

## A propósito del seguro obligatorio de viajeros

por Javier López y García de la Serrana  
Director

Siendo conscientes de que las vacaciones conllevan un aumento del uso de los medios de transporte público, lo que provoca igualmente el aumento del riesgo de sufrir un accidente en alguno de los viajes realizados, no está de más detenernos a comentar algunos de los aspectos más destacables del llamado seguro obligatorio de viajeros, para de este modo poder refrescar lo que todos ya sabemos sobre el mismo, pero desde un punto de vista totalmente práctico y quizás más crítico.

Comenzaremos así por acercarnos a la regulación del mismo, recordando que el seguro de viajeros cubre los riesgos que sufran los viajeros por lesiones corporales según lo dispuesto en el artículo 7 del Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, disponiendo que gozarán de la protección del mismo las lesiones corporales que sufran éstos a consecuencia directa de choque, vuelco,

alcançe, salida de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquier otra avería o anomalía que afecte o proceda del vehículo. Concretamente, el artículo 8 dispone además que como norma general serán protegibles los accidentes acaecidos durante el viaje y los ocurridos, tanto antes de comenzar éste, una vez que el vehículo hubiera sido puesto a disposición de los viajeros para utilizarlo, como los inmediatamente sobrevenidos después de terminar, siempre que, al producirse, el asegurado se encontrara en dicho vehículo». Y el artículo 9 finalmente indica que 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.

Podemos destacar así como primera característica que define a este tipo de seguro, su carácter objetivo, por cuanto la garantía ofrecida por el mismo es independiente a la existencia o no de un motivo de reproche culpabilístico frente al transportista o porteador, puesto que el presupuesto necesario para que el mismo entre en juego es simplemente la existencia de un incidente sufrido por el pasajero en alguna de las circunstancias previstas en la norma, sin que sea necesario por tanto probar la existencia de culpa alguna en la causa que ha originado sus daños. Así, ya la sentencia del Tribunal

Supremo, de 8 de octubre de 2010, estableció que la responsabilidad del transportista lo es con independencia de la culpa o negligencia del conductor, bastando con acreditar la condición de viajero y que los daños corporales derivan de alguna de las causas previstas en el artículo 7 del RD que lo regula para ser indemnizado. Y también la sentencia del Tribunal Supremo de 19 de septiembre de 2011, en un supuesto similar estableció de forma clara cuáles son los requisitos para poder aplicar la garantía cubierta por este seguro: *« que la póliza se encontraba vigente al producirse el accidente, que este ocurrió durante el viaje (artículo 8 RDSOV), que la recurrente estaba en posesión del título de transporte, y que los daños corporales sufridos por la perjudicada tuvieron su causa en alguna de las que enumera el artículo 7 RDSOV -frenazo brusco del autobús en que viajaba -, todo lo cual es bastante para que la recurrente se constituyera en acreedora del derecho a percibir indemnización con cargo a dicho seguro al ser el SOV, por su naturaleza de seguro de personas, un seguro en el que el derecho del perjudicado a ser indemnizado por el daño personal sufrido deriva de la simple concurrencia del hecho objetivo del accidente, al margen de la posible culpa del conductor del vehículo en que viaja, que además, como seguro de suma, tampoco se encuentra sujeto a la exigencia de indemnización concreta del daño, ni a la prohibición de enriquecimiento injusto del artículo 26 LCS, ni a las reglas que rigen el abono de la indemnización en caso de seguro múltiple ( art. 32 LCS ), resultando compatibles en el ámbito de los seguros de personas el aseguramiento múltiple y cumulativo del mismo riesgo».*

Detengámonos también en otro aspecto destacable de este seguro y el cual viene siendo objeto de discusión en los distintos foros doctrinales, me refiero a la cuestión sobre la actualización de las cuantías indemnizatorias previstas en el propio baremo contenido en el Real Decreto que regula el seguro obligatorio de viajeros. Así, indica el Tribunal Supremo en la sentencia de 8 de octubre de 2010, siendo ponente **JOSÉ ANTONIO SEIJAS QUINTANA**, que las cuantías previstas en el baremo del anexo contenido en el RD deben ser actualizadas, fijando como fórmula correcta para dicha actualización la aplicación del incremento experimentado por el índice de precios al consumo (IPC), desde la fecha de publicación del citado RD 1579/1989, el 28 de diciembre de 1989, hasta su completo pago. Del mismo modo han sido muchas las sentencias de Audiencias

Provinciales que han seguido las pautas marcadas por la Sala Primera amparándose en la necesidad de resarcir íntegramente el daño causado, actualizando para ello el valor de las cuantías fijadas en la norma, siendo ejemplo de tales sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid de 16 de febrero de 2016, sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 25 de octubre de 2018, sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga de 21 de febrero de 2019, sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 3 de julio de 2020, sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza de 24 de junio de 2020 o sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 1 de junio de 2020, entre otras. Destaquemos aquí el argumento ofrecido por la citada sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid de 16 de febrero de 2016 por cuanto considera que dado el tiempo transcurrido desde la entrada en vigor de la norma es evidente que las cuantías contenidas en el baremo deben ser actualizadas y que si antes pudiera no haberse actualizado por ser el Consorcio de Compensación de Seguros quien se hacía cargo del pago de las mismas, ahora que el pago corre a cargo de las aseguradoras privadas nada impide que así se haga. Asimismo, la sentencia recurre al hecho destacable de que el RD 627/2014 incrementara en su momento las cuantías para víctimas de accidentes ferroviarios y sus familias, hasta en el doble de lo previsto en el baremo del RD 1575/1989, lo cual pone de relieve la necesidad evidente de que las cuantías previstas en este último sean actualizadas ante el insuficiente importe indemnizatorio reconocido por las mismas.

No obstante, partiendo de que el propio Tribunal Supremo en sentencia de 19 de septiembre de 2011 califica a este seguro *“como seguro de suma, tampoco se encuentra sujeto a la exigencia de indemnización concreta del daño, ni a la prohibición de enriquecimiento injusto del artículo 26 LCS ”* debo compartir la opinión de mi maestro don **MARIANO MEDINA CRESPO**<sup>1</sup> y considerar que no cabe la actualización automática de las cuantías establecidas en el Baremo de indemnizaciones del seguro obligatorio de viajeros dado que los capitales que se resarcen a los perjudicados en este caso sirven para integrar, cuantitativamente, un crédito que es de pura suma y que no es de valor, a diferencia de lo que sucede con el crédito resarcitorio nacido de un ilícito dañoso extracontractual, siendo por ello que no hay

<sup>1</sup> Artículo Responsabilidad automovilística y seguro obligatorio de viajeros. Comentario a la STS, Sala Primera, de lo Civil, 8-10-2010, Sepin, Enero 2011

base legal alguna para adoptar la fórmula de actualización que convalida el Tribunal Supremo, por la que la indemnización fijada se ve incrementada con el IPC desde el 28 de diciembre de 1989, fecha en que se publicó el Real Decreto 1575/1989, hasta su completo pago. Señalando igualmente, que la fecha de inicio tomada en cuenta para la actualización de las cantidades fijadas como indemnización, es la fecha de publicación del Real Decreto 1575/1989, pero dicha fecha es tres meses anterior a la de entrada en vigor del mismo, por lo que no parece lógico fijar como fecha de inicio para la actualización del IPC una en la que aún no había entrado en vigor dicho Real Decreto.

Pero comentemos ahora otra de las notas a destacar sobre la aplicación práctica de este seguro, y es el concerniente a cuáles son las coberturas que por daños personales se prevén en el mismo. Y es que podemos comprobar que el art. 15 del RD 1575/1989 de 22 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros establece lo siguiente:

*«1. 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.*

*2. Las indemnizaciones se abonarán conforme al baremo que, como anexo, se une a este Reglamento».*

No cabe duda, por tanto, que el citado artículo 15 parece contemplar tres supuestos indemnizatorios distintos, cuales son muerte, incapacidad permanente e incapacidad temporal del asegurado. No obstante, si continuamos con el articulado de dicho RD, comprobamos como al definir cada uno de estos tres conceptos, el art. 18 establece 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».*

Es evidente, por tanto, que la cobertura por incapacidad temporal que el artículo 15 contempla previamente desaparece después a través del contenido literal del artículo 18 del mismo RD, pues reconduce los supuestos en los que existirá indemnización por tal concepto exclusivamente a aquellos casos en los que tras el periodo correspondiente de curación resten secuelas para la víctima, remitiéndose para dicha indemnización a los grados de inhabilitación



previstos en el baremo que contiene el mismo RD. Es decir, la incapacidad temporal como tal, entendida como aquel periodo de tiempo en el que el lesionado está incapacitado para sus ocupaciones habituales, no se va a indemnizar según lo previsto en el artículo 18 y ello a pesar de que previamente el artículo 15 de la misma norma sí que lo recoge como concepto indemnizatorio. Nos encontramos así ante una gran contradicción cometida por la misma norma, pues uno de sus preceptos deja sin contenido ni aplicación lo que previamente había sido previsto en un artículo anterior. Sin embargo nuestra Jurisprudencia no ha puesto el menor reparo a esta contradicción normativa, y de este modo ha venido aplicando de forma literal el contenido del artículo 18 sin reparar en qué es lo que previamente reconocía el artículo 15, interpretando de forma reiterada que sólo cabrá indemnización por incapacidad temporal cuando existan secuelas, algo que es totalmente contradictorio y que ni tan siquiera encaja en la propia definición de ambos conceptos, pues lo que define claramente el término de

incapacidad temporal es la inexistencia de secuelas, es decir, se trata del periodo previo a la consolidación del daño permanente, pudiendo existir precisamente sin que tras la finalización del mismo exista ninguna secuela como daño permanente. Algo que parece lógico y claro pero que sin embargo, en la práctica, se obvia totalmente haciendo desaparecer la indemnización por dicho concepto.

Así, tal y como antes anunciaba, nuestra Jurisprudencia parece unánime en este parecer, pudiendo citar aquí numerosas sentencias en la misma línea, sirviendo de ejemplo la de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 1 de octubre de 2020, en la que haciéndose eco de otra dictada por la misma Sala con fecha 28 de septiembre de 2018, se llega a la conclusión de que el seguro obligatorio de viajeros no contempla la posibilidad de indemnizar en aquellos supuestos donde el daño sufrido por el viajero haya supuesto una incapacidad temporal para el mismo, entendida como aquel periodo de tiempo limitado por el que el



lesionado se ve incapacitado en mayor o menor medida para el desarrollo de su ocupaciones habituales, requiriendo de un determinado tratamiento para la curación de sus lesiones pero sin sufrir finalmente ningún daño de carácter permanente que pudiéramos calificar como secuela. Así, la citada resolución explica que llegados a este punto se impone resolver el recurso de apelación, ceñido a la cuantificación de la indemnización de acuerdo con el artículo 18, precepto en el que se prevé la indemnización por incapacidad temporal según lo previsto en el baremo de indemnizaciones y conforme al grado de inhabilitación que sufra el perjudicado, *«sin tener en consideración la duración real de las que hayan sufrido»*, cobertura que reitera el art. 15 al precisar que *«las indemnizaciones se abonarán conforme al baremo que, como anexo se une a este Reglamento»*. Asimismo, la sentencia de la Audiencia Provincial de Gerona de 1 de octubre de 2010, reproduciendo lo expresado por la de la Audiencia Provincial de Granada de 10 de febrero de 2006, argumenta que *«conforme a una posición mayoritaria en la doctrina de las A. Provinciales la cobertura de este seguro obligatorio no alcanza a la incapacidad temporal por estar excluido este concepto del contenido indemnizatorio del mismo [...] 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 periodo de curación o periodo de incapacidad transitoria»*. En idéntico sentido la sentencia de la Audiencia Provincial de Alicante de 18 de julio de 2003 argumenta que, *«dada la improcedente indemnización de los días de baja por no ser indemnizables al no entrar dentro de los supuestos contemplados en el RSOV aplicado, es procedente centrarse en las secuelas, que deben ser indemnizadas con arreglo al baremo que figura anexo al Reglamento»*.

También, a modo de ejemplo entre toda la Jurisprudencia aplicable, podemos citar la sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga de 30 de Abril de 2019, la cual, además de desestimar la acción acumulada por la que se solicitaba una indemnización con base en el baremo regulado en la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, junto a la procedente por el seguro obligatorio de viajeros, ante los daños personales sufridos en una caída cuando la lesionada viajaba en metro, se vuelve a insistir en la imposibilidad de indemnizar por incapacidad temporal con cargo al seguro obligatorio de

viajeros, indicando que: *“Ello nos lleva a concluir que la indemnización por incapacidad temporal en el baremo del SOVI quedará integrada en la indemnización por secuelas.”*

Y como último tema a comentar, destacaremos también cómo el RD1575/1989 por el que se regula el seguro obligatorio de viajeros incorpora la posibilidad de compatibilizar la indemnización de los daños corporales sufridos por el pasajero tanto con cargo al citado seguro, como con cargo a aquellos otros seguros que de forma obligatoria o voluntaria haya suscrito el titular del medio de transporte o porteador en garantía a la responsabilidad civil en la que de forma dolosa o culposa puedan incurrir por razón del transporte de personas, tal y como así se dispone expresamente en el apartado tercero del artículo 2º de dicho Real Decreto. Esta posibilidad permite que en aquellos supuestos donde existe una conducta culposamente reprochable al transportista, el lesionado pueda ver resarcidos sus daños corporales de forma íntegra, sin verse afectado por los límites restrictivos del baremo propio del seguro obligatorio de viajeros, pues sus daños personales también le van a ser indemnizados por el propio transportista o por la compañía de seguros con la que éste haya suscrito el correspondiente seguro de responsabilidad civil y en este caso sí que será aplicable, ya sea de forma directa o por analogía, el baremo para la valoración del daño personal incluido en la Ley de Responsabilidad civil y seguro de circulación de vehículos a motor. Si bien, es cierto que en un principio tras la entrada en vigor de la norma pudo haber cierta Jurisprudencia contradictoria sobre la interpretación de la dicha posibilidad, nuestro Tribunal Supremo en sentencias como la de 8 de octubre de 2010, vino a despejar tal discusión estableciendo la vigencia clara de esta compatibilidad en la indemnización del daño personal sufrido. Ya en la actualidad nuestra Jurisprudencia y Doctrina<sup>2</sup> es pacífica al respecto, siendo ejemplo de ello la sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 4 de Noviembre de 2019 al conceder distintas indemnizaciones con base en cada uno de los citados seguros y ante la existencia de unas mismas secuelas:

*“Afirmada la responsabilidad del porteador, el criterio de aplicación analógica del baremo del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, anexo al texto refundido de la*

<sup>2</sup> Mariano Medina Crespo en su libro Reclamación por lesiones en el seguro obligatorio de viajeros. Bosh, 2012.

*Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, al que se remite la demandante, se considera correcto, por lo que procede condenar a la codemandada Naviera Mar de Ons, S.L., a la sumas reclamadas de 5.256,90 € por los días improductivos (90 días, a razón de 58,41 €/día), 1.489,30 por las secuelas (fractura de costillas sin consolidar o pseudoartrosis, que el Dr. Basilio entendió asimilable a la fractura de costillas asociada a algias esporádicas, prevista en el baremo con 1-6 puntos, considerando que procedía asignar 2 puntos al ser de carácter leve), y 148,93 € en concepto de factor de corrección por perjuicio económico, lo que comporta la desestimación del recurso interpuesto por la citada codemandada."*

Y con respecto a la cobertura adicional a acumulativa por el seguro obligatorio de viajeros, sigue resolviendo la citada sentencia estableciendo que: *"Ahora bien, el que la secuela que padece la demandante no tenga encaje en la categoría décima (refiriéndose al RD 1575/1989) no implica que no pueda y deba ser indemnizada. La Norma complementaria 1ª del Anexo del Reglamento proclama:*

*« Las lesiones corporales que originen menoscabo permanente, no recogidas explícitamente en el presente baremo de indemnizaciones, se calificarán, a los efectos de su equiparación con el mismo en alguna de sus categorías, en función del déficit fisiológico producido como consecuencia del accidente, según establezca el criterio del informe médico facultativo .»*

*35.- A juicio de la Sala, la lesión de Dña. Vicenta puede equipararse, en función del déficit fisiológico que comporta, a la contemplada en la categoría décimo cuarta del Anexo, descrita como « fractura de arcos costales con desviación izquierda condro-esternal con exostosis."*

Tras este pequeño repaso al seguro obligatorio de viajeros, podemos concluir que

la regulación actual del mismo necesita desde hace tiempo una urgente reforma, tal y como los distintos operadores jurídicos que intervienen en la materia vienen ya reclamando, entre ellos, recordemos el comentario crítico realizado por Juan Antonio Laurín,<sup>3</sup> donde insistía en que esta reforma se hace necesaria tanto en relación a los conceptos y términos utilizados en su redacción como en cuanto a las cuantías indemnizatorias contenidas en el mismo.

Si buscamos apoyo en la normativa europea comprobamos como 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, publicado en el D.O.U.E. de 28 de febrero de 2011, dispone simplemente de forma imprecisa que los viajeros tienen derecho a una indemnización por fallecimiento o lesiones personales debidos a accidentes resultantes del uso de los servicios de autobús y autocar, dejando a los estados miembros la obligación de establecer las condiciones y el importe de la compensación mediante la regulación precisa en su derecho nacional, por lo que quizás algún pronunciamiento jurisprudencial a nivel europeo sobre este aspecto vendría bien en aras a conseguir por fin esta citada y ansiada reforma.

Son por tanto muchos los aspectos donde la regulación actual del seguro obligatorio de viajeros requiere nuestra atención y nuestra crítica, pues ante reformas tan profundas como las experimentadas en otros sectores tan cercanos como es el ámbito de la circulación de vehículos a motor, sin duda alguna la regulación de la indemnización por daños personales en el transporte público de personas se encuentra totalmente obsoleta.

Julio 2022

<sup>3</sup> Revista de RC de INESE, diciembre 2019

