

Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 4ª, Sentencia 333/2022 de 29 Jun. 2022, Rec. 988/2021

Ponente: Puig Blanes, Francisco de Paula.

Nº de Sentencia: 333/2022

Nº de Recurso: 988/2021

Jurisdicción: CIVIL

ECLI: *ES:APB:2022:6291*

Caída sufrida por una pasajera en el interior de un autobús que le provocó la muerte por un proceso cardiológico

RESPONSABILIDAD CIVIL. ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN. Accidente sufrido por la madre de los demandantes al caerse en el autobús de transporte urbano en el que viajaba. Relación de causalidad entre el accidente y el posterior fallecimiento. Concurrencia de causas. Si bien el accidente desencadenó todo el proceso cardiológico que condujo al fallecimiento, la perjudicada padecía afecciones cardíacas importantes. Atribución a la parte demandada (la empresa titular del autobús y su aseguradora) de una participación causal del 25%. Improcedencia de la indemnización reclamada por el seguro obligatorio de viajeros. El movimiento oscilante del autobús al pasar por un cambio de rasante entra dentro de lo que es el funcionamiento ordinario del vehículo. Cuantía de la indemnización. Intereses de demora.

La AP Barcelona revoca la sentencia del Juzgado y estima parcialmente la demanda condenando a las demandadas a indemnizar a las actoras por el fallecimiento de su madre a causa de una caída sufrida en un autobús propiedad de una de las demandadas y asegurado por la otra.

TEXTO

Sección nº 04 de la Audiencia Provincial de Barcelona. Civil

Calle Roger de Flor, 62-68, pl. 1 - Barcelona - C.P.: 08013

TEL.: 935672160

FAX: 935672169

EMAIL:aps4.barcelona@xij.gencat.cat

N.I.G.: 0801942120208037447

Recurso de apelación 988/2021 -J

Materia: Juicio Ordinario

Órgano de origen: Juzgado de Primera Instancia nº 24 de Barcelona

Procedimiento de origen: Procedimiento ordinario 180/2020

Entidad bancaria BANCO SANTANDER:

Para ingresos en caja. Concepto: 0650000012098821

Pagos por transferencia bancaria: IBAN ES55 0049 3569 9200 0500 1274.

Beneficiario: Sección nº 04 de la Audiencia Provincial de Barcelona. Civil

Concepto: 0650000012098821

Parte recurrente/Solicitante: Romualdo, Gloria, Gregoria

Procurador/a: Noemi Xipell Lorca, Noemi Xipell Lorca, Noemi Xipell Lorca

Abogado/a: Jose Luis Solano García

Parte recurrida: FIATC MUTUA DE SEGUROS Y REASEGUROS, TRANSPORTES METROPOLITANOS DE BARCELONA

Procurador/a: Raquel Fernandez Aramburu Giménez

Abogado/a: Antonio Fernandez Bardon

SENTENCIA Nº 333/2022

Magistrados/da:

Marta Dolores del Valle Garcia Jordi Lluís Forgas Folch

Francisco de Paula Puig Blanes

Barcelona, 29 de junio de 2022

Ponente: Francisco de Paula Puig Blanes

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Se han recibido los autos de procedimiento ordinario nº 180/2020 remitidos por Juzgado de Primera Instancia nº 24 de Barcelona a fin de resolver el recurso de apelación interpuesto por la Procuradora D^a Noemí Xipell Lorca, en nombre y representación de D^a Gregoria, D. Romualdo y D^a Gloria contra la sentencia dictada el 14.06.2021 y en el que consta como parte apelada Transportes Metropolitanos de Barcelona SA y FIATC Mutua de Seguros, representadas por la Procuradora D^a Raquel Fernández-Aramburu Giménez.

SEGUNDO. - El contenido del fallo de la sentencia contra la que se ha interpuesto el recurso es el siguiente:

"FALLO: Desestimar la demanda interpuesta por Dña. Gregoria , D. Romualdo y Dña. Gloria como herederos de Dña. Tamara contra Fiatc Mutua de Seguros y Reaseguros y Transportes Metropolitanos de Barcelona , con imposición de costas a la actora".

TERCERO.- El recurso se admitió y se tramitó conforme a la normativa procesal para este tipo de recursos.

Se señaló fecha para la celebración de la deliberación, votación y fallo que ha tenido lugar el 23.06.2022.

CUARTO.- En la tramitación de este procedimiento se han observado las normas procesales esenciales aplicables al caso.

Se designó ponente al Magistrado D. Francisco de Paula Puig Blanes.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Antecedentes y objeto del recurso*

Por parte de los demandantes D^a Gregoria, D. Romualdo y D^a Gloria, se interpone recurso de apelación contra la sentencia por la cual fue desestimada la demanda por ellos presentada frente a de Transportes Metropolitanos de Barcelona SA y FIATC Mutua de Seguros.

En la demanda, se indica que el pasado 3.03.2018, sobre las 20:10 horas, la madre de los demandantes D^a Tamara, sufrió un grave accidente al salir propulsada contra una baranda y golpearse con la cabeza contra la misma y el lateral izquierdo (falleciendo posteriormente), mientras viajaba como pasajera del autobús matrícula-BXM de la línea H6 que efectúa el recorrido desde la Zona Universitaria hasta la parada de Fabra i Puig de la ciudad de Barcelona,

La Sra. Tamara se señala que iba acompañada de su amiga D^a Camila, y habían acudido a ver una película a los cines de Sarrià Multicines (sitos en Ronda General Mitre, 38-44).

A la salida de la sala, se indica que decidieron tomar el autobús para regresar a sus domicilios y fueron a la parada que está frente dichos multicines, para esperar el de la línea H6.

Cuando llegó el bus se sigue detallando en la demanda que subieron al mismo y al no ver ningún sitio libre se dirigieron hacia el fondo con la esperanza de encontrar alguno vacío o

alguien que les cediera el suyo. Dado que ni lo uno ni lo otro sucedió, volvieron hacia la parte delantera para ver si en la siguiente parada alguien se bajaba. Justo en ese momento de retorno hacia la parte de delante es cuando se precisa que sucedieron los hechos.

El accidente se especifica que se produjo en la intersección en forma de cruz (lado Besós) de la Ronda General Mitre (sentido plaza Lesseps) a la altura de su cruce con la Vía Augusta. En el mismo se indica existe un cambio de rasante pronunciado respecto la calzada de la Vía Augusta, ya que esta se encuentra a nivel. El límite de velocidad es el genérico para las vías urbanas limitado a 50 Km/h.

En cuanto a las características del autobús, se detalla en la demanda que se trata de un vehículo de gran ocupación, compuesto por dos cabinas y una zona articulada que actúa como transfer entre las partes delantera y trasera. En concreto, se especifica que se trata de un autobús articulado de tres ejes, con tracción sobre el eje trasero, que empuja a la delantera, y de ahí que si hay un cambio brusco en el pavimento o una irregularidad en el tramo, ello (se destaca en la demanda) provoca que el vehículo sufra oscilaciones en la parte central (la zona de articulación o transfer), por lo que los usuarios se ven sometidos a movimientos y aceleraciones verticales. En el autobús se indica que existen diferentes asideros para que los usuarios que permanezcan de pie o circulen puedan agarrarse. Los mismos consisten en barras situadas al lado derecho e izquierdo del autobús, si bien se destaca que en un desplazamiento a lo largo de un autobús, existe un momento en el que el pasajero puede quedar sin sujeción entre que se coge a una barra y se sujeta a la siguiente, situación que es la que se considera en la demanda que se produjo, de forma que la Sra. Tamara cuando estaba desplazándose por el pasillo en la zona transfer (en la que se indica que las asideras se sitúan a una distancia que dificulta el agarre por los usuarios) resultó proyectada en el interior del autobús en el momento de pasar por un cambio de rasante con trazado curvo.

En la demanda asimismo se precisa que desde el momento en que las pasajeras suben al autobús hasta que se produce el accidente no transcurrió ni un minuto y no llegó a recorrer el autobús ni 350 metros.

A consecuencia de la fuerte sacudida del autobús, se indica que la Sra. Tamara salió proyectada y se golpeó violentamente contra el lateral izquierdo/barra del autobús, produciéndose un traumatismo craneoencefálico, un hematoma en el antebrazo hasta el codo izquierdo y otros pequeños hematomas en brazo derecho.

Tras ser atendida por una de las pasajeras que era médico, a la llegada de la ambulancia del SEM se destaca que se encontraba en parada cardio-respiratoria, iniciándose el protocolo de soporte vital, consiguiendo la recuperación del ritmo sinusal.

Fue trasladada a Urgencias del Hospital Clínic de Barcelona ingresando en el AVI (Área de Vigilancia Intensiva), permaneciendo en coma con intubación y ventilación mecánica, siendo sedada. Tras los intentos y pruebas pertinentes, y afectada por una encefalopatía grave de mal pronóstico, el 16.03.2018 se retiró la ventilación mecánica, falleciendo a las 2,23 horas.

En virtud de los hechos antes descritos, la reclamación de los demandantes se fundamenta tanto en el Seguro Obligatorio del Automóvil (SOA) como en el Seguro Obligatorio de Viajeros (SOVI).

Con cargo al Seguro Obligatorio del Automóvil (SOA) se solicitan los siguientes conceptos por cada uno de los tres hijos de la fallecida y aquí demandantes:

- Indemnización por el fallecimiento: 20.370,80 €
- Perjuicio personal básico: 407,42 €
- Parte proporcional en concepto de lesiones temporales, con ingreso en AVI días muy graves: 441,35 € (13 días x 101,85 €/día = 1.324,05 €/3)

Ello hace un total para cada uno de los hijos de 21.219,57 € (para los tres hermanos a repartir a partes iguales la cantidad de 63.658,71 €).

En lo que es el Seguro Obligatorio de Viajeros (SOVI), se reclama la indemnización fijada por fallecimiento de 36.060,73 € que se indica deriva directamente del título de viaje utilizado por la usuaria y de la obligación legal de suscripción para todo tipo de transporte público de viajeros.

Es en base a todo lo expuesto que se solicita se condene a las demandadas a pagar conjunta y solidariamente a los demandantes la suma total de 99.719,44 €, todo ello más los intereses del [artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro \(LA LEY 1957/1980\)](#) y las costas del presente juicio.

Transportes Metropolitanos de Barcelona SA y FIATC Mutua de Seguros contestan a la demanda e interesan se vea desestimada.

Así, se considera por las demandadas que existe una falta de acción y derecho de la actora para reclamar contra ellas a cargo del Seguro Obligatorio del Automóvil (RC) por cuanto los hechos ocurridos no fueron responsabilidad del conductor del autobús.

A tal efecto, se indica que aunque estemos ante un tema en que sea aplicable el principio de inversión de la carga de la prueba, ello no alcanza al "cómo" se produjeron los hechos y al nexo causal del que deriva la obligación de indemnizar, cuya prueba corresponde en cualquier caso a la parte que reclama.

Por ello se postula en primer lugar, que no se ha acreditado por la actora un aspecto esencial, y en concreto el referente al modo de producción del accidente y su nexo con el daño que se pretende reparar.

Asimismo se señala en la contestación a la demanda que también corresponde a la actora la prueba de la responsabilidad, negligencia o culpa del conductor del autobús, sosteniendo las demandadas que la conducción del autobús fue correcta y diligente, ajustada a las condiciones y características de la vía, produciéndose la caída de la Sra. Tamara por no ir asida a los elementos de seguridad y/o sujeción del autobús.

Es por ello que las demandadas entienden que en este caso concurre una culpa exclusiva de la víctima, pues el autobús dispone a lo largo de todo su interior de barras de sujeción, sin que el conductor tenga la obligación de esperar a que todo el pasaje esté sentado antes de iniciar la marcha, pues precisamente el autobús está preparado para que los pasajeros puedan ir de pie. El conductor se destaca por ello que actuó de forma correcta y diligente, y la caída se produjo en el interior del autobús cuando la pasajera no iba asida a los elementos de sujeción y seguridad del autobús.

También se considera en la contestación que es improcedente la indemnización fundamentada en el Seguro Obligatorio de Viajeros (SOVI), debido en primer lugar a que el conductor actuó correcta y diligente, y en segundo lugar, en cuanto parece ser que la caída llegó a producirse en el interior del autobús cuando la pasajera no iba asida a los elementos de sujeción y seguridad del autobús.

La posesión del título de transporte se destaca en la contestación que no conlleva de forma automática el pago de una indemnización ya que los riesgos cubiertos por el SOVI son los que se detallan en el art 7 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros y en este caso tal cobertura no se da por lo antes expuesto (conducción correcta y caída de la pasajera por no asirse a los elementos de sujeción). En particular se destaca por las codemandadas que en las reclamaciones a cargo del Seguro Obligatorio de Viajeros, es la parte actora quién tiene la carga de la prueba de los hechos y de que los hechos son objeto de cobertura, al no invertirse en este tipo de acciones la inversión de la carga de la prueba.

También se alega de forma subsidiaria la concurrencia de pluspetición, pues las cuantías que se reclaman no se corresponden con las previstas para el año 2018 (año del accidente).

Por último se considera no procedente la reclamación de los intereses del art 20 LCS.

La sentencia es desestimatoria de la demanda al considerar (con el análisis de la prueba que en ella se detalla) que en lo que es la forma de producción del accidente, que éste tuvo lugar cuando la Sra. Tamara y su acompañante la Sra. Camila se encontraban de pie en el autobús, dado que no habían asientos libres y estaban intentando sujetarse. Se detalla que fue cuando el bus dio un acelerón cuando se produjo la caída de la Sra. Tamara.

En lo que es la causa de la muerte, la sentencia considera que la explicación más plausible de la causa del fallecimiento es la expuesta por el informe forense de 10.04.2018 reiterado por los informes de los Dres. Isidro y Jacinto. A tal efecto *se detalla en la sentencia que debe partirse del hecho de que la Sra. Tamara era una persona con un historial de arritmias cardiacas e hipertensión arterial, de avanzada edad, que podía sufrir un nuevo ataque en cualquier momento*, como así consta en el informe del Dr. Isidro que refiere que en la autopsia consta una coronaropatía isquémica que reforzaría esas conclusiones.

De ello deriva la sentencia que la caída y posterior traumatismo sufrido por la Sra. Tamara no fueron la causa de la muerte, ya que falleció de forma natural como consecuencia del problema cardiaco que sufría, con lo que se considera en la sentencia que existe una ruptura del nexo causal entre el accidente sufrido por la Sra. Tamara y su fallecimiento, por lo que no cabe imputar dicha responsabilidad a los demandados, de ahí que se desestime la demanda.

Los demandantes D^a Gregoria, D. Romualdo y D^a Gloria formulan recurso de apelación.

En él se pone de manifiesto en primer lugar que la sentencia nada indica en relación al régimen derivado del Seguro Obligatorio de Viajeros (SOVI).

En lo que son las responsabilidades derivadas del siniestro, en el recurso se lleva a cabo un detallado análisis de la totalidad de la prueba practicada: documental, testifical y pericial.

Tras tal análisis, y en lo que es la forma de producción del siniestro, se concluye que no se ha practicado ni una sola prueba que avale el hecho de una pérdida de conciencia previa por parte de la Sra. Tamara antes de recibir el golpe contra la ventana. Por el contrario se

destaca en el recurso de apelación que si hay pruebas es de que la Sra Tamara había salido de un cine, iba desplazándose por el autobús con su amiga y hablando con ella hasta el momento del acelerón, estando bien hasta el momento en que se golpeó la cabeza.

De ello entienden los apelantes que la relación de causalidad resulta indubitada, precisando que en primer lugar hay un acelerón que provoca una caída, a consecuencia de esta caída el golpe y a posteriori la entrada en parada cardiorespiratoria con el fatal desenlace.

En cuanto a la afección cardíaca previa grave de la Sra. Tamara, se indica en el recurso que fue la causa potencialmente letal, si bien la inicial o desencadenante del fatal suceso entienden que lo fue el traumatismo craneo encefálico (TCE).

En cuanto al régimen derivado del SOVI, se interesa en el recurso de apelación que se dicte un nuevo fallo por el que se estime la pretensión ejercitada habida cuenta que la fundamentación del mismo no es culpabilística, pues el SOVI tiene naturaleza de póliza de accidentes y por tanto de naturaleza objetiva, siempre que se den los requisitos del art. 7 del RSOV que en el caso de autos se estima por los apelantes que se dan, pues a su juicio consta acreditado por la propia sentencia que hubo un acelerón (equivalente a un funcionamiento cuanto menos anormal del autobús -al margen de las circunstancias concomitantes reiteradas) que propició la caída de la Sra. Tamara, no dándose las excepciones a la cobertura del seguro que se detallan en el art. 9 de dicha regulación.

En base a lo expuesto se solicita que en esta sede de apelación se dicte sentencia por la que:

En primer lugar, se anule la sentencia recurrida con estimación íntegra de la demanda interpuesta por los demandantes de conformidad a los argumentos expuestos y asimismo que en relación con la omisión de lo peticionado por cuenta del SOVI, se resuelva favorablemente, atendida la diferente naturaleza de la reclamación.

En segundo lugar, y subsidiariamente, para el negado supuesto de no estimar la demanda íntegramente, se considera por los demandantes que lo único que podría llegar a desprenderse, sería considerar una posible moderación de la indemnización, habida cuenta de la patología previa que aquejaba a la Sra. Tamara, al padecer un cuadro de coronopatía que pudo coadyuvar al fatal desenlace, siendo determinante (pero sin ser la causa inmediata o el detonante que bien pudo ser el sobresalto), el impulso que la hizo caer y especialmente el golpe en la cabeza, o todo ello pero destacando que siempre en cualquier caso propiciado por la anormal situación que produjo el autobús (se destaca que

sin el TCE la Sra. Tamara hubiera continuado su vida con normalidad, con independencia de la afectación de base que padecía).

En tercer lugar, y respecto las costas, se interesa en el recurso de apelación su no imposición ni en primera ni en segunda instancia, al resultar a juicio de los apelantes totalmente justificada la inquietud de la familia que ha querido depurar responsabilidades al existir indicios de responsabilidad (por un cúmulo de circunstancias que apuntan a querer defender sus derechos y la memoria de su madre reclamando a quien deba responder de lo sucedido). Se destaca que penalizarles con las costas resultaría irrogarles una temeridad que jamás han tenido, al destacarse que están totalmente acreditados unos hechos que cuanto menos generan duda suficiente para la reclamación ejercitada.

Transportes Metropolitanos de Barcelona SA y FIATC Mutua de Seguros se oponen al recurso, entendiendo que es correcto el razonamiento de la sentencia, señalando que no se pone de manifiesto la concurrencia en la sentencia de ningún error en la valoración de la prueba ni en la aplicación del derecho.

Se destaca en la oposición a la apelación que es carga probatoria de la actora la acreditación de la existencia del nexo causal entre el accidente y el resultado que se reclama y en este caso (con el análisis de las periciales médicas) no aparece en momento alguno, ni como causa inmediata, ni intermedia, ni fundamental, que el traumatismo padecido por la Sra. Tamara tuviere alguna relación con el fallecimiento, pues la causa de la muerte se destaca ser atribuible a una arritmia cardiaca secundaria a sus patologías de base (la cardiopatía isquémica crónica, derivada de la coronariopatía).

De igual forma se considera que tampoco es exigible ninguna responsabilidad en base al Seguro Obligatorio de Viajeros pues el fallecimiento de la Sra. Tamara no trae causa del accidente/incidente del bus, sino que se trata de una muerte natural, siendo su causa inmediata la cardiopatía isquémica crónica, la intermedia una sobreinfección respiratoria y la fundamental la coronariopatía.

SEGUNDO.- *Resolución del recurso de apelación: Responsabilidad civil derivada de la circulación de automóviles*

Una vez expuesto en el fundamento de derecho anterior el desarrollo de la presente causa, procede entrar en el estudio de las cuestiones planteadas en el recurso de apelación, comenzando con el análisis de las potenciales responsabilidades que derivarían del régimen contenido 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 \(LA LEY 1459/2004\)](#).

Según el art 1,1 de esta norma:

"1. 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.... 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.... 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 (LA LEY 1/1889), artículos 109 y siguientes del Código Penal (LA LEY 3996/1995), y según lo dispuesto en esta Ley.. 2. Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de acuerdo con el apartado 1, cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento..."

Esta norma establece por ello un sistema distinto de imputación según que se trate de daños a la persona o a los bienes. En el primer caso se establece una obligación cuasi-objetiva de indemnizar, salvo caso fortuito o fuerza mayor, o culpa exclusiva de la víctima; mientras que en relación a los daños a los bienes se siguen manteniendo criterios de responsabilidad subjetiva en base a la remisión que se hace al [art 1.902 CC. \(LA LEY 1/1889\)](#)

El caso aquí analizado es el primero de los contemplados que como se indica en la STS 2.03.2020 parte de la idea del riesgo y la finalidad de socialización de los daños causados mediante la instauración de un sistema de aseguramiento obligatorio, con un fondo de garantía (Consortio de Compensación de Seguros) y un sistema tabular de cuantificación preceptiva de los daños y perjuicios.

No obstante lo anterior, tal sistema no es completamente objetivo, pues acreditada la realidad del daño y la relación de causalidad del mismo con ocasión de un hecho de la

circulación, surge la responsabilidad salvo que se acredite que mediare fuerza mayor, caso fortuito o culpa exclusiva de la víctima.

En todo caso, y como ya se ha adelantado, debe acreditarse siempre la realidad del daño y la relación de causalidad con la conducta de quien se estima responsable.

En cuanto a la relación de causalidad, se ha elaborado la doctrina de la causalidad adecuada, que exige que el resultado sea una consecuencia natural, adecuada, y suficiente del acto antecedente (STS 27.10.1990 (LA LEY 2046/1991); 23.09.1991 (LA LEY 8458/1991)).

Tal doctrina se ha visto complementada con aquella que permite valorar en cada caso si el acto antecedente que se presenta como causa tiene virtualidad suficiente para que del mismo se derive, como consecuencia necesaria, el efecto dañoso producido.

Consecuencia natural es aquella que propicia la existencia de una relación de necesidad entre el acto inicial y el resultado dañoso conforme a los conocimientos normalmente aceptados, debiendo valorarse en cada caso concreto si el acto antecedente que se presenta como causa tiene virtualidad suficiente para que del mismo se derive, como consecuencia necesaria, el efecto lesivo producido, no siendo suficientes las simples conjeturas, o la existencia de datos fácticos que, por una mera coincidencia, induzcan a pensar en una posible interrelación de esos acontecimientos, sino que es precisa la existencia de una prueba terminante relativa al nexo entre la conducta del agente y la producción del daño, de tal forma que se haga patente la culpabilidad que obliga a repararlo (STS 25.02.1992 (LA LEY 2992/1992)).

En el supuesto aquí contemplado la realidad del daño personal (el fallecimiento de D^a Tamara el 16.03.2018 cuando contaba con 78 años de edad) no es objeto de debate.

Lo que si lo es, es si este fallecimiento deriva del accidente de circulación que la misma tuvo el 3.03.2018 cuando viajaba como pasajera de la línea de autobús de H-6 (al que había accedido hacía poco), cuando cayó dentro el mismo circulando éste en dirección a la Pl. Lesseps por la Ronda General Mitre poco después de pasar el cruce de la misma con la Vía Augusta.

La sentencia de apelación entiende que no existe tal nexo causal entre el fallecimiento y la caída de la Sra. Tamara dentro del autobús, dado que la muerte de la Sra Tamara fue natural y como consecuencia del problema cardiaco previo que sufría.

Los apelantes no están conformes con esta valoración, pues consideran que hubo un acelerón que provocó una caída y a consecuencia de esta caída el golpe y a posteriori la

entrada en parada cardiorrespiratoria con el fatal desenlace, señalando que, si bien la afectación cardíaca previa grave de la Sra. Tamara fue causa potencialmente letal, la inicial o desencadenante del fatal suceso fue el traumatismo craneo encefálico que tuvo a resultas de la caída.

Ante la compleja problemática planteada, *se estima necesario analizar las circunstancias en las que se produjo el siniestro para luego en base a las mismas analizar la problemática de responsabilidad y causal.*

En cuanto al siniestro, la sentencia señala que cuando se produjo el accidente la Sra. Tamara y su acompañante, la Sra. Camila se encontraban de pie en el autobús, dado que no había asientos libres y estaban intentando sujetarse, momento en que el bus dio un acelerón que produjo la caída de la Sra. Tamara.

Esta valoración y conclusión de la sentencia no es en sí objeto del recurso de apelación, si bien lo es la problemática referente a si antes de caer tuvo o no una afección cardíaca, lo que motiva que se estime de interés poner de manifiesto cuales fueren las concretas circunstancias de tal caída.

Circunstancias de la caída

Respecto de la misma, se cuenta en primer lugar con la información que se contiene en el informe elaborado por la Guardia Urbana de Barcelona en el que se expone en primer lugar cuales fueren las características del punto en que se produjo el siniestro.

El mismo es la intersección en forma de cruz, de la calzada lado Besós de la Rda. General Mitre sentido hacia la Pl. Lesseps en su cruce con la Vía Augusta. En particular se expone que la calzada lado Besós de la Rda. General Mitre por donde circulaba el autobús (y donde el límite de velocidad es de 50 km/h), se trata de una vía con la calzada con una pendiente pronunciada ascendente según su sentido de marcha, formada por una recta, con buena visibilidad, encontrándose la calzada (que dispone de cuatro carriles) en buen estado de conservación y limpieza. Al llegar al cruce con la calle Vía Augusta (y éste es un elemento que se estima de especial importancia), presenta la Ronda General Mitre un cambio de rasante pronunciado con respecto a la calzada de la calle Vía Augusta, ya que ésta se encuentra a nivel. Este tramo como consta en el croquis que se adjunta al informe, es ligeramente curvo hacia la derecha (según el sentido de circulación que llevaba el autobús).

En lo que son las concretas circunstancias de la caída, se detallan por los testigos que se reflejan en el informe de la Guardia Urbana.

Así, la que se identifica como testigo nº NUM000 relató que se hallaba sentada en el interior del autobús. Que observó como la pasajera lesionada se desplazaba desde la parte posterior del autobús a la zona delantera, no estando la misma sujeta cuando el autobús ha efectuado una especie de rebote, lo que produjo que la citada pasajera perdiera el equilibrio, golpeándose con la parte posterior de la cabeza contra la pared interior, lado izquierdo del autobús (a la pasajera que iba con la lesionada señaló la testigo que la pudo sujetar). A esta testigo se tomó declaración en el acto de la vista siendo identificada como D^a Regina, ratificándose en su declaración y precisando que iba sentada mirando hacia adelante, que el conductor iba muy rápido (unas chicas dijeron que desde Zona Universitaria venía muy rápido y que incluso le comentaron que se había subido a una rotonda) y que la señora que cayó intentó asirse, pero no pudo hacerlo por coincidir ese momento con el cambio de rasante, cayendo de espaldas. También dijo que el autobús iba muy lleno aunque no con mucha gente de pie según recordaba.

De este relato de la testigo Sra. Regina se desprende que la caída se produjo a consecuencia del rebote del autobús cuando pasaba por el cambio de rasante de la Rda. General Mitre a la altura del cruce con la Via Augusta.

La testigo nº NUM001 no pudo detallar por su parte las circunstancias de la caída, si bien si señaló que el autobús circulaba muy rápido y que otros pasajeros se quejaban de la conducción de conductor. También dijo que durante el trayecto el autobús subió una rueda en la acera. Este testigo se identificó como D. Diego a quien se tomó declaración en el acto de la vista. En ella dijo que a las señoras no las vio hasta que se produjo la caída, habiendo oído el golpe (señaló estaba sentado detrás). La conducción del autobús la calificó como "temeraria" y que se había subido a una acera en una rotonda, habiéndose incluso la mujer del testigo casi caído del asiento.

La testigo nº NUM002 es la médica que atendió en un primer momento a la lesionada y que iba como pasajera en el autobús, quien indicó que comprobó a la pasajera tendida en el suelo con la cabeza apoyada sobre la pared del autobús con el cuello forzado y orientado sus pies a la puerta de salida. Igualmente señaló que estaba inconsciente sin responder a estímulos, si bien tenía pulso, no siendo movida hasta la llegada de la ambulancia. La misma no compareció al acto de la vista.

La testigo nº NUM003 es la persona que acompañaba a la Sra Tamara (D^a Camila) quien dijo que se desplazaban desde la parte posterior del autobús hacia adelante. Cuando habían rebasado el pasillo flexible el autobús efectuó éste un extraño, lo que motivó que tanto ella como su amiga perdieran el equilibrio, pudiéndose la Sra. Camila sujetarse, si

bien su amiga cayó a la plataforma golpeándose en la cabeza. En el acto de la vista precisó que cogieron el autobús a la salida de los multicines y la caída fue al poco de subir. Señaló que buscaron asiento en la zona primera, que llegaron hasta la plataforma giratoria y al ver que no había sitios al fondo, se volvieron atrás retornando a la parte delantera sin avanzar mas, señalando su amiga (la Sra. Tamara) que ante los movimientos del autobús se iban a matar. En esta vuelta hacia la parte delantera del autobús indicó la Sra. Camila que iba primero la Sra. Tamara. En el curso de la misma (tras la zona de la plataforma cuando volvían al aparte delantera del autobús) aceleró el conductor de golpe (acelerón) y ella cayó sobre una chica que iba sentada pese a estar en ese momento cogida. En cuanto a su amiga no la vio caer, oyendo el golpe que calificó como "ruido mortal". En el desplazamiento precisó iban cogidas a las barras que había. El autobús por último dijo que iba lleno en cuanto a los asientos y de pie solo ellas.

Esta manifestación de la testigo complementa la de la Sra. Regina, es coherente con la misma y pone de manifiesto un elemento de especial interés cual es el que *la caída se produjo cuando acababan de rebasar el pasillo flexible del autobús (el que une los dos sectores del autobús).*

También se recibió declaración al agente de la Guardia Urbana nº NUM004 quien se ratificó en los términos del informe elaborado en su momento, precisando que a su juicio no se puede circular sin estar las personas sentadas y que la causa en casos como el aquí contemplado es entender no procedente que se permita ir de pie.

Las manifestaciones anteriores son coherentes asimismo con lo indicado por el conductor del autobús (D. Lucio) quien dijo que circulaba por la Rda. General Mitre en su sentido hacia Pl. Lesseps. Al llegar al cruce con la Vía Augusta, oyó un fuerte golpe dentro del autobús y por detrás de él. Que comprobó con posterioridad que una pasajera había caído en la plataforma ignorando el motivo de tal caída. En el acto de la vista precisó que el ruido fue seco y fuerte, comentándole unos pasajeros que se había mareado (luego dijo que a un responsable de TMB se le había comunicado que había sufrido un infarto) y caído estando inconsciente. El autobús precisó que iba lleno y con bastante gente de pie, no pudiendo ver por ello lo que pasaba mas atrás. El golpe indica se produjo después de haber cruzado el cambio de rasante del cruce de General Mitre con Vía Augusta. En cuanto a la zona de mas riesgo y de mas movimiento de un autobús como éste (articulado), dijo ser la trasera y en cuanto a la de transfer precisó que se mueve por tener un fuelle.

La velocidad de circulación del autobús es asimismo un aspecto de importancia y fue comprobado por los agentes de la Guardia Urbana quienes constataron (tras comprobar el tacógrafo) que circulaba entre 40 o 45 km/h.

De esta exposición (en la que se considera no existen contradicciones), cabe derivar que *la caída de la Sra. Tamara se produjo cuando andando por el interior del autobús desde la parte trasera a la delantera, y en un punto muy próximo al pasillo flexible que une los dos sectores del autobús, este (que circulaba entre 40 y 45 km/h) tuvo un movimiento semejante al de un rebote en el punto de confluencia de la Ronda General Mitre con la Vía Augusta.*

El hecho de andar por una autobús urbano (como aquel en que se produjo el siniestro objeto de los presentes autos), y el estar pasajeros de pie no consta que estuviere prohibido en este caso como cabe derivar del art 47 del Reglamento General de la Circulación. De igual forma está prevista la homologación de autobuses como el aquí considerado en el [Reglamento \(CE\) N° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de julio de 2009 \(LA LEY 14135/2009\)](#) relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. Entre los tipos de autobuses que incluye están los de la clase I y que abarcan los vehículos provistos de zonas para viajeros de pie que permiten la circulación frecuente de pasajeros (los urbanos cabe entender que se sitúan en esta categoría).

En cuanto al rebote del autobús al pasar por el cambio de rasante, *en el informe elaborado por D. Pio (éste es quien compareció al acto de la vista) y D. Ricardo se procede a una descripción de las características del vehículo, indicando que es un autobús articulado Mercedes-Benz modelo Citaro (también denominado O 530) (el analizado por él dijo no ser el mismo que el del siniestro, si bien uno idéntico habiendo indicado que con el mismo hizo el recorrido en que se produjo el accidente).*

Se detalla en este informe que se trata de un vehículo de gran ocupación, compuesto por dos cabinas y una zona articulada que actúa como transfer entre la parte delantera y la trasera. Al tratarse de un autobús articulado, constituido por dos cabinas conectadas con una articulación, lo configuran como un vehículo de grandes dimensiones. Se trata de un autobús articulado de tres ejes, y con tracción sobre el eje trasero, sobre el que se sustenta la cabina trasera del vehículo. Por tanto, se destaca en este informe que es la cabina trasera la que empuja la delantera y, en caso de sufrir un cambio brusco en la

regularidad del pavimento, ello provoca que el vehículo sufra oscilaciones en la parte central, donde se encuentra la articulación o transfer.

En condiciones de equilibrio, precisa este informe que cuando el pavimento es a nivel, el vehículo y los ocupantes no sufren oscilaciones relevantes.

No obstante lo anterior (y ello se considera de especial importancia de cara a la resolución de esta causa), *al tratarse de un vehículo articulado constituido por una cabina tractora en la parte trasera y otra en la parte delantera conectadas por un transfer articulado, al circular por tramos irregulares (como el aquí contemplado ante el cambio de rasante entre la Ronda General Mitre y la Via Augusta), el vehículo y los ocupantes se ven sometidos a movimientos y aceleraciones verticales, provocadas por el movimiento de oscilación, siendo una de las zonas que mas se mueve y la de mayor riesgo la del transfer que no está señalizada* (precisó en la vista que este movimiento es mayor a mas velocidad).

Compara en especial los parámetros de fuerza de viajar a 40-45 km/h a unos 30 km/h (en este último caso precisa se reduce la fuerza un 40 %).

El informe analiza asimismo las fuerzas concurrentes y los sistemas de sujeción, señalando que existen diferentes asideros para que los usuarios que circulan de pie puedan agarrarse a estos. En cuanto a cuales fueren tales asideros, el informe analiza las características de un vehículo de las mismas características que aquel en el que se produjo el accidente, señalando que las barras del margen derecho o izquierdo a las que pueden sujetarse los usuarios se encuentran a una distancia entre ellas (las de cada margen) de 94 centímetros, mientras que la distancia entre las barras de uno y otro margen (derecho e izquierdo), se sitúan entre 110 y 140 cm, estando la primera barra existente tras la zona del pasillo flexible (y circulando desde detrás hacia adelante) a una altura de 150 cm (la Sra Tamara se indica que medía 155 cm), lo que en el acto de la vista precisó que implica que al estar mas alta la barra para alcanzarla se tarda mas tiempo.

Tras ello efectúa el informe un relato de la forma de producción del siniestro (que se estima conforme con los elementos objetivos en él descritos y las manifestaciones de los testigos reflejadas en el informe de la Guardia Urbana) conforme al que el 3.03.2018, sobre las 20:10 horas, D^a. Tamara, junto con otra usuaria accedieron al interior del autobús articulado Mercedes con matrícula-BXM, desde la parada de autobuses Mitre - Dr. Fleming. En el interior del vehículo procedieron a desplazarse hacia la parte trasera, en busca de un lugar donde poder sentarse. Al llegar a la parte trasera, sin percibir un asiento libre o alguien que les cediese su asiento, procedieron a desplazarse hacia la parte delantera del vehículo. Cuando habían rebasado la zona articulada del autobús, este

accedió a un tramo de cambio de rasante y curvo de proyección hacia la derecha. En ese momento sufrió un movimiento de oscilación, provocando que ambas usuarias resultaran proyectadas en el interior del autobús, y en el caso de la Sra. Tamara, impactase contra parte rígida del interior del habitáculo.

Junto al anterior, se cuenta en autos con el informe elaborado por D. Ángel Jesús (a quien asimismo se recibió declaración en el acto de la vista) y que confirma las condiciones de la vía que se han descrito anteriormente.

Asimismo, se señala en este informe que la caída pudo producirse por el movimiento de oscilación vertical del autobús-BXM (articulado) en el momento de abordar el cambio de rasante existente en el cruce (el informe detalló que el vehículo por él analizado fue aquel que se vio afectado por el siniestro).

En relación a tal cruce, se indica en este informe que, si bien efectivamente existe un cambio de rasante en el cruce entre Ronda General Mitre y Vía Augusta, el mismo se califica como muy suave, ya que las pendientes se van ajustando gradualmente, no existiendo un vértice marcado en el cambio de rasante. En concreto, analiza este informe la circulación de autobuses articulados por el lugar, señalando el Sr Ángel Jesús que de su observación se constata que no se observan oscilaciones verticales reseñables, por lo que concluye que no se trata de un punto problemático para la circulación de autobuses articulados.

En lo que son los dispositivos de sujeción de que disponen los pasajeros en el interior del autobús urbano Mercedes Benz matrícula-BXM, detalla que pudo analizar exactamente el vehículo en el que se produjo el siniestro, comprobando que en su interior no existen cantos vivos que puedan suponer un peligro para los pasajeros, algo que entiende lógico por cuanto se ha indicado es un vehículo homologado según las normas de seguridad de la Unión Europea.

Además, expone que el autobús dispone de suficientes elementos de sujeción para que los pasajeros que permanecen de pie en el interior del mismo puedan ir sujetos en todo momento.

Así, y en lo que es el pasillo flexible, se comprueba en este informe que el mismo tiene una longitud total de 187 cm y que dispone de barras de sujeción a ambos lados, distando dichas barras entre sí 93,5 cm. En cuanto a la barra tras la zona transfer hacia adelante que hay sobre los asientos, dijo no haberla medido pensando que podría estar en torno a 1,75 m. Igualmente indicó que no existe indicación alguna de ser la zona transfer de mayor riesgo.

Finalmente y en lo que es el recorrido seguido por las pasajeras, se detalla en este informe que una vez superado el pasillo central flexible, y desplazándose hacia la parte anterior del vehículo, se sigue disponiendo de barras de sujeción, ya que de las últimas barras verticales del pasillo salen barras horizontales que se unen a las siguientes barras verticales, situadas entre las dos filas de asientos contrapuestos situados sobre el paso de rueda central. La distancia entre la última barra vertical del pasillo y la situada entre los asientos es de 1 metro. Seguidamente y a idéntica distancia, una vez superados los asientos orientados hacia la parte anterior, hay una nueva barra vertical a cada lado, y a continuación una zona sin asientos, correspondiente con la localización de la puerta de salida, donde se dispone asimismo de barras de sujeción verticales y horizontales a ambos lados.

De la exposición que se acaba de verificar, cabe indicar que *siempre se debe estar a las concretas circunstancias del caso que en este caso vienen referidas a una persona como la Sra Tamara (de 155 cm de estatura) que se desplazaba desde la parte trasera a la delantera del autobús.*

La misma se encontraba andando en dirección hacia delante en un punto muy próximo al pasillo flexible que une los dos sectores del autobús, momento en que este (que circulaba entre 40 y 45 km/h) tuvo un movimiento semejante al de un rebote en el punto de confluencia de la Rda. General Mitre con la Via Augusta.

Tal rebote fue constatado por los testigos y no es absurdo que se produjera, máxime cuando el autobús circulaba a la velocidad a la que se acaba de indicar. La realidad de estas oscilaciones es asimismo reconocida también en el informe del Sr Ángel Jesús, quien aporta una secuencia de imágenes en las que se observa la circulación de un autobús articulado por el lugar del accidente, comprobando ser normal su circulación, no produciéndose oscilaciones significativas en el pasillo flexible. Ello supone que tales oscilaciones si que existen y que por ello la índole de las mismas depende en cada caso concreto de la velocidad a la que circula el autobús y en este caso no consta cual fuere la velocidad a la que circulaba el que aparece en las imágenes integradas en el informe del Sr. Ángel Jesús (que es el que se dice no tuvo oscilaciones significativas), mientras que el que tuvo el siniestro si consta que circulaba entre 40 y 45 km/h.

En cuanto a las circunstancias de las barras de sujeción en el interior del autobús, dado el sentido que llevaba la Sra. Tamara en su desplazamiento por el interior del mismo, cabe entender que la que se estima de mayor interés en este caso es la que se sitúa en el punto donde están los asientos existentes tras el pasillo articulado. La altura de la misma solo

aparece medida en el informe de los Sres. Pio y Ricardo y es de 150 cm, con lo que las posibilidades de sujeción de una persona (como la Sra. Tamara) que tenía una estatura de 155 cm no cabe sino entender que eran difíciles.

Ante la exposición anterior, se considera que en este caso fue sorprendente para la pasajera el movimiento de oscilación vertical del autobús al pasar por el cambio de rasante (máxime cuando no se ha acreditado que pudiese apreciar su inminencia y dado que no existe ninguna indicación en el autobús del mayor peligro que entraña andar o estar en la zona del fuelle que une las dos partes del mismo). A ello se añade el que las posibilidades de sujeción que tenía (dadas las características del autobús) eran limitadas, con lo que pese a que en momento de caer no estaba sujeta a ninguna barra, no cabe entender que en este caso se dé una situación de culpa exclusiva de la víctima, como tampoco una situación de caso fortuito o fuerza mayor, pues las condiciones de la vía eran algo perceptible y conocido para un conductor de autobús de una línea de transporte urbano.

En cuanto a una potencial concurrencia de culpas, ello sí que puede plantearse que se diere, pues cuando se está de pie en un autobús, cabe entender siempre necesario que los pasajeros que están de pie lo hagan sujetos a las barras que hay en el interior del mismo y en este caso la Sra. Tamara estaba andando por el interior del autobús no asegurándose estar siempre sujeta a las barras. En todo caso esta atribución cabe entenderla en un grado bajo pues no consta que existiere en la zona del fuelle (que es donde se produjo el siniestro), la existencia de ninguna indicación referente a la problemática especial que la presencia o circulación por el mismo entraña (referida a su mayor movimiento y oscilación) en relación al resto del autobús.

Relación de causalidad

Junto al anterior, el otro elemento que suscita la problemática planteada en el presente recurso de apelación es el que viene determinado por las lesiones padecidas por la Sra Tamara (que al tiempo del siniestro contaba con 78 años), y en concreto la que afecta a sus antecedentes médicos y la relación de causalidad entre el siniestro y su fallecimiento.

Para ello se dispone con toda una documentación médica referente a lo que es el tratamiento médico y la valoración médico legal de todo ello desde el punto de vista de la causalidad.

En lo referente al tratamiento médico, en la documentación obrante en autos se señala que el 3.03.2018 presentó caída desde su propia altura en un autobús con traumatismo cráneo-encefálico secundario y disminución del nivel de conciencia persistente. Recibió atención por el SEM (Servei d'Emergències Mèdiques) que constata que la paciente está

en parada cardiorrespiratoria, sin ritmo cardíaco (en asistolia). Se inician maniobras de soporte vital avanzado y a los 25 minutos se consigue recuperación del ritmo cardíaco, en ritmo sinusal, con bloqueo de rama derecha del Haz de His que evoluciona a bloqueo aurículo-ventricular de primer grado sin cambios en la repolarización sugestivos de isquemia.

Se trasladó a la paciente al Hospital Clínic con intubación oro-traqueal y ventilación mecánica.

A su llegada al centro, un nuevo electrocardiograma mostró ritmo sinusal con el mencionado bloqueo de primer grado, sin alteraciones del segmento S-T. En la analítica destaca una acidosis mixta con elevación de ácido láctico. Se practica una angio-TAC torácica que descarta tromboembolismo pulmonar o disección aórtica. La TAC craneal y cervical muestra pequeños focos de HSA (hemorragia subaracnoidea), contusiones hemorrágicas frontales bilaterales de predominio derecho sin área hipodensa asociada que sugiera área de edema, desdiferenciación córtico-subcortical sugerente de lesión hipóxico-isquémica, sin imágenes de fracturas craneales ni cervicales y canal raquídeo normal. El ecocardiograma mostró un ventrículo izquierdo moderadamente hipertrófico sin gradiente obstructivo ni segmentarismo, no derrame pericárdico y no disección aórtica.

Se valoró la paciente conjuntamente por los Servicios de Urgencias, Cardiología y Neurología y se calificó el cuadro como RCP (reanimación cardio pulmonar) de etiología incierta y se comenta "aunque parece estar en relación al traumatismo craneoencefálico, si bien los hallazgos de las pruebas de neuroimagen no permiten explicar del todo el desarrollo de RCP".

A las 12 horas se repite la TAC craneal con angiografía en la que tan solo se destaca pérdida de la diferenciación córtico-subcortical que muestra daño hipóxicoisquémico global, persistencia de pequeños focos sutilmente menores de hemorragia subaracnoidea y contusiones hemorrágicas frontales bilaterales, de predominio derecho, sin signos de edema perilesional.

La paciente se señala se encontraba en coma arreactivo por lo que se inició protocolo de hipotermia que posteriormente se reequilibra a normotermia.

Un primer electroencefalograma muestra encefalopatía difusa de origen metabólico o farmacológico.

Se repite electroencefalograma a las pocas horas, en ausencia de sedación, y se observa progresión a patrón isoelectrico. Ausencia de potenciales evocados de nervio mediano.

Se trasladó a Vigilancia Intensiva en ventilación mecánica invasiva. La evaluación neurológica de deterioro conduce a la decisión de limitación del esfuerzo terapéutico y la paciente fue éxitus el 16.03.2018 con diagnósticos finales de: Traumatismo cráneo-encefálico; posible broncoaspiración; parada cardio-respiratoria recuperada; encefalopatía hipóxico-isquémica asociada.

Consta se realizó autopsia forense con informe fechado el 10.04.2018 que constata los siguientes elementos:

- 1.- Herida contusa de 5 cm en cuero cabelludo, suturada con 11 grapas.
- 2.- Encéfalo: Edema cerebral, discretos focos de hemorragia subaracnoidea en lóbulo frontal y parietal izquierdo. Consistencia reblandecida Infiltrados hemorrágicos en cuero cabelludo coincidiendo con la herida contusa occipital.
- 3.- Pulmones: Adherencias pleurales en pulmón izquierdo, antracosis, atelectásicos, patrón de sobreinfección respiratoria. Abundante "tacos" de moco purulento en tráquea y árbol bronquial.
- 4.- Corazón: Patrón de cardiopatía isquémica crónica, tono muscular dilatado. Incipiente disección en cayado aórtico. Aorta endurecida.
- 5.- Coronariopatía
- 6.- Adherencias diafragmáticas y en bazo.
- 7.- Estómago: anatómicamente de tamaño reducido, se observa bultoma en zona pilórica, de consistencia endurecida.
- 8.- Hígado: Patrón de congestión pasiva crónica. Improntas diafragmáticas-hepáticas.
- 9.- Riñones: Nefroangioesclerosis, quistes urinarios.
- 10.- Bazo friable

En lo que son las consideraciones médico-forenses se expone:

"6.1 Antecedentes y orientación de la muerte desde el levantamiento de cadáver.

Muerte de una mujer de 78 años de edad, mientras se encontraba como pasajera en un autobús. Al parecer de forma súbita, presentó caída al suelo, desde su propia altura. Según lo referenciado, la difunta había presentado cuadros de arritmia cardíaca con anterioridad.

Tras la práctica de la autopsia, se ha diagnosticado una coronariopatía severa y una cardiopatía isquémica crónica básicamente a nivel de Septum. Así mismo se ha constatado una destacable sobreinfección respiratoria.

Los mínimos focos hemorrágicos cerebrales diagnosticados, estarían en relación con el traumatismo craneo encefálico sufrido y vinculado al cuadro sincopal letal cardiaco acontecido.

Se está a la espera de los estudios complementarios histológicos y toxicológicos solicitados.

En este momento de la investigación médico legal, la causa de muerte es atribuible a una arritmia cardíaca secundaria a sus patologías de base.

Así el diagnóstico establecido, nos permite orientar la muerte como una muerte natural Tipo II, en la categorización según criterios de Hirsch, 1995 de grados de certeza en el diagnóstico de la muerte por autopsia.

Tipo 2. Presencia de una enfermedad potencialmente letal y avanzada como para explicar la muerte pero sin evidencia de una lesión estructuralmente letal. El diagnóstico de esta categoría está determinada tanto por los hallazgos patológicos como por el historial médico y de las circunstancias de la muerte".

Como conclusiones provisionales se indica en este informe de autopsia que se trata de una muerte natural, súbita, siendo su causa inmediata la cardiopatía isquémica crónica, la intermedia una sobreinfección respiratoria y la fundamental una coronariopatía.

Junto a lo anterior, se cuenta en autos con toda una serie de informes médicos valorando el tratamiento seguido.

Así, en el elaborado por el Dr. D. Modesto (a quien se tomó declaración en la segunda sesión de juicio), en lo que es la valoración médico legal se indica que se trata de una paciente con antecedentes de, HTA y cardiopatía isquémica que sufre una caída en el interior de un autobús al efectuar éste un cambio brusco produciéndose un TCE con posterior parada cardiorrespiratoria recuperada y finalmente tras ser ingresada en el HCP, fallece tras presentar una encefalopatía hipoxico-isquémica asociada

Durante su ingreso y ante estos hallazgos y tras valoración multidisciplinar por los servicios de urgencias, cardiología, neurología y neurocirugía, se interpretó el cuadro como parada

cardiorrespiratoria recuperada de etiología indirecta, aunque en vista del desarrollo clínico parece estar en relación al TCE.

Durante su estancia la paciente persistió en situación de coma arreactivo persistente. Dada la situación se decidió limitar el esfuerzo terapéutico y retirado de la ventilación mecánica, siendo exitus el 16.03.2018 a las 2:23 horas

Como causa del fallecimiento se atribuye el mismo por el Dr. Modesto a una parada cardiorrespiratoria y encefalopatía hipoxico-isquémica, señalando que el antecedente intermedio es una cardiopatía isquémica, arritmia y sobreinfección respiratoria; mientras que la inicial o fundamental la fija el Dr Modesto en el TCE causado por un accidente en el interior de un autobús (se destaca que ésta es la causa inicial, fundamental, la que desencadena todo el proceso hasta finalmente ser exitus y así lo detalló en el acto de la vista).

Por su parte el Dr. D. Jacinto (que asimismo compareció al juicio) considera que:

- 1) La paciente D^a Tamara padeció una parada cardíaca extra hospitalaria.
- 2) La paciente padeció una caída al suelo desde su propia altura, con traumatismo craneal y en antebrazo.
- 3) Tras 25 minutos de maniobras de reanimación se restableció el ritmo cardíaco.
- 4) Como consecuencia de la parada cardíaca se produjeron lesiones hipóxico-isquémicas cerebrales irreversibles que condujeron a su fallecimiento.
- 5) Las lesiones cerebrales y de las estructuras del sistema nervioso central objetivadas en las pruebas de imagen y en la autopsia fueron de importancia muy limitada y no constituyen causa de parada cardíaca secundaria a las mismas.
- 6) La paciente presentaba una enfermedad coronaria severa e hipertensión arterial, entidades que imputan riesgo de parada cardíaca por arritmia. Tenía, además, antecedentes de arritmia cardíaca.
- 7) La ausencia de lesiones neurológicas determinantes o de otras causas como un impacto torácico de alta intensidad descartan un origen traumático de la parada.
- 8) La enfermedad coronaria fue la causa fundamental del fallecimiento de la paciente, verosímelmente atribuible a una arritmia cardíaca.

Por su parte el Dr. Isidro (a quien se tomó declaración en el acto de la vista en donde además de precisar los términos de su informe señaló compartir las conclusiones a las que

había llegado la médico forense), en el análisis de la causa probable de la caída, la del bloqueo cardiaco y de la defunción ,destaca que uno de los hallazgos relevantes de la autopsia fue la existencia de una coronariopatía isquémica a nivel de septum, lo que redundaría a su juicio todavía más en la etiología cardiogénica en el éxitus de la fallecida.

Además destaca que se observó por el SEM la existencia ECG de un Bloqueo aurículo-ventricular de 1º grado.

En base a ello entiende que, teniendo en cuenta la existencia de un bloqueo auriculo-ventricular secundario a un bloqueo de rama derecha del corazón, así como la evidencia post-mortem de un cuadro de isquemia coronaria crónica con afectación del septum (pared interventricular), en su opinión el motivo de la muerte de la lesionada fue un síncope con pérdida de conocimiento que provocó una parada cardiorrespiratoria y una caída con traumatismo craneoencefálico asociado.

En todo caso, destaca el Dr. Isidro que de las pruebas médico-forenses llevadas a cabo con posterioridad, queda claro que la muerte de la paciente no se debió a causas traumáticas, sino a un cuadro cardiaco relacionado con los antecedentes de arritmias que ya presentaba la paciente.

En referencia a si la caída de la paciente se produjo a consecuencia de una maniobra del autobús, o si bien se produjo a consecuencia de un síncope cardiogénico, destaca que se debe tener en cuenta, fundamentalmente, los hallazgos anatomopatológicos post-mortem descritos por la médico forense, que considera que son los más relevantes para llevar a cabo "a posteriori" una valoración de la etiología del fallecimiento coherente desde el punto de vista médico-legal.

Relacionando dichos hallazgos con el resto de circunstancias y los informes de asistencia clínica, la opinión del Dr Isidro es que presentó un cuadro de paro cardiaco y asistolia que evidentemente conlleva pérdida de conocimiento, y en caso de estar de pie, caída al suelo.

En su opinión el traumatismo craneal sería secundario a la caída provocada por dicho síncope cardiogénico (en relación con sus arritmias de base y que se confirmaría con los hallazgos de bloqueo de rama derecha observados posteriormente).

Los hallazgos hipoxémicos observados en las pruebas de neuroimagen serían secundarios al cuadro de parada cardio-respiratoria prolongado, y no se explicarían por el TCE sufrido.

La exposición anterior pone de manifiesto (y como asimismo señala la sentencia apelada en una valoración que no cabe sino compartir) que la caída y el posterior traumatismo no

fueron la causa del fallecimiento de la Sra. Tamara, sino que éste se produjo de forma natural como consecuencia del problema cardiaco que sufría.

La determinación de si la caída se produjo a resultas de la maniobra del autobús o si ésta tuvo lugar a consecuencia de un síncope cardiogénico previo es una cuestión médica compleja (como se ha expuesto), si bien lo que se estima acreditado es que la caída se produjo en el momento en que la Sra. Tamara acababa de pasar por la zona del pasillo flexible del autobús situada entre las dos unidades que lo componen, cuando estaba caminando desde atrás hacia adelante y en un punto en el que le era difícil alcanzar el apoyo mas próximo pues estaba a una altura de 150 cm, teniendo la Sra. Tamara una estatura de 155 cm.

En cuanto al proceso de las lesiones (y en una valoración de la prueba que siempre es compleja), lo que consta es que existe una coincidencia temporal entre el movimiento brusco del autobús y la caída, desencadenándose a resultas de todo ello un proceso que culminó con el fallecimiento de la Sra. Tamara respecto de quien en el informe médico forense se destaca (y así está acreditado por la prueba obrante en autos antes descrita), la presencia de una enfermedad potencialmente letal y avanzada como para explicar la muerte, si bien se señala que es sin evidencia de una lesión estructuralmente letal.

Esta exposición permite considerar que, si bien el accidente desencadenó todo el proceso cardiológico que condujo al fallecimiento de la Sra Tamara, la misma padecía afecciones cardíacas importantes, con lo que en lo que es la relación de causalidad se considera (y en éste elemento se discrepa de la sentencia de instancia) que cabe entender que media la misma entre el acto inicial (el movimiento brusco e inesperado del autobús sin poderse sujetar la Sra. Tamara) y el resultado dañoso, hasta el punto de que tal movimiento brusco del autobús cabe considerar que tiene virtualidad suficiente como para generar en una persona con una patología cardíaca todo un proceso que puede desembocar (como se produjo en este caso) en su fallecimiento.

No obstante lo anterior, también es cierto que fueron las patologías previas las que, tras desencadenarse el proceso por el accidente, posteriormente motivaron que se produjera su fallecimiento.

Ante esta realidad (y siempre con la complejidad que un proceso como el aquí planteado entraña), cabe considerar que existió en este supuesto una concurrencia de causas en el fallecimiento de la Sra. Tamara: el accidente que desencadenó el proceso y las patologías cardíacas previas.

De tales causas se considera que las cardíacas previas tuvieron una mayor importancia (fueron las que dieron lugar al fallecimiento), de ahí que a las mismas se entienda que se les debe dar una mayor participación causal.

Ante esta realidad, y teniendo asimismo en consideración la problemática culpabilística a que antes se ha hecho referencia, se estima que el grado de responsabilidad y participación causal que se puede atribuir a la parte demandada (en este caso la empresa titular del autobús y su aseguradora) prudencialmente cabe fijarla en un 25 %.

Cuantificación del perjuicio

Dado que en virtud de la exposición anterior se considera se dan todos los requisitos para el ejercicio de la acción objeto de las presentes actuaciones, procede la concreción de la indemnización, respecto de la que en relación a cada uno de los demandantes (hijos de la fallecida) se concreta en los siguientes conceptos:

- Indemnización por el fallecimiento: 20.370,80 €
- Perjuicio personal básico: 407,42 €
- Parte proporcional en concepto de lesiones temporales, con ingreso en AVI días muy graves: 441,35 € (13 días x 101,85 €/día = 1.324,05€/3)

Ello hace un total para cada uno de los hijos de 21.219,57 € (para los tres hermanos a repartir a partes iguales la cantidad de 63.658,71 €).

La parte demandada se opone a esta cuantificación, indicando que los valores no se corresponden con los del baremo del momento del accidente (2018).

En relación a ello, cabe señalar que la valoración se hace en base a la aplicación informática de Unespa, constando los datos referentes a la fecha del accidente (3.03.2018), fecha de tarificación (1.01.2018) y fecha de valoración (12.11.2018).

En cuanto a si tal cuantificación es correcta o no, cabe señalar que el baremo que se establece en el Texto refundido Ley de responsabilidad civil y seguro circulación vehículos a motor tiene un sistema de actualización no vinculado al IPC, sino a las pensiones, al disponer su art 49:

"Artículo 49. Actualizaciones.

1. A partir del año siguiente a la entrada en vigor de esta Ley, las cuantías y límites indemnizatorios fijados en ella y en sus tablas quedan automáticamente actualizadas con efecto a 1 de enero de cada año en el

porcentaje del índice de revalorización de las pensiones previsto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

2. No obstante, las tablas de lucro cesante y de ayuda de tercera persona, por su naturaleza, se actualizan conforme a las bases técnicas actuariales. Asimismo la tabla de gasto de asistencia sanitaria futura se actualiza, en su caso, de acuerdo con lo que se establezca en los convenios sanitarios que se suscriban con los servicios públicos de salud según lo establecido en el artículo 114, y teniendo en cuenta la variación de los costes soportados por los servicios sanitarios.

3. La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones hará públicas por resolución las cuantías indemnizatorias actualizadas para facilitar su conocimiento y aplicación".

Partiendo de lo anterior, en el año 2018 se produjo una actualización de las indemnizaciones por medio de la Resolución de 31 de enero de 2018 de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publican las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

No obstante lo anterior, los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2018 fueron aprobados ya iniciado este ejercicio, publicándose en el BOE de 4.07.2018. Los mismos establecen en su art 35, que las pensiones abonadas por el sistema de la Seguridad Social, así como de clases pasivas del Estado, experimentarán en 2018 con carácter general un incremento del 0,25%. Asimismo, la Disposición Adicional Quincuagésima Primera recoge un incremento adicional de las pensiones al regular que las pensiones contributivas abonadas por el sistema de la Seguridad Social, así como las pensiones de Clases Pasivas del Estado, se incrementarán en un 1,35% adicional a lo previsto en el art. 35 de dicha Ley (este fija la revalorización de las pensiones para todo el año 2018 precisando en diversos de los preceptos que contiene esta norma - referidos a especificidades del sistema - su operatividad desde el 1 de enero de 2018).

Ante ello, por parte de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones se acordó modificar la actualización del ejercicio 2018 por medio de la Resolución de 25 de julio de 2018, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publican las cuantías de las indemnizaciones actualizadas del sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación en la que tras exponer lo antes señalado, se indica:

"Tomando en consideración la disposición anterior y en aplicación del artículo 49.3 del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LA LEY 1459/2004), aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, esta Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones acuerda hacer públicas en su sitio web <http://www.dgsfp.mineco.es/> las cuantías indemnizatorias vigentes durante el año 2018 revalorizadas en un 1,60%".

Estos valores fijados en esta última Resolución son de aplicación a todo el ejercicio 2018 y son por ello los que aparecen en el documento de cálculo aportado en el que se fija por fallecimiento y para cada hijo que tenga mas de 30 años una cantidad de 20.370,80 €. Ello es lo que aquí sucede pues al tiempo del fallecimiento de su madre (16.03.2018) contaba D^a Gregoria con 52 años, D. Romualdo con 51 años y D^a Gloria con 46 años.

A lo anterior se añade (y por el fallecimiento) el perjuicio patrimonial básico para cada perjudicado del art 78 que es el que se puede reclamar sin necesidad de justificación conforme a la tabla 1.C y que en 2018 se fijaba en 407,42 €

Finalmente cabe indicar que el valor del perjuicio personal particular muy grave es de 101,85 € que es lo que se interesa como parte de la herencia referente a los 13 días (entre el 3.03.2018 y el 16.03.2018).

Es por ello que los valores referentes a los conceptos antes mencionados se estiman correctos, dividiéndose entre tres la parte referente al perjuicio personal particular muy grave de la Sra Tamara que es lo que se integra en su herencia.

Dado que en este caso se estima que la parte demandada debe responder en un 25 % ello supone un total para cada uno de los hijos de 5.304,83 € (para los tres hermanos a repartir a partes iguales la cantidad de 15.914,50 € que es el 25 % de 63.658,71 €).

TERCERO.- Resolución del recurso de apelación: Seguro Obligatorio de Viajeros (SOVI).

En lo que es el régimen del Seguro Obligatorio de Viajeros (SOVI) respecto del que no existe pronunciamiento expreso en la sentencia apelada, se reclama la indemnización fijada por fallecimiento de 36.060,73 € que se indica deriva directamente del título de viaje utilizado por la usuaria y de la obligación legal de suscripción para todo tipo de transporte público de viajeros.

Las apeladas se oponen a este aspecto del recurso pues entienden que tampoco les es exigible ninguna responsabilidad en base al Seguro Obligatorio de Viajeros, dado que el

fallecimiento de la Sra. Tamara no trae causa del accidente/incidente del bus, sino que se trata de una muerte natural, siendo su causa inmediata la cardiopatía isquémica crónica, la intermedia una sobreinfección respiratoria y la fundamental la coronariopatía.

Partiendo de esta posición de las partes, y de cara a su resolución, lo primero que cabe indicar es la compatibilidad de esta reclamación con la analizada en el fundamento de derecho anterior de esta sentencia referente a la derivada del Texto refundido Ley de responsabilidad civil y seguro circulación vehículos a motor, tal y como se indica en la STS 19.09.2011 (LA LEY 180259/2011) según la que:

"... Compatibilidad de indemnizaciones con cargo al seguro obligatorio de responsabilidad civil de la [LRCSCVM \(LA LEY 1459/2004\)](#) y con cargo al seguro obligatorio de viajeros.

A) La cuestión que aquí se suscita ha originado un amplio debate en la doctrina científica y ha recibido respuestas diversas en el ámbito de las Audiencias Provinciales.

1. El criterio contrario a la posibilidad de indemnizar el mismo daño corporal con cargo al seguro obligatorio de viajeros y al de responsabilidad civil ha sido acogido mayoritariamente por las Audiencias Provinciales, siendo ejemplo de ello, junto a la sentencia recurrida, entre otras, lasSSAP de Barcelona, Sección 4ª de 30 de marzo de 2006 (LA LEY 93401/2006) ; Madrid , Sección 14ª de 7 de marzo de 2006 ; Vizcaya, Sección 4ª, de 17 de febrero de 2006 ; León, Sección 2ª, de 2 de febrero de 2006 ; Orense, Sección 2ª, de 30 de diciembre de 2004 ; Córdoba, Sección 1ª, de 25 de noviembre de 2004 ; Huelva, Sección 1ª, de 19 de diciembre de 2006 , Asturias, Sección 6ª, de 12 de febrero , 26 de marzo y 26 de julio de 2.007 ; La Rioja, Sección 1ª, de 13 de febrero de 2008 ; Jaén, Sección 2ª, de 26 de junio de 2008 ; Sevilla, Sección 2ª, de 22 de octubre de 2008 ; Navarra, Sección 2ª, de 26 de noviembre de 2008 , y Asturias, Sección 1ª, de 29 de enero de 2009 .

Sin negar la compatibilidad legal de los seguros en cuestión (artículo 2, apartados 2º y 3º, del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros , aprobado por [RD 1575/1989 de 22 de diciembre \(LA LEY 3315/1989\)](#)), esta posición doctrinal entiende que dicha compatibilidad no puede traer consigo una acumulación o duplicidad de las indemnizaciones si el daño resarcible es el mismo, debiendo primar, en tal caso, la aplicación del

régimen de indemnización previsto en la LRSCVM. Esta corriente se sustenta, como argumento fundamental, en la modificación introducida por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, en el artículo 21.1 de la [LOTT 16/1.987 \(LA LEY 1702/1987\)](#), de 30 de julio , que aboca a la incompatibilidad de indemnizaciones por el mismo daño, impidiendo la efectividad de uno y otro seguro a fin de evitar una indeseable duplicidad de indemnizaciones, con enriquecimiento indebido del perjudicado y menoscabo de elementales principios de justicia. En efecto, según establece el citado precepto, en su redacción posterior a la reforma del 2000 -vigente cuando se produjo el siniestro cuyas consecuencias son objeto de enjuiciamiento en este pleito y en este recurso- "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". La reforma es interpretada por este sector doctrinal en el sentido de considerar que el SOV opera con carácter subsidiario, de tal manera que si la víctima fue íntegramente indemnizada conforme al seguro obligatorio de responsabilidad civil no cabe la reclamación conforme al seguro obligatorio de viajeros, estando abierta esta posibilidad únicamente para completar las indemnizaciones correspondientes en la medida en que las mismas no estuvieran contempladas en el ámbito del seguro de responsabilidad civil.

Para este sector doctrinal, al anterior argumento, que se afirma coincidente con el designio de la Ley cuando introdujo la referida modificación, no cabe oponer, como se postula en este recurso, la declaración de compatibilidad contenida en los n.º 2 y 3 del artículo 2 del RSOV ([RD 1575/1.989 de 22 de diciembre \(LA LEY 3315/1989\)](#)), dada la superior jerarquía de la LOTT, que habría producido una derogación tácita de los citados números del Reglamento de acuerdo con lo dispuesto en el [artículo 2.2 CC \(LA LEY 1/1889\)](#).

2. En sentido opuesto se encuentra la tesis que se defiende en el recurso, favorable a la posibilidad de indemnizar doblemente el mismo daño corporal, tesis que se ha venido sustentando en la distinta

naturaleza, finalidad y cobertura de los seguros obligatorios concurrentes (de viajeros y de responsabilidad civil en el ámbito de la circulación), y, desde el punto de vista normativo, esencialmente en la literalidad del artículo 2, apartados 2º y 3º, del Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, aprobado por [RD 1575/1989, de 22 de diciembre \(LA LEY 3315/1989\)](#), aún vigente, en cuya virtud "2. El Seguro Obligatorio de Viajeros constituye una modalidad del Seguro Privado de Accidentes individuales, compatible con cualquier otro seguro concertado por el viajero o a él referente", de forma que, "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".

En apoyo de dicha tesis se ha dicho que el seguro obligatorio de viajeros, como modalidad de seguro de accidentes, y por tanto, como seguro de personas, cubre el riesgo de que por un siniestro ocurrido con ocasión de un desplazamiento en transporte público colectivo se ocasionen al viajero daños corporales. Por tanto, es un seguro cuyo riesgo es la persona del viajero asegurado, que comprende todos aquellos que pueden afectar a su existencia, integridad corporal o salud, correspondiendo el interés a la propia persona objeto del riesgo. Y, como "seguro de suma", viene también caracterizado porque la indemnización se fija de antemano por los contratantes al suscribir la póliza, al margen del daño concreto, ante la difícil valoración a priori de dicho interés. Desde otro punto de vista, además de no cubrir los daños materiales, su ámbito de cobertura va más allá de la circulación viaria de vehículos a motor (alcanza los daños producidos al viajero en transporte marítimo o, incluso, al transporte en teleféricos, funiculares, telesquíes, telesillas, telecabinas u otros medios). Por todo lo cual, el derecho del asegurado no depende del nacimiento de una responsabilidad a cargo del transportista fundada en una actuación culposa o negligente, como sí exige el seguro obligatorio de responsabilidad civil en materia de tráfico.

A diferencia del de viajeros, el seguro de responsabilidad civil regulado tanto en la [LRCSCVM \(LA LEY 1459/2004\)](#), según redacción dada por

la DA 8ª de la [Ley 30/1995, de 8 de noviembre \(LA LEY 3829/1995\)](#), como en el Reglamento de desarrollo, [RD 7/2001, de 12 de enero \(LA LEY 81/2001\)](#), en vigor hasta el 13 de octubre de 2008 -, tiene por objeto de cobertura el riesgo de nacimiento a cargo del conductor y del propietario del vehículo, de la responsabilidad civil frente a terceros prevista en el [artículo 1 de la LRCSCVM \(LA LEY 1459/2004\)](#), esto es, con ocasión de un hecho de la circulación, de índole objetiva en el caso de los daños a personas, y claramente subjetiva cuando de daños materiales se trate - los cuales, sí cubre, pero están excluidos en el SOV-. Como seguro de daños y no de personas, el interés protegido es el del responsable del daño, en cuanto que lo que se asegura no es la posibilidad del accidente de terceros sino la deuda de responsabilidad que se verá obligado a asumir el asegurado responsable, es decir y en suma, su patrimonio.

En atención a esa distinta naturaleza, y a la expresa compatibilidad de las dos modalidades de seguros que resulta de los preceptos reglamentarios citados, han sido varias las Audiencias Provinciales que han venido considerando que esa compatibilidad ha de tener su reflejo en la posibilidad de reclamar una indemnización independiente con cargo a cada uno de ellos. Se ha dicho al respecto que no hay duplicidad en la indemnización sino distinto riesgo e interés resarcible, que al tratarse de seguros de personas y no de daños, no le es aplicable la prohibición relativa al enriquecimiento injusto (artículo 26 LCS) ni la previsión sobre el seguro múltiple (32 LCS), que de no admitirse dicha compatibilidad de prestaciones con cargo a cada seguro y a las respectivas aseguradoras, llegaríamos a la situación de que dicha entidad aseguradora estaría cobrando primas derivadas de una póliza de Seguro Obligatorio de Viajeros por un riesgo que nunca podía producirse al estar el vehículo público cubierto con un seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria y, finalmente, que el supuesto no se aleja de aquel otro habitual consecuente a accidente viario, y consistente en que, al lado de la indemnización por responsabilidad civil, puede ser que, por razón de la suscripción de una póliza de seguro de personas contratada por el propio perjudicado u otro, se haga este acreedor, frente a su entidad aseguradora, de otra prestación económica que tenga como causa el estado físico resultante del siniestro de la circulación. Ejemplo de esta

corriente doctrinal son las sentencias citadas por la parte recurrente en su escrito de interposición, así como, entre las más recientes, las SSAP de Madrid, Sección 20ª, de 29 de septiembre de 2005 (LA LEY 188352/2005); Córdoba, Sección 3ª, de 29 de julio de 2007 ; Asturias, Sección 5ª, de 28 de septiembre de 2004 , 27 de noviembre de 2006 y 18 de marzo de 2009 .

En STS de 8 de octubre de 2010 (LA LEY 171457/2010), RCIP n.º 2145/2006 , esta Sala ha acogido el criterio favorable a la compatibilidad de ambas indemnizaciones. La sentencia, recaída también en un litigio en el que, como el actual, se debatió la posible responsabilidad con cargo a ambos seguros derivada del accidente sufrido por un pasajero que se cayó en el autobús en el que viajaba, declaró que la negativa de la AP a indemnizar con cargo al SOV por ausencia de culpa o responsabilidad del conductor del vehículo constituía una decisión errónea, toda vez que, a diferencia del seguro de responsabilidad civil, el seguro obligatorio de viajeros otorga a todo viajero que utilice un transporte público y en el momento del accidente esté provisto del título de transporte, el derecho a ser indemnizado "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 para ser acreedor de la indemnización con cargo a dicho SOV 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 del RD 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989), así como que no concurren las causas de exclusión del artículo 9 (según el cual 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)".

Tras esta precisión, y en relación a la reclamación formulada al amparo del Seguro Obligatorio de Viajeros (SOVI), no se niega por la parte demandada que la póliza se encontrase vigente al producirse el accidente, habiendo ocurrido éste durante el viaje (art 8 Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre (LA LEY 3315/1989) - Reglamento del

Seguro Obligatorio de Viajeros), poseyendo la Sra Tamara título de transporte (se adjunta a la demanda).

En cuanto a si lo aquí acaecido (movimiento oscilante del autobús urbano articulado al pasar por un cambio de rasante) puede o no tener cabida en el régimen del Seguro Obligatorio de Viajeros, cabe señalar que el mismo es un seguro de personas en el que el derecho del perjudicado a ser indemnizado por el daño personal sufrido deriva la concurrencia del hecho objetivo del accidente, al margen de la posible culpa del conductor del vehículo en que viaja.

A tal efecto, el [art 7 del Real Decreto 1575/1989 \(LA LEY 3315/1989\)](#) es el que regula los riesgos cubiertos y que dispone:

"Artículo 7. Riesgos cubiertos

Gozarán de la protección del Seguro Obligatorio de Viajeros las lesiones corporales que sufran éstos a consecuencia directa de choque, vuelco, alcance, salida de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquier otra avería o anomalía que afecte o proceda del vehículo".

En este caso no ha existido ningún choque, vuelco, alcance, salida de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior o avería del vehículo pues lo que se produjo no fue sino un movimiento de la zona articulada que une las dos partes del autobús (homologado conforme a la normativa que le es aplicable), circulando el mismo por una vía urbana y en las condiciones ordinarias de tal actuación.

Tal realidad tampoco se considera puede encajar dentro de lo que es una anomalía que afecte el autobús o proceda del mismo, ya que el movimiento de la zona articulada del autobús según las condiciones de la vía por la que se circula (en este caso una zona de un cambio de rasante entre dos vías que no están en el mismo plano) entra dentro de lo que es el funcionamiento ordinario del mismo (nada anormal consta acreditado que se produjere, máxime en este caso en el que se trata de un vehículo de tracción trasera en el que tal movimiento es una realidad que en la pericial practicada se constató se produce).

Es por ello que se considera no es procedente la indemnización reclamada que es la fijada por fallecimiento y de las que los beneficiarios si son los demandantes (arts 21 y 22 del Real Decreto 1575/1989), con lo que este aspecto del recurso de apelación se considera debe verse desestimado.

CUARTO.- Resolución del recurso de apelación: Intereses del art 20 LCS

También se reclaman por los demandantes y respecto de la aseguradora codemandada, la aplicación de los intereses del art 20 LCS el cual indica que se entiende que el asegurador incurre en mora cuando no hubiere cumplido su prestación en el plazo de tres meses desde la producción del siniestro o no hubiere procedido al pago del importe mínimo de lo que pueda deber dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro.

No obstante lo anterior, en lo referente al término inicial, el párrafo 6º fija una norma específica al indicar que será término inicial del cómputo de dichos intereses la fecha del siniestro. Ello no obstante añade que si por el tomador del seguro, el asegurado o el beneficiario no se ha cumplido el deber de comunicar el siniestro dentro del plazo fijado en la póliza o, subsidiariamente, en el de siete días de haberlo conocido, el término inicial del cómputo será el día de la comunicación del siniestro. Finalmente dispone que respecto del tercero perjudicado o sus herederos lo dispuesto en el párrafo primero de este número quedará exceptuado cuando el asegurador pruebe que no tuvo conocimiento del siniestro con anterioridad a la reclamación o al ejercicio de la acción directa por el perjudicado o sus herederos, en cuyo caso será término inicial la fecha de dicha reclamación o la del citado ejercicio de la acción directa.

Por su parte el art 20,8 LCS señala que: *"8º No habrá lugar a la indemnización por mora del asegurador cuando la falta de satisfacción de la indemnización o de pago del importe mínimo esté fundada en una causa justificada o que no le fuere imputable"*.

En relación a la operatividad de estos intereses, dispone la STS 5.10.2020 (y como resumen de la interpretación existente en esta materia):

"En efecto, es reiterada jurisprudencia de la sala la que viene proclamando sin fisuras que dichos intereses ostentan un carácter marcadamente sancionador, imponiéndose una interpretación restrictiva de las causas justificadas de exoneración del deber de indemnizar al efecto de impedir que se utilice el proceso como excusa para dificultar o retrasar el pago a los perjudicados (sentencias 743/2012, de 4 de diciembre (LA LEY 195376/2012);206/2016, de 5 de abril (LA LEY 24110/2016);514/2016, de 21 de julio (LA LEY 88327/2016);456/2016, de 5 de julio (LA LEY 79281/2016);36/2017, de 20 de enero (LA LEY 1338/2017);73/2017, de 8 de febrero (LA LEY 3497/2017);26/2018, de 18 de enero (LA LEY 477/2018);56/2019, de 25 de enero (LA LEY

857/2019);556/2019, de 22 de octubre (LA LEY 274851/2019)y419/2020, de 13 de julio (LA LEY 88188/2020)).

En congruencia con ello, se ha proclamado que sólo concurre la causa justificada del art. 20.8 de la LCS , en los específicos supuestos en que se hace necesario acudir al proceso para resolver una situación de incertidumbre o duda racional en torno al nacimiento de la obligación de indemnizar; esto es, cuando la resolución judicial deviene imprescindible para despejar las dudas existentes en torno a la realidad del siniestro o su cobertura (sentencias 252/2018, de 10 de octubre ;56/2019, de 25 de enero (LA LEY 857/2019),556/2019, de 22 de octubre (LA LEY 274851/2019);570/2019, de 4 de noviembre (LA LEY 153979/2019),47/2020, de 22 de enero (LA LEY 656/2020)y419/2020, de 13 de julio (LA LEY 88188/2020), entre otras muchas).

Ahora bien, como es natural, la mera circunstancia de judicializarse la reclamación, ante la negativa de la aseguradora de hacerse cargo del siniestro, no puede dejar sin efecto la aplicación del art. 20 de la LCS , pues en tal caso su juego normativo quedaría desvirtuado y su aplicación subordinada a la oposición de las compañías de seguro. Es decir, la judicialización, excluyente de la mora, habrá de hallarse fundada en razones convincentes que avalen la reticencia de la compañía a liquidar puntualmente el siniestro; dado que no ha de ofrecer duda que acudir al proceso no permite presumir la racionalidad de la oposición a indemnizar, puesto que no se da un enlace preciso y directo, conforme a las directrices de la lógica, entre ambos comportamientos con trascendencia jurídica.

En definitiva, como señala laSTS 317/2018, de 30 de mayo (LA LEY 57316/2018), citada por la más reciente 419/2020, de 13 de julio (LA LEY 88188/2020): "[...] solamente cuando la intervención judicial sea necesaria para fijar el derecho a la indemnización y razonable la oposición de la compañía, ante la situación de incertidumbre concurrente, podrá nacer la causa justificada a la que se refiere el art. 20.8 LCS ". De esta manera, se expresan igualmente las recientes sentencias 56/2019, de 25 de enero (LA LEY 857/2019);556/2019, de 22 de octubre (LA LEY 274851/2019)y116/2020, de 19 de febrero (LA LEY 35004/2020)".

En este caso, consta haberse dirigido a FIATC una reclamación a la que, tras el requerimiento de aportación de información adicional, se le dio una respuesta negativa al entender la aseguradora que no existía responsabilidad del conductor del autobús y en base a las manifestaciones de testigos haciéndose constar que la Sra Tamara no iba asida.

Tal respuesta no se estima justificada en base a la argumentación que se contiene en esta sentencia y se detalla en el fundamento de derecho segundo de la misma, ante el relato de los testigos y sobre todo por los elementos objetivos concurrentes, de los que cabe derivar que sí se da una responsabilidad (aunque no plena) de la parte demandada. Estos aspectos son de forma especial los relativos a las características del autobús, la vía por la que circulaba, la estatura de la Sra Tamara o el hecho de haberse desencadenado el proceso que culminó con su fallecimiento a resultas de los hechos origen de las presentes actuaciones.

Ante esta realidad, dado el carácter de los intereses del art 20 LCS (antes detallado con especial consideración a su carácter sancionador y la interpretación restrictiva que se debe hacer de las causas de exoneración) no se considera que en este caso se diere causa justificada que justifique la no imposición de los intereses del art 20 LCS , lo que comporta que la aseguradora codemandada deba abonar los intereses fijados en el art 20 LCS desde el momento del siniestro.

QUINTO.- Resolución del recurso de apelación: Costas de instancia

En el recurso de apelación se interesa asimismo un pronunciamiento condenatorio en lo que son las costas de instancia, basándose ello en la solicitud referente a que en virtud del recurso de apelación se proceda a la estimación íntegra de la demanda presentada.

En relación a ello cabe señalar que en virtud de lo expuesto en los fundamentos derecho anteriores, se procede a una estimación parcial de la demanda, supuesto en el que el régimen existente en materia de costas es el que cada parte abone las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad, a no ser que hubiere méritos para imponerlas a una de ellas por haber litigado con temeridad.

En este caso del relato que se ha hecho en esta sentencia no cabe entender que el obrar de ninguna de las partes haya sido temerario, máxime teniendo en cuenta la complejidad del supuesto planteado y la valoración de la prueba practicada, con lo que cabe considerar que lo idóneo es mantener el criterio general previsto para este tipo de casos.

SEXTO.- Por imperativo del [art.398 LEC \(LA LEY 58/2000\)](#), al verse estimado el presente recurso de apelación no procede la condena en las costas del mismo a ninguno de los litigantes.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación

FALLAMOS

Con **estimación del recurso de apelación** interpuesto por la Procuradora D^a Noemí Xipell Lorca, en nombre y representación de D^a Gregoria, D. Romualdo y D^a Gloria contra la sentencia dictada en fecha 14.06.2021 por el Magistrado/a-Juez/a del Juzgado de 1^a Instancia nº 24 de Barcelona en los autos de procedimiento ordinario nº 180/2020, debemos **REVOCAR Y REVOCAMOS** dicha resolución y en su virtud se estima parcialmente la demanda presentada por la Procuradora D^a Noemí Xipell Lorca, en nombre y representación de D^a Gregoria, D. Romualdo y D^a Gloria contra Transportes Metropolitanos de Barcelona SA y FIATC Mutua de Seguros y en su virtud se condena a las demandadas a pagar conjunta y solidariamente a los demandantes la suma total de 15.914,50 €, más los intereses del [artículo 20 de la Ley de Contrato de Seguro \(LA LEY 1957/1980\)](#). Cada parte abonará las costas generadas a su instancia y las comunes por mitad.

En cuanto a las costas del presente recurso no procede su condena a ninguna de las partes.

Contra esta sentencia puede interponerse recurso de casación y extraordinario por infracción procesal, siempre que se observen los requisitos legal y jurisprudencialmente exigidos.

Devuélvase a la parte apelante el depósito constituido para recurrir en apelación.

Notifíquese la presente sentencia y remítase testimonio de la misma, junto con los autos principales al Juzgado de procedencia, para su ejecución y cumplimiento.

Así por ésta nuestra sentencia, de la que se unirá certificación al Rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

Los Magistrados :

...

Puede consultar el estado de su expediente en el área privada de sejudicial.gencat.cat

Los interesados quedan informados de que sus datos personales han sido incorporados al fichero de asuntos de esta Oficina Judicial, donde se conservarán con carácter de confidencial, bajo la salvaguarda y responsabilidad de la misma, dónde serán tratados con la máxima diligencia.

Quedan informados de que los datos contenidos en estos documentos son reservados o confidenciales y que el tratamiento que pueda hacerse de los mismos, queda sometido a la legalidad vigente.

Los datos personales que las partes conozcan a través del proceso deberán ser tratados por éstas de conformidad con la normativa general de protección de datos. Esta obligación incumbe a los profesionales que representan y asisten a las partes, así como a cualquier otro que intervenga en el procedimiento.

El uso ilegítimo de los mismos, podrá dar lugar a las responsabilidades establecidas legalmente.

En relación con el tratamiento de datos con fines jurisdiccionales, los derechos de información, acceso, rectificación, supresión, oposición y limitación se tramitarán conforme a las normas que resulten de aplicación en el proceso en que los datos fueron recabados. Estos derechos deberán ejercitarse ante el órgano judicial u oficina judicial en el que se tramita el procedimiento, y las peticiones deberán resolverse por quien tenga la competencia atribuida en la normativa orgánica y procesal.

Todo ello conforme a lo previsto en el [Reglamento EU 2016/679 \(LA LEY 6637/2016\)](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, en la [Ley Orgánica 3/2018 \(LA LEY 19303/2018\)](#), de 6 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y en el Capítulo I Bis, del Título III del Libro III de la [Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial \(LA LEY 1694/1985\)](#).