

1.6. Responsabilidad Civil

La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y el interés casacional del artículo 45 del TRLRCSCVM

Civil liability in the circulation of motor vehicles and the appealability of article 45 of TRLRCSCV

por

ELENA FERNÁNDEZ DE LA IGLESIA*
Profesora de Derecho Civil. UCM

RESUMEN: El extenso estudio a lo largo de la historia tanto de la responsabilidad civil como de la circulación de los vehículos a motor nos ha llevado a disponer de una gran diversidad de normativas que, aún a día de hoy, no pueden abarcar todos los supuestos de daños que se generan en la actualidad. En los casos de daños en accidentes de tráfico podemos hablar tanto de responsabilidad civil como de responsabilidad penal, pero hemos querido centrarnos en las dificultades en la determinación de la responsabilidad civil según los elementos que debemos encontrar necesariamente en cada caso. Hemos querido aprovechar este tema para hacer mención a una cuestión de especial interés como es la aplicación por el Tribunal Supremo del artículo 45 del TRLRCSCVM en la STS 69/2025 que hemos analizado a lo largo del presente artículo, hablando de cuestiones como la transmisión de derechos de crédito y la reducción de la indemnización establecida por daños personales en accidentes de tráfico a los herederos.

ABSTRACT. *The extensive study throughout history of both civil liability and the circulation of motor vehicles has led us to have a great diversity of regulations that, even today, cannot cover all the cases of damage that are generated today. In cases of damage in traffic accidents, we can speak of both civil and criminal liability, but we wanted to focus on the difficulties of determining civil liability according to the elements that must necessarily be found in each case. We wanted to take advantage of this subject to mention an issue of special interest, namely the Supreme Court's*

* Número de investigador. Código ORCID: 0000-0003-0999-9044

application of article 45 of the TRLRCSCVM in STS 69/2025, which we have analysed throughout this article, discussing issues such as the transfer of credit rights and the reduction of compensation established for personal injury in traffic accidents to the heirs.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad civil. Circulación de vehículos a motor. Derecho de crédito. Interés casacional.

KEYWORDS. *Civil liability. Circulation of motor vehicles. Credit Law. Interest of the court.*

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO. A. RELACIÓN CON EL CÓDIGO CIVIL Y NORMATIVA SECTORIAL DE TRANSPORTE B. PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES RELEVANTES.—III. RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS.—IV. CRITERIOS PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD. A. ACCIÓN U OMISIÓN B. DAÑOS SUFRIDOS. C. LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD. D. FACTORES DE ATRIBUCIÓN.—V. EL ARTÍCULO 45 DEL TRLRCSCVM.—VI. CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL FALLO.—VII. CONCLUSIONES.—VIII. BIBLIOGRAFÍA.—IX. ÍNDICE DE AUTOS, SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO AUDIENCIAS Y JUZGADOS CITADAS POR ORDEN CRONOLÓGICO.—X. LEGISLACION CITADA

I. INTRODUCCIÓN

El estudio de la responsabilidad civil ha llevado a hacer distinción en supuestos especiales, entre ellos encontramos la responsabilidad civil que surge de la circulación de vehículos a motor; aunque dentro de ello existen multitud de supuestos. En el presente trabajo analizamos la reciente STS 69/2025, de 14 de enero, sobre el recurso de casación interpuesto contra la SAP 510/20 de Madrid, Sección 9ª en el recurso de apelación nº 540/2020, dimanante de las actuaciones de juicio ordinario nº 759/2017 del Juzgado de Primera Instancia nº19 de Madrid. En el presente caso es objeto de recurso la casación de la acción de resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos por el demandante como consecuencia de las lesiones sufridas el 16 de febrero de 2016. El demandante era pasajero del autobús 8906 de la línea C1 de la EMT, propiedad del Ayuntamiento de Madrid, en ese momento el conductor frenó bruscamente por no ir debidamente atento a las circunstancias del tráfico, lo que provocó la caída del demandante y lesiones.

En el ámbito del transporte público, la seguridad de los pasajeros es una obligación primordial de los operadores y conductores. Por ello, en los casos en los que se provoque un daño a los pasajeros, se debe esclarecer cómo ha sido causado ese daño y por ende de quién es la responsabilidad para ver si existe o no obligación de indemnización. En este estudio analizaremos el tipo de responsabilidad que surge en este supuesto, así como la indemnización que debe fijarse.

Por otro lado, se cuestiona la aplicación del artículo 45 del TRLRCSCVM ya que, interpuesta la demanda por el lesionado y celebrada la audiencia previa en noviembre de 2018 el mismo fallece en fecha 14 de junio de 2019 y en fecha 25 de junio del mismo año se tienen por personadas en el procedimiento la viuda e hijas

del demandante en su condición de herederas. En fecha 3 de julio de 2019 se celebró el juicio y la parte demandada alegó la aplicación del artículo mencionado en donde se fija la indemnización por secuelas en caso de fallecimiento del lesionado tras la estabilización y antes de fijarse la indemnización, por lo que se discute si será o no de aplicación en este caso.

II. RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

La disciplina legal en materia de circulación de vehículos a motor está constituida por normas de todo rango, por eso entendemos necesario analizar el derecho comunitario e internacional para poder ver al completo el derecho español y sus normas aplicables¹.

En el Derecho de la Unión Europea sobre este asunto vamos a destacar cinco Directivas por orden cronológico. En primer lugar, la Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril 1972 en la cual se impuso la instauración en todos los vehículos de un sistema obligatorio de aseguramiento de la responsabilidad civil de los vehículos de motor. En segundo lugar, la Directiva 84/5/CEE, de 30 de diciembre 1983 por la que se obliga a que ese seguro cubra tanto los daños corporales como los materiales, además de una cuantía mínima para cubrir cada tipo de daño. A su vez, obligaba a los Estados miembros a crear un Organismo de Garantía, que interviniera en ciertos tipos de accidentes. En tercer lugar, la Directiva 90/232/CEE, de 14 de mayo, llamada a resolver ciertas carencias de las dos Directivas ya mencionadas. En cuarto lugar, la Directiva 2000/26/CE, de 16 de mayo, que se fundamenta en los daños sufridos por personas en país distinto al de su residencia, ya que estas personas encontrarán mayor dificultad para reclamar sus daños que las víctimas residentes. Y, en quinto lugar, la Directiva 2005/14/CE, de 11 de mayo de 2005 que se desarrolla para una mejor protección de las víctimas de los accidentes de tráfico y de los asegurados, con ella se actualizan las cuantías mínimas fijadas en 1983 así como la ampliación de las coberturas del seguro obligatorio, es especialmente importante que en ella se veda la introducción de franquicias y se sientan los pilares de un sistema comunitario uniforme de seguro obligatorio.

Además de dichas Directivas, vamos a destacar el Reglamento (CE) 864/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, esto es especialmente importante en materia de responsabilidad en circulación de vehículos de accidentes a motor. Debemos destacar además que, como consecuencia de la pluralidad de normas de distinto origen que regulan esta materia, puede producirse lo que se ha denominado concurrencia de normas como ocurre con la norma de conflicto en el Derecho Internacional Privado, debiendo identificarse cuál es la norma aplicable a la cuestión jurídica que se plantee².

En el Derecho Internacional vamos a destacar el Convenio de La Haya, de 4 de mayo de 1971, sobre la Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera, cuyo precepto fundamental es el artículo 3³ que determina que la ley aplicable será la del Estado en cuyo territorio haya acaecido el siniestro.

A. RELACIÓN CON EL CÓDIGO CIVIL Y NORMATIVA SECTORIAL DE TRANSPORTE

Una vez vista la normativa comunitaria e internacional aplicable a este supuesto, debemos adentrarnos en el derecho español, destacando en primer lugar el Código Civil que establece los principios fundamentales sobre la responsabilidad civil, tanto contractual como extracontractual. En primer lugar, vamos a destacar el artículo 1101⁴ que regula la responsabilidad contractual estableciendo que quien incumple una obligación responde por los daños y perjuicios causados. Este artículo se apoya en un criterio básico de responsabilidad subjetiva por culpa o negligencia del deudor en el cumplimiento de sus obligaciones.

En segundo lugar, el artículo 1902⁵, que es la base de la responsabilidad extracontractual, estableciendo que quien causa daño a otro por acción u omisión culposa o negligente está obligado a repararlo. Y, en tercer lugar, el artículo 1903⁶ que regula la responsabilidad por hecho ajeno, aplicable a empresas de transporte que deben responder por sus empleados. Estos dos artículos hacen referencia a la responsabilidad por hecho ajeno que responde en primera instancia a una responsabilidad por culpa y, a continuación, permite reclamar la responsabilidad directa de la persona responsable y, en su caso, la responsabilidad solidaria de todos los autores materiales del daño o perjuicio ocasionado.

Analizado el Código Civil como norma base de la responsabilidad, debemos acudir a las normas en materia de transporte. En España, la normativa sobre la responsabilidad civil y el seguro obligatorio en este ámbito ha estado en permanente evolución, como hemos podido prever al analizar la normativa comunitaria. La primera norma que reguló esta materia fue la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor que regulaba en su Título III la responsabilidad civil y el seguro obligatorio con motivo del resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por las posibles víctimas. Posteriormente, se aprobó el Decreto 632/0968 que refundía la norma anterior y redujo a dos títulos la norma incluyendo en el primero tres capítulos relativos a: la responsabilidad civil, al seguro obligatorio y al fondo nacional de garantía de riesgos de la circulación.

Posteriormente, debemos destacar la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres para este caso concreto en donde se determina que, en todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos estarán cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros, además, en los transportes en autobús, 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. Además de establecer la responsabilidad de las empresas de transporte por los daños sufridos por los pasajeros, se presume la responsabilidad de la empresa salvo prueba de caso fortuito, fuerza mayor o culpa exclusiva del pasajero. Y, a continuación, se transpone en España a través del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros que cubre a los pasajeros en caso de accidente, independientemente de la culpa del conductor.

En el año 2003 se aprueba el Reglamento General de Circulación que establece las normas de conducción segura para evitar así maniobras peligrosas como frenazos bruscos, tal como ocurre en la sentencia que venimos analizando⁷. Los conductores deben mantener una conducción prudente y evitar así acciones que puedan poner en peligro la seguridad de los pasajeros⁸.

Independientemente de todas estas normas de las que hemos hablado, la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor se regulan en España tras diversas modificaciones en 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; de ahora en adelante *TRLRCSVM*, en el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros y en el 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.

B. PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES RELEVANTES

Una vez analizada la normativa, debemos mirar hacia la jurisprudencia que entendemos ha sido clave en la evolución de la responsabilidad en accidentes de transporte público. En primer lugar, destacamos el estudio de la responsabilidad objetiva en el caso que nos ocupa y la obligación de seguridad que tiene el transportista ya que todo vehículo a motor que circula por la red de carreteras del Estado, deberá responder con carácter cuasi-objetivo del riesgo generado por su actuación. Destacamos aquí la Sentencia del Tribunal Supremo 627/2011 en donde se concede la indemnización con cargo al seguro obligatorio de viajeros y además se replantea la responsabilidad tanto de las empresas como de los conductores en el caso de este tipo de accidentes. La empresa de transporte responde objetivamente por los daños sufridos por los pasajeros, salvo prueba de caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima. El Tribunal Supremo reafirma así que el contrato de transporte impone al transportista una obligación de seguridad hacia los pasajeros. No basta con que el conductor no haya cometido una infracción de tráfico; si se produce un daño y no hay una causa externa inevitable, la empresa debe responder. Se considera que el transporte de pasajeros es una actividad que genera riesgo inherente, lo que justifica la aplicación de la responsabilidad objetiva.

Esto se apoya en el artículo 21.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio⁹ que, junto con lo dispuesto en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros¹⁰ se entiende que el seguro de viajeros funciona como subsidiario para aquellos supuestos en que el evento no se halle cubierto por el sistema de responsabilidad civil de automóvil y su seguro, siempre que se den los presupuestos que se indican en la normativa¹¹.

La Sentencia del Tribunal Supremo 1116/2008 establece una serie de pautas que permiten interpretar el concepto genérico del riesgo en la circulación. La resolución entiende que se debe considerar como hecho de la circulación toda situación en la que el vehículo que causa el daño se encuentre en movimiento o en el caso de estar parado esté desarrollando alguna función propia del transporte

colectivo de turistas, estas situaciones se encuentran incluidas en el ámbito del seguro contratado.

En segundo lugar, se cuestiona la negligencia del conductor en maniobras bruscas o en ocasiones en las que no actúe con la debida diligencia. El transportista no solo debe evitar riesgos, sino que debe prever la posibilidad de maniobras bruscas y minimizar su impacto en los pasajeros. En el caso de maniobras bruscas, un frenazo puede considerarse riesgo normal del transporte, pero si es evitable o desproporcionado para el caso en cuestión, entendemos que genera responsabilidad, esto ocurre en la Sentencia del Tribunal Supremo 149/2009 en donde la negligencia del conductor de un camión obstaculizó el avance del autobús y eso provocó la caída en el mismo.

Sin embargo, si el daño se produce como consecuencia de una distracción del conductor o una reacción tardía, se presume su negligencia. Aunque la indemnización será procedente con independencia de la culpabilidad del conductor, por el mero hecho de sufrir la recurrente un accidente cuando viajaba a bordo del autobús¹².

Otra cuestión que se plantea en la jurisprudencia es si la conducta del pasajero puede influir en la determinación de la responsabilidad y en la cuantía de la indemnización, es decir, la víctima contribuye a la producción del daño se entiende que habrá una concurrencia de culpas. Acudimos en este supuesto a la SAP de A Coruña 90/2024 en donde un monitor de niños viajaba de pie en un autobús resultó lesionado tras un frenazo y que se apoya en la STS 609/2021¹³ para analizar la concurrencia de culpas distribuyendo las responsabilidades al 50% entre conductor, propietaria y aseguradora del vehículo.

En todos los supuestos en los que se reclama responsabilidad extracontractual, se analizan determinados requisitos entre los que encontramos la relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño, es decir, el nexo causal. Es clave en estos asuntos que, para reclamar una indemnización, la víctima del daño debe probar que la lesión fue consecuencia directa del frenazo¹⁴. Se debe determinar la compatibilidad entre las lesiones sufridas en un accidente de circulación y el tipo de impacto sufrido en el siniestro por los ocupantes y el propio vehículo, por lo que es un concepto médico y, a su vez, jurídico-legal ya que para determinarlo se deben tener en cuenta pruebas médicas e incluso de ingeniería que establezcan el mecanismo de colisión, los daños materiales y los personales.

III. RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

El TRLRCSCVM instituye un doble régimen de responsabilidad según se generen daños a las personas o a los bienes. Los daños a las personas están sometidos a un régimen de responsabilidad objetiva, que es la que se produce cuando una persona tiene obligación de responder, resarcir o indemnizar a otro por un daño, sea o no culpable o negligente del mismo¹⁵. Y, por otra parte, los daños a los bienes están sometidos al régimen general de responsabilidad por culpa, que es aquella en la que la persona que directamente ha ocasionado el daño es la culpable de reparar el mismo, en este caso, sólo hay responsabilidad si queda probada la culpa del responsable¹⁶.

La responsabilidad civil se regula en el TRLRCSCVM en su artículo 1.1 en donde se determina que el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. Esto determina que la responsabilidad en la circulación de vehículos de motor se fundamenta en el riesgo creado por la conducción del vehículo. En estos supuestos se debe delimitar en primer lugar qué es un vehículo de motor; que serán todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor; y, en segundo lugar, qué es hecho de la circulación, entendiendo que serán todos los accidentes derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor.

Una vez definido esto, debemos delimitar la aplicación del régimen de responsabilidad y para ello debemos tener en cuenta dos cuestiones: en primer lugar, que el hecho dañoso se haya verificado dentro de la circulación de un vehículo a motor y, en segundo lugar, que exista una relación de causalidad material entre el daño cuya reparación se reclama y la actividad de la persona de quien se reclama.

Debemos analizar las posibles personas o figuras implicadas en un accidente de tráfico y por ello debemos empezar por el conductor por ser el primero a quien se hace referencia en el artículo 1.1 del TRLRCSCVM. El conductor que ha actuado de manera negligente o imprudente y ha causado el accidente, será considerado el responsable civil por los daños y perjuicios ocasionados a terceros. Los comportamientos que se incluyen dentro de esta actuación negligente pueden ser no respetar las normas de tráfico, conducir bajo los efectos de alcohol o drogas, distraerse, exceder los límites de velocidad...

El TRLRCSCVM menciona a continuación la figura del propietario del vehículo en su artículo 1.3 para aquellos casos en los que el conductor no sea el propietario del vehículo, determinando que el propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

Otras figuras que debemos analizar son la empresa de transporte, entendiendo que la empresa propietaria puede ser considerada la responsable civil por los actos de sus conductores durante su jornada laboral. O la Administración Pública quien puede tener responsabilidad en un accidente de tráfico si el accidente es el resultado por ejemplo de una negligencia en el mantenimiento de la vía pública.

Incluso debemos analizar en este punto la culpa del pasajero o la víctima, aunque no sea pasajero. El TRLRCSCVM habla de negligencia del pasajero lo que nos lleva a lo mencionado ya por la concurrencia de culpas o incluso a determinar una culpa exclusiva de la víctima. Analizada la concurrencia anteriormente, vamos a centrarnos en la culpa exclusiva de la víctima lo que nos lleva a la posibilidad de que esto exonere de responsabilidad a cualquier otro sujeto, pero para ello deben concurrir los siguientes supuestos: que la única conducta culpable sea la de la víctima, que la conducta del conductor sea irreprochable y que la conducta de la víctima sea imprevisible para el conductor del vehículo.

IV. CRITERIOS PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD

Los elementos de la responsabilidad civil son aquellos que deben analizarse para determinar si existe y qué responsabilidad será aplicable. Estos elementos son la acción u omisión, el daño, la relación de causalidad y los factores de atribución porque para que exista responsabilidad civil es necesario que una acción u omisión guarde en relación con un daño una relación de causalidad a lo que se añade el adecuado factor de atribución¹⁷.

En ambos terrenos de la responsabilidad civil es necesario que se den estos elementos, por lo que vamos a analizarlos en relación con la STS 69/2025 en donde se indica que es objeto del presente recurso de casación la acción de resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos por el demandante D. Marco Antonio como consecuencia de las lesiones sufridas, el 16 de febrero de 2016, cuando ocupaba como pasajero el autobús 8906 de la línea C1 de la EMT, matrícula NUM000, propiedad del Ayuntamiento de Madrid, al frenar bruscamente su conductor, por no ir debidamente atento a las circunstancias del tráfico, lo que provocó la caída del demandante y lesiones padecidas.

A. ACCIÓN U OMISIÓN

En la responsabilidad extracontractual contemplada en el artículo 1902 CC, la acción u omisión consiste en la agresión injustificada de un bien, derecho o interés de otro. Para que exista responsabilidad es necesario que se haya producido un acto humano, bien por acción bien por omisión. Si lo estudiamos desde el punto de vista de la responsabilidad contractual, la acción u omisión dañosa consistirá en cualquiera de las formas de incumplimiento de la obligación que se haya establecido en el contrato.

Dentro de estos elementos entraría la discusión de si la antijuridicidad es un elemento de la responsabilidad civil, cuestión controvertida entre diversos autores, aunque no la incluimos como elemento porque consideramos que la antijuridicidad es un elemento indispensable en el ámbito de la responsabilidad penal y no de la responsabilidad civil la cual puede surgir independientemente de si se ha violado una norma jurídica con la acción u omisión¹⁸.

Aunque el Código Civil no determina que deba intervenir la antijuridicidad en el artículo 1902, sí se especifica que deba intervenir culpa o negligencia. En el caso de la STS 69/2025 encontramos que la acción es el frenazo como consecuencia de la omisión de su obligación principal laboral que es ir atento a las circunstancias del tráfico. No existe antijuridicidad en el presente supuesto como ya hemos adelantado al estar hablando de responsabilidad civil, sin embargo, sí que encontramos que interviene negligencia en la actuación del conductor del autobús además de culpa como consecuencia de los daños ocasionados al demandante.

En este caso no se cuestiona si existió concurrencia de culpas o culpa exclusiva de la víctima por hacer un uso inadecuado o haber actuado sin la debida diligencia.

B. DAÑOS SUFRIDOS

No se origina responsabilidad civil por una conducta culposa si no se causa daño, entendiendo el daño como el perjuicio que soporta el sujeto de un derecho subjetivo, por la perturbación, menoscabo o pérdida de éste o de un interés propio. Además, independientemente de la culpa o negligencia en la responsabilidad civil, el daño constituirá siempre el elemento principal de la responsabilidad.

Aunque existe una amplia clasificación de los daños en atención al objeto o bien agredido, la clasificación que nos interesa en este punto es la diferenciación entre daño patrimonial, que recae en la esfera de los bienes y derechos que integran el patrimonio; daño corporal, como resultado de un atentado a la integridad física y psíquica; y, daños morales, que incluyen los perjuicios causados en la esfera espiritual de la persona.

En materia de circulación de vehículos el TRLRCSCVM alude a dos tipos de daños, como hemos dejado entrever con anterioridad, los cuales son el daño a las personas y el daño en los bienes. La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, LOSSP, incorporó un Anexo al TRLRCSCVM en donde se incluye un sistema de valoración de daños, sistema que recoge los criterios de valoración de daños tradicionalmente utilizados por los tribunales en materia de daños en accidentes ocasionados por la circulación de vehículos a motor.

En la valoración de estos daños en lo relativo a los ocasionados a las personas no sólo se aluden a los daños psicofísicos, sino también determinados daños patrimoniales como puede ser el lucro cesante e incluso a los daños morales por lo que encontramos en un mismo concepto, como es el daño a las personas, daños de diferente naturaleza. Estos daños están sometidos a un mismo régimen de responsabilidad según el artículo 1.1.II del TRLRCSCVM y su cuantificación se basará en lo dispuesto en el Anexo de la LOSSP. Por otro lado, encontramos el daño en los bienes del TRLRCSCVM que abarca todos los demás daños que no entren en la categoría anterior, es decir, a todo tipo de daños materiales que no se deriven de un daño corporal.

El daño debe ser probado por el demandante según determina el artículo 217.2 LEC¹⁹ aunque esta regla no quita para que en ocasiones la ley se ocupe de presumir el daño en determinadas situaciones. En el supuesto de la STS 69/2025 no se discute por parte de la compañía aseguradora demandada si el daño se produjo en el autobús, por lo que se presume que el daño es consecuencia de la acción por la negligencia del conductor del autobús.

C. LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD

Entre la acción u omisión y el daño debe darse una relación de causalidad, es decir que entre el hecho del agente y el daño producido debe existir una relación de causa a efecto²⁰. Se reputará causa toda condición que ha contribuido al resultado, de forma que éste no se hubiera producido si la condición no se hubiera dado.

En este punto de la relación de causalidad en relación con los accidentes producidos por la circulación de vehículos a motor, debe tenerse en cuenta el criterio del riesgo general de la vida ya que la vida comporta riesgos por sí misma los cuales deben asumir las personas, y, en el caso de la circulación de vehículos a motor, el conductor debe asumir su responsabilidad en virtud del riesgo que se crea por la conducción de éstos.

El TRLRCSCVM establece un régimen de responsabilidad objetiva para los daños personales y para delimitar la aplicación de dicho régimen se debe atender a dos cuestiones fundamentales: en primer lugar, que el hecho dañoso se haya verificado dentro del ámbito material definido por esta Ley; y, en segundo lugar, que exista una relación de causalidad entre el daño cuya reparación se reclama (en caso de accidentes de tráfico hemos determinado que serían personales o a bienes y, concretamente, en el caso de la STS 69/2025 las lesiones ocasionadas al demandante) y la actividad de la persona de quien se reclama (en el caso de la STS 69/2025 la exigencia de la actuación diligente por parte del conductor del autobús).

En el supuesto en el que se realice un acto y se produzca un daño por causas externas que actúan como interferencias del nexo causal, se rompe la relación de causa a efecto. En estos supuestos encontramos el caso fortuito y la fuerza mayor; la acción de un tercero; y, la acción del propio perjudicado. En el caso de la STS 69/2025 no se alude a que haya interferencia de circunstancias extrañas, por lo que se entiende que existe relación de causalidad entre la acción y el daño sufrido.

D. FACTORES DE ATRIBUCIÓN

Este punto determinará si, una vez analizados y encontrados todos los elementos anteriores en un supuesto, debe decidirse si existe una razón suficiente para atribuir la responsabilidad. En el caso de los accidentes de tráfico, se analizan múltiples factores los cuales pueden ser atenuantes o agravantes de la responsabilidad que surja por la circulación de estos vehículos. Estos factores incluyen la velocidad a la que circulaban los vehículos, el cumplimiento de las señales de tráfico, el uso de dispositivos de seguridad, el estado de los vehículos, la diligencia de los conductores como si estaban distraídos, bajo los efectos del alcohol o si realizaban maniobras imprudentes.

En la STS 69/2025 se determina que los daños se producen como consecuencia de un frenazo brusco del conductor del autobús por no ir debidamente atento a las circunstancias del tráfico, cuestión que es un factor de atribución de la responsabilidad por las lesiones ocasionadas al pasajero al mismo conductor que no ha actuado con la debida diligencia.

V. EL ARTÍCULO 45 DEL TRLRCSCVM

El artículo 45 TRLRCSCVM establece cómo deben calcularse las indemnizaciones cuando un lesionado de un accidente de tráfico sobrevive lo suficiente para que sus lesiones se estabilicen, sin embargo, fallece antes de que se fije la

indemnización. En estos supuestos los herederos del mismo perciben la suma de las cantidades que resultan de la indemnización por las lesiones conforme a unas reglas determinadas que analizaremos a continuación.

En primer lugar, debemos fijar lo que significa la estabilización de las lesiones. Esto hace referencia a la consolidación, es decir, ya no es posible cambio o mejora, este hecho no supone volver al periodo previo al siniestro, sino el fin de la evolución de la lesión producida. Esto nos lleva a que el estado del lesionado deja de mejorar con tratamiento médico y en ese momento se pueden evaluar las secuelas permanentes que queden.

Y, en segundo lugar, analizamos los criterios en base a los cuales los herederos del fallecido recibirán la compensación. El primero indica que, en concepto de daño inmediato, es decir el daño que ha tenido su origen inmediata y directamente en la producción del siniestro, se otorgará a los herederos el 15% del perjuicio personal básico que correspondía al lesionado de acuerdo con las tablas del TRLRCSCVM, la 2.A.1. relativa al baremo médico y la 2.A.2. relativa al baremo económico.

El segundo hace referencia al resto de perjuicio personal básico, es decir, los daños corporales sufridos desde el accidente de tráfico hasta su curación, los cuales no deben limitar el día a día de la víctima y le deben permitir continuar con su vida laboral y personal. Indica que las cantidades que correspondan al porcentaje restante de estos daños y a la aplicación de las tablas del TRLRCSCVM, la 2.B referente al perjuicio personal particular y la 2.C referente al perjuicio patrimonial en lo relativo al lucro cesante, en proporción al tiempo que haya pasado entre la estabilización de las lesiones y el fallecimiento, teniendo en cuenta la esperanza de vida del fallecido en la fecha de la estabilización que se calcula según la tabla TT2 de la TRLRCSCVM a excepción de la esperanza de vida de víctimas de más de 80 años que será siempre de ocho años.

Estos dos criterios van a llevar a un resultado de indemnización evidentemente menor a la que percibiría el lesionado, aunque con este artículo se protegen los derechos de los herederos, se evitan perjuicios económicos e introduce criterios que llevan a una compensación justa en cada caso.

VI. CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL FALLO

En la cuestión de responsabilidad de la STS 69/2025 analizada, se estimó en primera instancia parcialmente la demanda condenando a la aseguradora a abonar en concepto de responsabilidad por los daños personales ocasionados la cuantía de 119.680,95 euros. La estimación es parcial porque se solicitaba por el actor la indemnización de 171.441,59 euros. En este asunto, tras la celebración de la audiencia previa, falleció el demandante por causas ajenas al accidente, por lo que el Juzgado de Primera Instancia estima parcialmente la demanda en favor de los herederos del demandante.

En segunda instancia, la compañía aseguradora fundamenta su recurso en la vulneración del artículo 45 del TRLRCSCVM. La Audiencia Provincial de Madrid confirmó la sentencia de Juzgado de Primera Instancia modificando en el fallo

únicamente la cantidad correspondiente a perjuicio personal particular, fijando la indemnización correspondiente al demandante en el importe de 112.680,95 euros.

Contra la sentencia de segunda instancia se interpuso por la compañía aseguradora recurso de casación fundado igualmente en la vulneración del artículo 45 del TRLRCSCVM alegando que dicho artículo llevaba menos de 5 años de vigencia a la fecha de interposición del recurso de casación, por lo que no existía jurisprudencia que lo interpretase y este fundamento tenía interés casacional. En este punto las herederas de la víctima, adquirieron *ex iure hereditatis*, como un derecho de crédito que se integra en el patrimonio hereditario de la víctima y por ello es susceptible de transmisión a los herederos.

Habiendo estudiado por el Tribunal Supremo dicho asunto estima el recurso y determina el montante indemnizatorio en función de lo establecido en el artículo alegado resultando: que se abone en concepto de daño inmediato el 15% del perjuicio personal básico que corresponde al lesionado, lo que resultó un total de 14.997,44 euros; y, las cantidades que correspondían al porcentaje restante del perjuicio personal básico en proporción al tiempo transcurrido desde la fecha de la estabilización de las lesiones hasta el fallecimiento, resultó un total de 32.353,86 euros; a esto debe sumarse la cantidad de 4.698 euros en concepto de gastos médicos no cuestionados, por lo que el Tribunal Supremo revocó la sentencia de segunda instancia con el único objetivo de rebajar la indemnización a recibir por las demandantes según las reglas aplicables del artículo 45 del TRLRCSCVM, lo que fija jurisprudencia para casos posteriores.

VII. CONCLUSIONES

I. La responsabilidad en los accidentes de tráfico se fija como objetiva según lo dispuesto en TRLRCSCVM aunque hemos observado que no es la única responsabilidad posible al entender que en el uso del transporte público dicha responsabilidad puede ser subjetiva al suscribir un contrato de transporte. Además, hemos de señalar que los elementos de dicha responsabilidad son necesarios para determinar su existencia tanto si esta es contractual como si es extracontractual.

II. Como cuestión especialmente reseñable en la STS 69/2025, queremos destacar el interés casacional de la misma según lo dispuesto en el artículo 477 de la LEC al haber resuelto la cuestión de la aplicación del artículo 45 del TRLRCSCVM ya que no existía doctrina jurisprudencial del Tribunal Supremo relativa a dicha norma.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, Santiago: “La calificación para determinar la norma de conflicto aplicable se hará siempre con arreglo a la ley española”, en *Comentarios al Código civil y compilaciones forales*. Edersa, T.1, vol. 2, 2ª ed. Madrid. 1995, pp. 842-880.

GOÑI URRIZA, Natividad: “La convivencia entre el Reglamento “Roma II” y el Convenio de LA Haya de 1971 sobre los accidentes de circulación por carre-

- tera en la práctica judicial española” en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, ISSN 1989-4570, Vol 16, Nº 2, 2024, pp. 823-839.
- REGLERO CAMPOS, L.Fernando: “Lección 9ª: Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor” (Actualizada por Fernando Peña López), en *Lecciones de Responsabilidad Civil*. Aranzadi, 2013, pp. 253-295
- ROMERO MATUTE, Blanca: “Régimen de responsabilidad en el contrato de transporte de viajeros por carretera”, en *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, nº4, ISSN-e: 2345-3456. Universidad de Cádiz, 2021, pp. 129-178
- XIOL RIOS, Juan Antonio: “Criterios de imputación en la Responsabilidad Contractual”, Estudio doctrinal en *Boletín del Ministerio de Justicia*, ISSN: 1989-4767, Año LXV, núm. 2132, 2011.
- YZQUIERDO TOLSADA, Mariano: *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general. Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*. Ed. Dykinson. 2ª Edición. 2016. Madrid.

IX. ÍNDICE DE AUTOS, SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO AUDIENCIAS Y JUZGADOS CITADAS POR ORDEN CRONOLÓGICO

- STS, Sala Primera, Sección Primera, de 02 de diciembre de 2008. Número Sentencia: 1116/2008. Número Recurso: 4017/2001. Ponente: María Encarnación Roca Trías. STS 6718/2008 – ECLI:ES:TS:2008:6718
- STS, Sala Primera, Sección Primera, de 17 de marzo de 2009. Número Sentencia: 149/2009. Número Recurso: 467/2004. Ponente: Jose Ramón Ferrándiz Gabriel. Numroj: STS 1465/2009 - ECLI:ES:TS:2009:1465
- STS, Sala Primera, Sección Primera, de 8 de octubre de 2010. Número Sentencia: 618/2010. Número Recurso: 2145/2006. Ponente: Jose Antonio Seijas Quintana. Numroj: STS 4988/2010 – ECLI:ES:TS:2010:4988
- STS, Sala Primera, Sección Primera, de 19 de septiembre de 2011. Número Sentencia: 627/2011. Número Recurso: 1232/2008. Ponente: Juan Antonio Xiol Rios. Numroj: STS 5838/2011 - ECLI:ES:TS:2011:5838
- STS, Sala Primera, Sección Primera, de 20 de septiembre de 2021. Número Sentencia: 609/2021. Número Recurso: 4723/2018. Ponente: Jose Luis Seoane Spiegelberg. Numroj: STS 3428/2021 – ECLI:ES:TS:2021:3428
- SAP de Córdoba, Sala Primera, Sección: Primera, de 25 de noviembre de 2004. Número Sentencia: 495/2004. Número Recurso: 469/2004. Ponente: Eduardo Baena Ruiz. Numroj: SAP CO 1549/2004 – ECLI:ES:APCO:2004:1549
- SAP de Zaragoza, Sala Primera, Sección: Quinta, de 22 de julio de 2005. Número Sentencia: 444/2005. Número Recurso: 361/2005. Ponente: Pedro Antonio Pérez García. Numroj: SAP Z 2047/2005 – ECLI:ES:APZ:2005:2047
- SAP de Cáceres, Sala Primera, Sección: Primera, de 19 de septiembre de 2005. Número Sentencia: 342/2005. Número Recurso: 387/2005. Ponente: Juan Francisco Bote Saavedra. Numroj: SAP CC 515/2005 – ECLI:ES:APCC:2005:515

- SAP de Madrid, Sala Primera, Sección: Decimocuarta, de 17 de marzo de 2006. Número Sentencia: 227/2006. Número Recurso: 507/2005. Ponente: Juan Uceda Ojeda. Numroj: SAP M 3957/2006 – ECLI:ES:APM:2006:3957
- SAP de Zaragoza, Sala Primera, Sección: Quinta, de 22 de diciembre de 2006. Número Sentencia: 718/2006. Número Recurso: 563/2006. Ponente: Javier Seoane Prado. Numroj: SAP Z 2618/2006 – ECLI:ES:APZ:2006:2618
- SAP de A Coruña, Sala Primera, Sección: Sexta, de 26 de marzo de 2024. Número Sentencia: 90/2024. Número Recurso: 190/2023. Ponente: Jose Gómez Rey. Numroj: SAP C 875/2024 – ECLI:ES:APC:2024:875

X. LEGISLACION CITADA

- Constitución Española de 1978
- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
- Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero de 1996, de protección jurídica del menor, modificación del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil.
- Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. (Primera Directiva)
- Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles.
- Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles
- Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles).
- Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.
- REGLAMENTO (CE) No 864/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»).
- Instrumento de Ratificación del Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971.

- Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor.
- 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.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- 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
- Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- 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.
- Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.
- 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.
- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros.
- Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

NOTAS

¹ Para desarrollar este análisis de fuentes legislativas hemos acudido a REGLERO CAMPOS, L. Fernando: “Lección 9ª: Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor” (Actualizada por Fernando Peña López), en *Lecciones de Responsabilidad Civil*. Aranzadi, 2013, pp. 253-295 en donde vamos a diferenciar entre derecho comunitario y convenios internacionales para poder ver las normas españolas y los precedentes jurisprudenciales que sean relevantes en el presente caso.

² Podemos encontrar cómo se determinará la normativa aplicable en el siguiente artículo: ÁLVAREZ GONZÁLEZ, Santiago: “La calificación para determinar la norma de conflicto aplicable se hará siempre con arreglo a la ley española”, en *Comentarios al Código civil y compilaciones forales*. Edersa, T.I, vol. 2, 2ª ed. Madrid. 1995, pp. 842-880.

³ Instrumento de Ratificación del Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971. Artículo 3: La Ley aplicable será la ley interna del Estado en cuyo territorio haya ocurrido el accidente.

⁴ Artículo 1101 del Código Civil: Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas.

⁵ Artículo 1902 del Código Civil: El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.

⁶ Artículo 1903 del Código Civil: La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder. Los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda. Los tutores lo son de los perjuicios causados por los menores que están bajo su autoridad y habitan en su compañía. Los curadores con facultades de representación plena lo son de los perjuicios causados por la persona a quien presten apoyo, siempre que convivan con ella. Lo son igualmente los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones. Las personas o entidades que sean titulares de un Centro docente de enseñanza no superior responderán por los daños y perjuicios que causen sus alumnos menores de edad durante los períodos de tiempo en que los mismos se hallen bajo el control o vigilancia del profesorado del Centro, desarrollando actividades escolares o extraescolares y complementarias. La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

⁷ Artículo 11 del Reglamento General de Circulación: 1. El conductor deberá efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, y se abstendrá de realizar acto alguno que le pueda distraer durante la marcha; el conductor y, en su caso, el encargado, tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas, velarán por la seguridad de los viajeros.

⁸ Artículo 3 del Reglamento General de Circulación: 1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (artículo 9.2 del texto articulado). 2. Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.a) y 5.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, respectivamente.

⁹ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su artículo 21.1 con la modificación del año 2000 se indicaba: En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia, en la medida en que dichos daños no estén

indemnizados por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, pero este fue modificado por el artículo 1.8 de la Ley 9/2013, de 4 de julio indicando que: 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.

¹⁰ Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, en su artículo 2.3: 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.

¹¹ Así lo entienden las: SAP Zaragoza n.º 444/2005; SAP Madrid, n.º 227/2006; SAP Córdoba, n.º 495/2004; y, SAP Cáceres, 342/2005.

¹² Así lo apoya la STS 618/2010 en su fundamento de derecho tercero: El Seguro Obligatorio de Viajeros, dice el artículo 1 del RD 157/1989, 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 concurren 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 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. Como se ha hecho notar por los intérpretes de esta disposición, el Reglamento, emplea una doble técnica para determinar el ámbito de cobertura de este seguro, enumerando las hipótesis que pueden considerarse accidentes, sin que esta constituya *numerus clausus*, porque añade una cláusula abierta que incluye eventos ocurridos por otras averías o anomalías que afecten o procedan del vehículo (STS 27 de febrero 2006).

¹³ En efecto, esta sala ha venido admitiendo, como señaló la sentencia 724/2008, de 17 de julio, que cuando en la producción del daño concurren varias causas, debe acompasarse la cuantía de la responsabilidad al grado y naturaleza de la culpabilidad (sentencias de 7 de octubre de 1988 y 5 de octubre de 2006), de manera que, si no se produce culpa exclusiva de la víctima y es compartida por el agente, debe distribuirse proporcionalmente el *quantum* (Sentencias de 1 de febrero, 12 de julio y 23 de septiembre de 1989), siendo la moderación de responsabilidades prevenida en el artículo 1103 del Código Civil, aplicable tanto a los casos de responsabilidad civil contractual como extracontractual.

¹⁴ El Seguro Obligatorio de Viajeros también será de aplicación en el supuesto en que exista un nexo causal, así lo determina la STS 627/2011: 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.

¹⁵ Artículo 1.1 de TRLRCSCVM: En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del

vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

¹⁶ Artículo 1.1 de TRLRCSVM: En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley.

¹⁷ Así lo señala y estudia detenidamente YZQUIERDO TOLSADA, Mariano: *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general. Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*. Ed. Dykinson. 2ª Edición. 2016. Madrid.

¹⁸ Como bien indica YZQUIERDO TOLSADA, Mariano: *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general. Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*. Ed. Dykinson. 2ª Edición. 2016. Madrid, página 160, “Existen innumerables actos dañosos que engendran responsabilidad civil sin que exista un mandato legal específico que los reglamente, prohíba o condene”.

¹⁹ El art. 217.2 LEC: Corresponde al actor y al demandado reconviniente la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y de la reconvencción.

²⁰ Como bien indica YZQUIERDO TOLSADA, Mariano: *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general. Delimitación y especies. Elementos. Efectos o consecuencias*. Ed. Dykinson. 2ª Edición. 2016. Madrid, página 214, “aparece la relación de causalidad como un problema que debe resolverse antes que ningún otro, esto es, habrá que dilucidar primero si tal efecto dañoso se ha debido a tal o cual antecedente para con posterioridad investigar en si sus consecuencias patrimoniales son o no imputables a su autor por concurrir un adecuado criterio de atribución. [...] pero en la mayoría de los casos sucede que, sin llegar a confundirse, los juicios de causalidad y de imputación tienen que realizarse a la vez, pues los múltiples matices que la relación causal ofrece no reclaman un tratamiento objetivo y aséptico, sólo basado en el curso regular y ordinario de los acontecimientos, sino un análisis simultáneo de las condiciones y circunstancias subjetivas de los intervinientes en la secuencia.”