad civil mediante tal acción contractual sobrepasase las posibilidades económicas del empresario privado, se vino exigiendo a las empresas de transporte público de viajeros en base al art. 5.2 RD 1211/1990, de 28 de septiembre (LA LEY 2629/1990), la concertación de un seguro que denominado como seguro obligatorio del transportista cubriese de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que ocasionasen con ocasión del transporte.

No obstante, tanto en base al RD 1136/1997, de 11 de julio (LA LEY 2691/1997), como a la disposición adicional vigésimo cuarta de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, se procedió a modificar el art. 5 del RD 1211/1990, de 28

de septiembre (LA LEY 2629/1990), y el ap. 1 del art. 21 Ley 16/1987, de 30 de julio (LA LEY 1702/1987) respectivamente. Como consecuencia de ello, se atendió a suprimir la referencia que hasta entonces se efectuaba sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil del transportista, y se dejó al señalamiento por la normativa específica para cada tipo de transporte la exigencia o no del requerimiento de seguros que cubriesen de forma ilimitada las responsabilidades civiles ocasionadas por el incumplimiento de las obligaciones contractuales del transportista.

Hasta ahora, y en el ámbito del transporte terrestre por carretera, el pronunciamiento expreso sólo se ha producido en el caso del transporte sanitario público por carretera, en donde se exige a la empresa transportista tener cubierta «de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que se causen con ocasión del transporte» [art. 24 c) Orden de 3 de septiembre de 1998 (LA LEY 6325/1998)]. Así pues, para las restantes formas de transporte por carretera será el propio transportista el que voluntariamente podrá optar por concertar o no este seguro de responsabilidad civil.

Como segunda opción para atender a la reclamación de responsabilidad civil frente al transportista, se encuentra la de proceder al ejercicio de la acción extracontractual, fundamentada en un actuar negligente de dicha propietaria o de alguno de sus empleados (arts. 1903 CC (LA LEY 1/1889) y 1.1 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004), por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor).

Pero ahora bien, desde el art. 2 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004), se exige a todo conductor de vehículos a motor que asegure su responsabilidad civil frente a terceros como consecuencia de hechos de la circulación. Es por ello por lo que, dado que también los viajeros como ocupantes del vehículo resultan estar incluidos en el ámbito del citado seguro ya que éste cubre la reparación del daño causado a todo perjudicado por hechos de la circulación salvo determinadas exclusiones entre las que no se encuentran mencionados (art. 5 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004)), el transportista podrá cubrir hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la deuda derivada de la responsabilidad extracontractual surgida por los perjuicios ocasionados con motivo de la circulación a sus viajeros, mientras que el resto hasta el montante total de la indemnización, sería dirigido con cargo al seguro voluntario o hacia el propio responsable del siniestro (arts. 2 (LA LEY 1459/2004) y 4 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004)).

Pero además de todo este ámbito de responsabilidad civil por culpa, también, de una forma perfectamente compatible con el ejercicio de acciones en aquél, y por los mismos perjuicios, surge en base al RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989), una responsabilidad civil objetiva, que denominada como acción del seguro obligatorio de viajeros supone un planteamiento distinto para su ejercicio, dado que tal responsabilidad surge por el mero hecho de haberse sufrido por el viajero lesiones mientras era transportado, y sin que se tenga que alegar incumplimiento o negligencia por la porteadora para que funcione la garantía (1) .

La obtención de aquellas indemnizaciones por el viajero perjudicado o sus derechohabientes cuando sufran daños corporales en accidentes que tengan lugar con ocasión del desplazamiento en un medio de transporte público colectivo de personas, están garantizadas por el seguro obligatorio de viajeros (art. 1 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989)), que constituido como modalidad del seguro privado de accidentes, tiene como fin amparar a todo viajero que utilice medios de locomoción destinados al transporte público colectivo de personas prestándole un respaldo de cobertura a efectos de minorar el riesgo en cuanto usuario de este servicio.

II . PRESUPUESTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL EMPRESARIO TRANSPORTISTA

El primer ámbito ante el que nos podemos encontrar para que el viajero reclame frente al transportista por los

daños personales derivados de la realización de servicios de transporte terrestre por carretera será el correspondiente a la acción de responsabilidad civil de forma contractual. Pero ahora bien, en tanto que el régimen regulador de esta responsabilidad no se encuentra establecido por el Código de Comercio ni por Leyes mercantiles especiales, y además no pueden aplicarse por analogía las normas que desde el Código de Comercio establecen el régimen de la responsabilidad del porteador en el transporte por mercancías, debe suplirse esta laguna legal con la legislación civil específica del contrato de obra (arts. 1601 (LA LEY 1/1889) y ss., CC), y la general sobre el incumplimiento de los contratos (arts. 1101 (LA LEY 1/1889) y ss. CC).

Así las cosas, para que exista responsabilidad civil será necesario, en primer término, la existencia de un incumplimiento por el transportista de su obligación contractual, por acción u omisión, al no haber realizado todas las operaciones necesarias e idóneas para trasladar al viajero de un lugar a otro en perfectas condiciones y al que de alguna manera se pueda considerar como causa de un daño (2) al que no se le añada ninguna particularidad para que pueda ser resarcible (3) .

Además, cabe señalar que —tal y como viene siendo jurisprudencia constante— no basta con alegar la realización de un acto u omisión culpable, sino que el viajero debe dar cumplida prueba del hecho generador del daño sufrido hasta tal punto que se considera que la acreditación de la culpa es un requisito básico para el éxito de la acción (4) . Esta responsabilidad probada no cesará más que en los casos en los que el transportista demostrase que el acto lesivo deriva de un evento calificable como caso fortuito o fuerza mayor. Pero además, y dado que lo transportado son personas, se permite eximir también de responsabilidad a éste cuando acreditase que la conducta imprudente del viajero fue la causa única del accidente, y que en el caso de que aconteciese un concurso de culpas, se proceda a la moderación de responsabilidades por los Tribunales al amparo del art. 1103 CC (LA LEY 1/1889).

También, todavía cabe señalar que junto a aquellas exigencias legales apuntadas, para que se produzca responsabilidad civil es preciso que exista un criterio que permita imputar de forma dolosa o culposa dicha responsabilidad al transportista tanto por sus propios actos, como por los de sus dependientes (art. 1596 CC (LA LEY 1/1889)) así como por la de los empleados de otra empresa con el que el viajero no contrató, en tanto que desde el art. 76 Ley 16/1987, de 30 de julio (LA LEY 1702/1987) de transportes terrestres y el art. 85 RD 1211/1990, de 28 de septiembre (LA LEY 2629/1990) (modificado por el art. 48 del RD 1225/2006, de 27 de octubre (LA LEY 10961/2006)), se establece que respecto a los supuestos de colaboración entre las empresas de transporte de viajeros, el servicio sea considerado a efectos de las relaciones jurídico-privadas, prestado por la empresa concesionaria del servicio regular.

No obstante, este excesivo subjetivismo expuesto puede resultar corregido a través de la aplicación de las normas dirigidas a la protección de los consumidores y usuarios. En efecto, dado que el viajero que detenta su billete es un usuario que tiene derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios demostrados que la utilización del servicio le irroga (art. 2. RD 1/2007, de 16 de noviembre (LA LEY 11922/2007)), se puede considerar que le es de aplicación el art. 148 RD 1/2007, de 16 de noviembre (LA LEY 11922/2007), y por consiguiente, que se permitiría aplicar el régimen de responsabilidad objetiva que en este precepto se acoge. De este modo, y dado que desde la citada disposición legal se establece expresamente que «en todo caso, se consideran sometidos a este régimen de responsabilidad... los medios de transporte», cabría afirmar la inclusión de la reclamación de responsabilidad del viajero al transportista en este especial sistema de responsabilidad objetiva donde el criterio de imputación deja de ser la culpa de éste y donde además le bastará con probar a aquél que el daño le fue causado por el uso del servicio en cuestión.

Pero ahora bien, ello no es si embargo causa o motivo para que la responsabilidad del transportista surja siempre. Esto se debe a que se permite exonerar de responsabilidad al transportista cuando acreditase que el daño se debió a culpa exclusiva de la víctima (5) . Pero además, también se debe a que para que resulte de aplicación este régimen de responsabilidad, se requiere que el riesgo del que se derive el perjuicio no sea imaginable del procurado por un servicio dirigido al traslado de personas por vías terrestres públicas abiertas a la circulación general y en el que se cumplen las condiciones objetivas de seguridad que le son exigibles (6) .

Como segunda opción para atender a la reclamación de responsabilidad civil frente al transportista, se encuentra la de proceder al ejercicio de la acción extracontractual, fundamentada en un actuar negligente de dicha propietaria o de alguno de sus empleados (arts. 1 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004), y 1902 y ss., CC). Piénsese por ejemplo en el pasajero que no poseía billete y durante el transporte sufre lesiones, o en el empleado de la empresa transportista que por no prestar la diligencia exigible no puede evitar que se produzca un daño a uno de sus viajeros.

Así las cosas, para que exista responsabilidad civil extracontractual será necesario, en primer término, la existencia de una acción u omisión dañosa imputable al transportista en la que sin tener que tratarse de un acto ilícito, intervenga cualquier género de culpa o negligencia y en la que el daño tenga que haberse producido con «motivo de la circulación», tal y como establece el art. 1 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004).

No obstante, si concurrieran la negligencia del transportista conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización atendiendo a la respectiva entidad de las culpas concurrentes (arts. 1103 CC (LA LEY 1/1889) y 1.1. ap. 4 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004)).

Igualmente, hay que tener en cuenta que esta pauta de imputación de responsabilidad hacia el transportista también surge por la previa actuación culposa de sus dependientes, dada su condición de empresario y siempre y cuando la circulación del vehículo se debiese a una actividad empresarial, y existiese entre éstos y aquél una situación de relación jerárquica o de dependencia que permitiese dar órdenes e instrucciones (arts. 1903.4 CC (LA LEY 1/1889) y 1.1. ap. 5 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004)).

Además, también hay que indicar que el hecho generador del daño debe estar siempre cumplidamente acreditado para calibrar la presencia de la relación de causalidad y la culpa del causante del daño, correspondiendo desde luego a quien reclama la carga de probar la realidad y desarrollo de este hecho. Pero ahora bien, esta responsabilidad probada cesará cuando el transportista probase que la producción del daño se debió únicamente a la conducta o la negligencia del viajero perjudicado o a una fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo en la que no se podrán incluir los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos (art. 1.1. ap. 2 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004)). En el caso de que la imputación de responsabilidad al transportista fuese por los daños ocasionados al viajero derivados de un actuar culposo o negligente de sus auxiliares, la responsabilidad cesará cuando el transportista probase que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño (arts. 1903.6 CC (LA LEY 1/1889) y 1.1. ap. 5 RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004)).

Pero ahora bien, todo este sistema de responsabilidad civil descrito, expone una serie de insuficiencias que impiden otorgar una adecuada protección a los viajeros. En efecto, si la acreditación de la relación causal entre el daño inferido y el comportamiento lesivo en este tipo de siniestros encierra particular dificultad ante el riesgo que significa por sí el traslado de personas por vías terrestres por estar abiertas a la circulación en general y la complejidad que supone proceder a su delimitación con respecto a los peligros derivados de los actos culposos, no

se puede hacer depender el éxito de la acción de una prueba de la culpa del transportista o del conductor, que si existe, es difícil de probar. Además, también resulta injusto hacer soportar a las víctimas las consecuencias de accidentes que hubiesen sido causados por fuerza mayor.

De este modo, si el hecho de considerar que si quien ha causado el daño no ha incurrido en culpa alguna no puede ser condenado por las consecuencias dañosas de dicho acto, pero que esto otorga una insuficiente protección a las víctimas del tráfico, se pone de manifiesto que el medio que permite llegar a una solución de los problemas debe buscarse fuera de los principios de responsabilidad propios del derecho civil para encontrarse en la categoría de la institución del seguro. Y en efecto, esto es lo que se ha pretendido a través de la instauración del seguro obligatorio de viajeros. Que se tenga en cuenta que el tráfico comporta un riesgo que ha de ser asumido colectivamente, y que no se trata de un simple riesgo individual que representa la contrapartida por los beneficios que se obtienen de su explotación.

Pero ahora bien, la aplicación del seguro obligatorio de viajeros supone un planteamiento distinto.

En primer término, sólo se entiende válidamente constituida la relación jurídico procesal dirigida a exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar por responsabilidad del seguro obligatorio de viajeros, entre el perjudicado o sus herederos y la entidad aseguradora, sin que quepa la condena solidaria de esta última con respecto a la entidad transportista. Corresponderá a la compañía aseguradora si pretende exonerarse de tal reclamación, acreditar la concurrencia de alguna de las circunstancias contempladas en el art. 9 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989).

Frente a la compañía aseguradora, corresponderá al perjudicado o a sus herederos probar que el daño que le fue causado entra dentro de la cobertura otorgada por el seguro obligatorio de viajeros.

Para ello, en primer lugar, el viajero tendrá que justificar que en el momento del accidente estaba provisto del correspondiente título de transporte (art. 13.3 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989)). No obstante, y en el caso de que el transportista incumpliendo su mandato legal, no tuviese suscrita la oportuna póliza del seguro obligatorio de viajeros, será el consorcio de compensación de seguros el que cubra, a cambio de una prima que se incorporará a todas las pólizas que las entidades aseguradoras emitan por razón de este seguro, la indemnización de los daños corporales que se ocasionasen a los viajeros, y ello sin perjuicio de que posteriormente repitiese contra el transportista la acción para recuperar lo pagado (arts. 25 (LA LEY 3315/1989) y 26 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989)).

Pero también, y en segundo término, corresponderá al viajero acreditar si el riesgo que se deriva del perjuicio está dentro de la cobertura amparada por el seguro, al tratarse de un seguro de accidentes personales. Así pues, y dado que el riesgo cubierto se identifica con el accidente, es decir, por la lesión corporal que deriva de una causa violenta, súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado que produzca invalidez temporal, permanente o muerte, se convierte en un elemento fundamental para determinar su presencia, y por ello, la consiguiente aplicación del seguro obligatorio de viajeros, la concurrencia del evento causal, la lesión corporal y la relación entre ambas.

Así pues, y pronunciándonos en primer lugar en relación con el elemento causal, esto es, la causa del menoscabo corporal producido en el viajero expuesto al riesgo, a la hora de establecerse la regulación propia del seguro obligatorio de viajeros, el legislador ha seguido los presupuestos contemplados desde el art. 100 Ley 50/1980, de 8 de octubre (LA LEY 1957/1980), y así pues, ha atendido a considerar que la protección del seguro no alcanza a los asegurados que provoquen dolosamente los accidentes (art. 9 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989)), y ha venido a delimitar el ámbito causal referente de forma concreta a la cobertura otorgada por el

seguro obligatorio de viajeros al estimar que gozarán de protección «las lesiones corporales que sufran 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» (art. 7 del RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989)). Pero ahora bien, lo anterior no debe de entenderse en el sentido de considerar que tal precepto se trata de una enumeración cerrada. Esto se debe a que también gozarán de cobertura por el seguro, otros funcionamientos anormales no descritos por tal disposición, dado que la redacción concluye con una cláusula que deja la puerta abiertas a otras formas de accidentes protegidos («... y cualquier otra avería»). Igualmente, se podrá advertir que serán objeto de cobertura las lesiones producidas al viajero como consecuencia de la subida y bajada al vehículo, así como los ocurridos durante la entrega o recuperación del equipaje directamente del vehículo (art. 8 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989)). Por último, también son objeto de cobertura las lesiones producidas en el viajero como consecuencia de su propia negligencia o de terceros también viajeros, y ello puesto si bien desde el art. 9 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989), se excluyen a los actos dolosos, se olvida de las lesiones causadas por culpa o imprudencia de los ocupantes del vehículo, modificándose así lo dispuesto en el RD 489/1969, de 6 de marzo. Fruto de todo lo anterior, se pone de manifiesto que el riesgo cubierto por este seguro es el del accidente que tenga su origen o su incidencia en el desarrollo de la actividad de transporte, quedando fuera de la protección todos aquellos accidentes causados por hechos ajenos al desenvolvimiento de la actividad.

En segundo término, y en relación pues con la concurrencia de la lesión corporal, se exige que para que sean objeto de cobertura por este seguro obligatorio los perjuicios personales sufridos por el viajero como consecuencia del transporte, los daños no se limiten a cualquier menoscabo, sino que deberán de producir ciertos efectos, estos son, la necesaria generación de «muerte, invalidez permanente o incapacidad temporal del viajero» (art. 3 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989)). Pero además de lo anterior, las indemnizaciones por muerte y por incapacidad permanente del asegurado sólo procederán cuando se cumpla la sucesión temporal y causal fijada por la propia norma. Respecto a la primera, el art. 16 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989), indica que sólo procederá la indemnización por muerte si ésta se produce durante el transcurso de dieciocho meses contados desde la fecha del accidente y es consecuencia directa del mismo. Además, se considera que el fallecimiento es consecuencia del accidente si se origina por agravación de la enfermedad o la lesión producida por el asegurado con anterioridad. Respecto a la segunda, el art. 17 del RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989), establece que se atenderá la indemnización por incapacidad permanente del asegurado cuando la naturaleza de las lesiones que presumiblemente deban de dar lugar a incapacidad permanente haga imposible el diagnóstico definitivo durante el curso del tratamiento.

Pero además de lo anterior, también se hace preciso acreditar la existencia de una sucesión de hechos unidos por una relación de causalidad entre causa y efectos. Esto es, se hace necesario constatar que la lesión corporal inferida al viajero generadora de muerte, o incapacidad permanente o parcial tiene su origen o incidencia en el desarrollo de la actividad de transporte. Para ello, se tendrá que proceder a efectuar por los tribunales un atento estudio de cada caso a través de la aplicación de las distintas teorías de la causalidad, huyéndose de tal modo de ideas preconcebidas, de esquemas predeterminados o de reflexiones filosóficas.

III. VALORACIÓN DEL DAÑO: SISTEMA DE INDEMNIZACIÓN, LÍMITES A LA CUANTÍA, ACUMULACIÓN DE INDEMNIZACIONES Y PRELACIÓN DE BENEFICIARIOS

Siendo, desde el punto de vista de su estructura, la responsabilidad civil un derecho de crédito a favor del perjudicado, genera la obligación para el responsable de cumplir una determinada prestación, esto es, la de reparar el daño causado. Pero ahora bien, la realización de tal operación dependerá de la clase de acción civil que

atienda a ejercitarse.

De esta forma, si la reclamación del viajero frente al transportista por los daños personales derivados de la realización de servicios de transporte terrestre por carretera se fundamenta en el ejercicio de la acción de responsabilidad civil de forma contractual, corresponderá a los Tribunales la determinación de la cuantía indemnizatoria conforme a las normas generales de los arts. 1101 (LA LEY 1/1889) y 1106 CC (LA LEY 1/1889), y de esta forma pues, con arreglo a la cuantificación de dicha indemnización por vía de la constatación y consideración de todos daños personales efectivamente sufridos por el viajero, sin sujeción a baremos, ni a límites legales algunos. Pero ahora bien, lo anterior no obsta para que a la hora de determinarse las consecuencias económicas derivadas de ciertos daños que presentan problemas para su valoración, como son los que recaen en la esfera del propio cuerpo del viajero, en su integridad psíquica, así como en los daños morales, algunos juzgados tengan en cuenta como referencia el baremo indemnizatorio establecido por el RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004). Esto se debe puesto a que si bien éste es un baremo cuya aplicación no es obligatoria para los casos procedentes *ex contractu*, no impide que pueda utilizarse como un criterio orientativo e ilustrador por parte de los Jueces y Tribunales.

Si la reclamación del viajero frente al transportista por los daños personales derivados de la realización de servicios de transporte terrestre por carretera se fundamentase en el ejercicio de la acción de responsabilidad civil extracontractual, corresponderá a los Tribunales la determinación de la cuantía indemnizatoria conforme al baremo establecido por el RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004), para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación de vehículos a motor, en el que se recoge un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones que constituye una cuantificación legal del «daño causado» a que se refiere el art. 1902 CC (LA LEY 1/1889) (7). Este sistema indemnizatorio se impone en todo caso, salvo que se tratase de la comisión de delitos dolosos, en cuyo caso, la indemnización siempre será determinada con arreglo a la totalidad de los daños reales producidos al viajero, sin límite legal alguno (art. 1107 CC (LA LEY 1/1889) y ap. 1 del Anexo del RDLeg. 8/2004, de 29 de octubre (LA LEY 1459/2004)).

Si la reclamación del viajero frente al transportista por los daños personales derivados de la realización de servicios de transporte terrestre por carretera se fundamentase en el ejercicio de la acción correspondiente al seguro obligatorio de viajeros, corresponderá a los Tribunales la determinación de la cuantía indemnizatoria conforme a una cantidad fija establecida en el baremo incluido en el Anexo del RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989) (8), integrado por normas cuantificadoras de específicos daños producidos a la integridad física o psíquica, además de la cobertura de la asistencia sanitaria que se extenderá como límite máximo, hasta las 62 horas siguientes al momento del accidente, cuando se trate de lesiones que no requieran hospitalización del asegurado o tratamiento especializado en cura ambulatoria, hasta 10 días cuando los asegurados la tuvieran cubierta por otros seguros obligatorios, y hasta 90 días en los demás casos (art. 19 RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989)). Pero ahora bien, a efectos de evitar que el viajero, percibiese indemnizaciones por conceptos distintos, y de tal forma pues, que acumulase retribuciones que le hiciesen percibir diversas compensaciones que superasen con mucho el valor real del daño, la cobertura del seguro obligatorio del viajero únicamente entrará en juego en el caso en el que no quedase cubierto el perjuicio sufrido a través de la indemnización otorgada por la vía del seguro obligatorio de vehículos a motor.

IV. PLAZO DE PRESCRIPCIÓN

El plazo de prescripción de las acciones que el viajero perjudicado posee frente al transportista dependerá de la

clase de responsabilidad asumida.

Así pues, en el caso en el que nos encontrásemos ante una responsabilidad extracontractual, el plazo de prescripción de la acción será de un año «desde el día que lo supo el agraviado» (art. 1968.2 CC (LA LEY 1/1889)). En el caso en que la responsabilidad civil derivase del incumplimiento del contrato, será de aplicación el plazo de los quince años previstos en el art. 1964 CC (LA LEY 1/1889).

Cuestión distinta es el supuesto de que el viajero ejercitase la acción del seguro obligatorio de viajeros, dado que al tratarse de una acción derivada del propio contrato de seguro obligatorio de viajeros, sí que le resulta de aplicación el cómputo de tiempo previsto en el art. 23 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre (LA LEY 1957/1980), del contrato de seguro, y por el que se indica que para el caso de tratarse de un seguro de personas como lo es éste, el plazo sea de cinco años.

- (1) En este sentido vid. la STS núm. 618/2010, de 8 de octubre (LA LEY 171457/2010) (LA LEY 171457/2010), así como las SSAP Navarra 30 de junio de 2010 (LA LEY 214785/2010) (LA LEY 214785/2010), Córdoba 12 de marzo de 2004 (LA LEY 63972/2004) (LA LEY 63972/2004); Sevilla 3 de septiembre de 2001 (LA LEY 155038/2001) (LA LEY 155038/2001); Almería 10 de febrero de 2000 (LA LEY 35237/2000) (LA LEY 35237/2000); Córdoba 9 de mayo de 2000 (LA LEY 95562/2000) (LA LEY 95562/2000); Castellón 2 de noviembre de 2000 (LA LEY 2-11-2000); Asturias 3 de febrero (LA LEY 5886/1999) (LA LEY 5886/1999) y 10 de junio de 1999 (LA LEY 1658/1999); Barcelona 6 de mayo de 1994 (LA LEY 18590/1995) (LA LEY 18590/1995).

[Ver Texto](#)

- (2) Pronunciándose en este sentido sobre la condición del comportamiento lesivo del transportista vid. SAP Sevilla 3 de septiembre de 2001 (LA LEY 155038/2001) (LA LEY 155038/2001).

[Ver Texto](#)

- (3) La jurisprudencia muestra una tendencia sumamente expansiva en la apreciación de estos daños inferidos a las personas, pues acoge la necesidad de indemnizar toda agresión a un interés legítimo de aquéllos siempre y cuando sea un daño cierto, actual o futuro. Por ejemplo, de una lesión corporal diagnosticada de la que en un tiempo naciesen secuelas. Así pues, aquel daño podrá quedar comprendido tanto por los morales, esto es, por las lesiones a la integridad física de la propia víctima [Cfr. SSAP Huelva 3 de octubre de 2002 (LA LEY 162493/2002) (LA LEY 162493/2002); Barcelona 5 de febrero de 2001 (LA LEY 29623/2001) (LA LEY 29623/2001); Asturias 3 de febrero de 1999 (LA LEY 5886/1999) (LA LEY 5886/1999)] o los inferidos a los familiares o seres queridos como consecuencia de la muerte del viajero, como por los daños psíquicos, es decir, tanto los que provoque una enfermedad psíquica, como los que meramente determinen un trastorno de esa índole (incomodidad, angustia, etc.), y ello sin perjuicio de que un ataque a tales bienes extrapatrimoniales pudiese tener también repercusión en el patrimonio, lo que podría igualmente ocasionar, a saber, gastos realizados para la curación e ingresos dejados de percibir durante la incapacidad temporal y perjuicios económicos futuros para la víctima. De esta forma, las lesiones producidas como consecuencia de un accidente del transportista no le impide reclamar al viajero por el dinero dejado de ganar con su trabajo como consecuencia de su convalecencia [SAP Tarragona 26 de noviembre de 2003 (LA LEY 59800/2001) (LA LEY 59800/2001)], porque aun no trabajando se encontraba en edad laboral [SAP Córdoba 9 de mayo de 2000 (LA LEY 95562/2000) (LA LEY 95562/2000)], o por los gastos médicos ocasionados [SAP Valladolid 19 de marzo de 2001 (LA LEY 59800/2001) (LA LEY 59800/2001)], dado que esto no generaría una doble indemnización, sino una sola de mayor entidad.

[Ver Texto](#)

- (4) En este sentido vid. SSAP Córdoba 12 de marzo de 2004 (LA LEY 63972/2004) (LA LEY 63972/2004); Tarragona 26 de noviembre de 2003 (LA LEY 195063/2003) (LA LEY 195063/2003); Barcelona 5 de febrero de 2001 (LA LEY 29623/2001) (LA LEY 29623/2001); Madrid 26 de marzo de 2001 (LA LEY 65010/2001) (LA LEY 65010/2001); Sevilla 3 de septiembre de 2001 (LA LEY 155038/2001) (LA LEY 155038/2001); Almería 10 de febrero de 2000 (LA LEY 35237/2000) (LA LEY 35237/2000); Asturias 3 de febrero de 1999 (LA LEY 5886/1999) (LA LEY 5886/1999); Barcelona 6 de mayo de 1994 (LA LEY 18590/1995) (LA LEY 18590/1995).

[Ver Texto](#)

- (5) La responsabilidad objetiva del transportista en base al art. 148 del RD 1/2007, de 16 de noviembre (LA LEY 11922/2007), sólo podrá resultar de aplicación teniéndose en cuenta la conducta de quien sufrió el daño, de tal modo que cuanto éste sea fundamentalmente determinante de dicho resultado lesivo, indudable resulta, tanto por el propio art. 148 del RD 1/2007, de 16 de noviembre (LA LEY 11922/2007), donde se indica que «se responderá de los daños originados en el correcto uso de los servicios», como por los principios de justicia distributiva, conmutativa y social, así como de la seguridad jurídica, que no se puede hablar de una responsabilidad indemnizable que se pueda reprochar a un tercero.

[Ver Texto](#)

- (6) Para que opere este sistema de responsabilidad hay que poner el precepto que lo contempla en relación con el art. 11 del RD-Leg. 1/2007, de 16 de noviembre, en donde el legislador al precisar el ámbito de la protección y seguridad otorgada a los consumidores y usuarios, indica que los servicios puestos en el mercado a disposición de los usuarios no implicarán riesgos para su salud o seguridad «o únicamente los riesgos compatibles con el uso del bien o servicio y considerados admisibles dentro de un nivel elevado de protección de la salud y seguridad de las personas». Tal observación queda reflejada en la SAP de Barcelona de 5 de febrero de 2001 (LA LEY 29623/2001) (LA LEY 29623/2001).

[Ver Texto](#)

- (7) Vid. SAP, Asturias de 10 de junio de 1999 (LA LEY 1658/2000) (LA LEY 1658/2000), Álava 13 de mayo de 2009 (LA LEY 125661/2009) (LA LEY 125661/2009), Jaén 22 de marzo de 2011 (LA LEY 29303/2011) (LA LEY 29303/2011).

[Ver Texto](#)

- (8) Vid. SAP, Córdoba 9 de mayo de 2000 (LA LEY 95562/2000) (LA LEY 95562/2000); Barcelona 5 de febrero de 2001 (LA LEY 29623/2001) (LA LEY 29623/2001); Córdoba 9 de julio de 2001 (LA LEY 138097/2001) (LA LEY 138097/2001) y Tarragona 26 de noviembre de 2003 (LA LEY 195063/2003) (LA LEY 195063/2003).

[Ver Texto](#)

