

El guardián del viajero: la posición de garante de las empresas de transporte

Comentario a la STS, 1ª, 20.12.2004

Fernando Gómez Pomar

Facultad de Derecho
Universitat Pompeu Fabra

280

Sumario

1. El relato de hechos
2. Los deberes de protección del transportista en las instalaciones anejas
3. ¿Debe garantizar el transportista la integridad del viajero frente a las agresiones criminales?
4. Bibliografía
5. Jurisprudencia

La sentencia del Tribunal Supremo de 20.12.2004 (MP: *Antonio Romero Lorenzo*) enjuicia un interesante caso en el que se ventila la imposición o no a las empresas de transporte del deber de evitar agresiones o atentados a la integridad física de los viajeros que utilizan sus instalaciones y medios.

1. El relato de hechos

El disperso resumen de hechos que contiene la resolución comentada en los Fundamentos de Derecho permite reconstruir de modo aproximado el relato fáctico del suceso que dio origen a la sentencia que se comenta:

El 19 de septiembre de 1993, Dña. Regina, de 31 años, casada con D. José Luis, y con dos hijos, se encontraba en la estación de metro de *Can Boixeras*, de *l'Hospitalet de Llobregat*, cuando fue agredida por Rosendo. La agresión tuvo lugar antes de que la víctima hubiera marcado su billete multiviaje en el dispositivo electrónico de control de los pasajeros. A resultas de aquella, la víctima falleció tras recorrer agonizante unos 45 metros en el vestíbulo de la estación sin que ningún empleado del metro o de seguridad se hallara presente y la atendiera. Rosendo fue condenado por la Audiencia Provincial de Barcelona, por esta y otras agresiones, a distintas penas así como a indemnizar a los herederos (*sic*) de Dña. Regina en 25 millones de pesetas (si bien la sentencia civil no lo aclara, parece que puede presumirse que el condenado no pagó tal cantidad, al no suscitarse en ningún momento la posible duplicidad indemnizatoria en relación con las acciones que luego se ejercitarán en vía civil contra otros potenciales responsables civiles de los daños).

En 1996 D. José Luis, en su propio nombre y en el de sus dos hijos menores, demanda a *Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.*, entidad titular del servicio de ferrocarril suburbano de Barcelona, y a *Protecsa, S.A.*, sociedad que había asumido contractualmente el servicio de seguridad de las instalaciones del metro, reclamando una indemnización de 40 millones de pesetas.

Tanto el Juzgado de Primera Instancia como la Audiencia Provincial de Barcelona absolvieron a ambas demandadas.

El Tribunal Supremo resuelve el recurso de casación de los demandantes condenando a *Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.* a indemnizar en la cuantía pedida en la demanda, manteniendo la absolución en lo relativo a *Protecsa, S.A.*

2. Los deberes de protección del transportista en las instalaciones anejas

Los Fundamentos de Derecho de la sentencia del Tribunal Supremo que dan lugar al pronunciamiento condenatorio de *Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.* se dedican de manera

preferente a dos cuestiones: de un lado, el ámbito espacio-temporal de los deberes de protección de la empresa de transporte metropolitano en relación con los viajeros. De otro, las condiciones para la imposición a la empresa de obligaciones de seguridad y vigilancia de sus instalaciones o, en términos de la teoría de la imputación objetiva, las condiciones para la imposición a la misma de una posición de garante en relación con las agresiones o atentados sufridos por los usuarios de la red metropolitana.

En cuanto a la primera cuestión, la empresa de transportes demandada alegó, y la Audiencia acogió el argumento, la inexistencia de relación contractual entre la víctima de la agresión y *Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.*: al haberse causado el daño al otro lado del dispositivo de marcado o sellado, no se había celebrado aún el contrato de transporte. El demandante recurrente argumentó que la relación contractual había nacido, sin embargo, precisamente con la adquisición del billete multiviaje, que permite su utilización por el usuario en cualquier momento en que el sistema de transporte se halla abierto.

El Tribunal Supremo, por su parte, aunque hizo oídos sordos a tal argumentación, procedió a desautorizar a la Audiencia Provincial en esta cuestión. Acudió para ello a la doctrina de los deberes de protección entre las partes del contrato sustentados en la buena fe contractual que consagra como fuente de integración de las debidas conductas contractuales el art. 1258 CC. Según el Tribunal Supremo, el carácter del billete no es relevante, y tampoco la determinación temporalmente exactísima del instante de nacimiento de la relación contractual entre empresa de transportes y usuario. Lo decisivo es que sobre la primera pesa un deber (contractual, pues su fuente es el art. 1258 CC) de evitar daños a las personas que utilizan legítimamente las instalaciones de transporte¹, aun cuando el billete acreditativo de la relación no haya sido emitido:

“Es incuestionable que en las relaciones contractuales de la naturaleza de la que nos ocupa, entre los “deberes de protección” aludidos debe incluirse el que incumbe a la compañía de transportes demandada de velar –sin perjuicio de las funciones de vigilancia que realizan las Fuerzas de Seguridad en las zonas públicas– por que no sufran daño alguno las personas que, para la utilización de los servicios que aquella entidad ofrece, hayan de transitar por los espacios que forman parte de las estaciones construidas para posibilitar la prestación de los mismos. Espacios que no comprenden solamente los de las vías y andenes, sino también aquellos que ocupan vestíbulos, pasillos, escaleras, etc.”

El Tribunal Supremo acoge aquí por su nombre la doctrina de los deberes de protección en el contrato, de acusado sabor germánico²: junto a los estrictos deberes contractuales de prestación (*Leistungspflichten*), existen deberes adicionales entre los contratantes. La buena fe contractual

¹ El Tribunal Supremo ya ha reconocido en otros casos la responsabilidad de las empresas de transporte por las lesiones sufridas por los viajeros fuera de los medios de transporte en sentido estricto: STS, 1ª, 17.10.1990 (MP: *Jaime Santos Briz*) relativa a las lesiones sufridas en una cinta transportadora de un aeropuerto de escala; STS, 1ª, 23.12.2004 (MP: *Francisco Marín Castán*) que indemniza unas lesiones ocurridas en una escalera mecánica en la estación de tren de Girona. Sin embargo, el Tribunal Supremo no echa mano en estos casos, al menos *verbatim*, de la doctrina de los deberes de protección. En la primera se apoya en la responsabilidad objetiva del transportista aéreo, en la segunda en la improcedencia de excluir la responsabilidad por negligencia del transportista fuera del “núcleo central del negocio jurídico” que en el transporte sería tan sólo el trayecto en el vehículo correspondiente.

² Véanse las exposiciones canónicas de Karl LARENZ (1987, pp. 9 y ss); y Joseph ESSER y Eike SCHMIDT (1984, pp. 69 y ss). En España, véase Francisco JORDANO FRAGA (1987, pp. 546-548).

impone a los contratantes otros deberes complementarios o laterales (*Nebenpflichten*) que sirven también al interés de prestación del acreedor, si bien no están específicamente contemplados en la estructura prestacional establecida por las partes. Junto a ellos, y con un fundamento teórico algo más debatido, los contratantes ven nacer recíprocamente deberes de comportamiento dirigidos a evitar a la otra parte contratante consecuencias negativas en su esfera personal o patrimonial y que pueden derivar de la puesta en riesgo o peligro de los bienes jurídicos de la contraparte que provoca el contacto social resultante de la relación contractual entre los interesados. Estos deberes reciben el nombre de deberes de protección (*Schutzpflichten*)³.

Cualquiera que sea el punto de apoyo teórico o conceptual de tales deberes⁴, parece claro que las empresas de transporte no pueden eludir, sin más, toda responsabilidad por lo que ocurre en las antesalas, vestíbulos, o espacios anejos o de necesario uso previo al uso en sí de los vehículos que se emplean para el transporte. No cabe duda de que las deficiencias que aquejen al estado y funcionamiento de tales instalaciones, y de las cuales resulten daños para los viajeros, permitirán fundar la responsabilidad de las empresas de transporte, y no sólo en cuanto titulares de la instalación en sí, sino en cuanto agentes que realizan la actividad de transporte que se sirve de tales instalaciones, sean o no propiedad del transportista⁵. Imponer a los viajeros el coste de averiguar la titularidad jurídica de las instalaciones que el transportista utiliza incrementa, sin beneficios reconocibles, los costes de transacción para los viajeros y los costes de administración del sistema de responsabilidad en este ámbito.

3. ¿Debe garantizar el transportista la integridad del viajero frente a las agresiones criminales?

La segunda cuestión que suscita el Tribunal Supremo en este caso, y que en último extremo le inducirá a imponer la responsabilidad por los daños sufridos por la víctima a la transportista hace referencia a la delimitación de la posición de garante de este en relación con los daños dolosos de los que aquel pueda ser objeto en conexión con el contrato de transporte.

³ El feliz término, que ha hecho fortuna en toda Europa, es de Heinrich STOLL (1932, p. 289).

⁴ En Alemania se ha discutido largamente acerca de si el fundamento de la responsabilidad por vulneración de deberes de protección se ha de encontrar en la responsabilidad extracontractual o delictual general, si en una relación social especial (*Sonderverbindung*), en la posibilidad de interferencia especial en bienes ajenos (*besondere Einwirkungsmöglichkeit*), en la responsabilidad por confianza (*Anvertrauenshaftung*), en una responsabilidad delictual especial (*Sonderdelikt*), etc. Hoy, los deberes contractuales de protección tienen un fundamento legal expreso tras la reforma del Derecho de obligaciones en Alemania: el § 241.2 BGB reza: "*Das Schuldverhältnis kann nach seinem Inhalt jeden Teil zur Rücksicht auf die Rechte, Rechtsgüter und Interessen des anderen Teils verpflichten*". Sobre esta y otras modificaciones del Derecho alemán de obligaciones, véase, Peter HUBER y Florian FAUST (2002, pp. 67 y ss); entre nosotros, Albert LAMARCA MARQUÉS (2001); Albert LAMARCA MARQUÉS (2002).

⁵ Véanse las sentencias citadas en la nota 1 anterior. Tal responsabilidad no excluye, sin embargo, posibles acciones de regreso del titular de la actividad de transporte frente al titular de la instalación, si los deberes de conservación o buen funcionamiento pesaban, por contrato o por otro título, sobre el segundo. La sentencia que se comenta hace referencia al "recinto privado de la empresa concesionaria", pero entiendo que la calificación de privada no se hace en sentido de objeto de propiedad, cuanto de no público, esto es, lo que es distinto de los espacios públicos, en los cuales cesaría, en principio, la responsabilidad de las empresas de transporte.

El punto de partida en el análisis debiera, en términos teóricos, ser el criterio de la prohibición de regreso en la imputación objetiva (relevante tanto en sede de responsabilidad penal como en sede de responsabilidad civil) de los daños causados a la conducta, activa u omisiva, del presunto responsable. La prohibición de regreso veda el retroceso en el decurso de causalidad que media entre el comportamiento –de ordinario, la omisión de un comportamiento que podría haber conducido a quebrar el curso causal- del demandado y el resultado de daño que deriva de la conducta ilícita -dolosa, de ordinario, pero también negligente- de un sujeto distinto del demandado y que no se halla legalmente bajo la supervisión o control de este último⁶. El ejemplo clásico es el del deudor que paga a un acreedor que emplea el dinero recibido para comprar un arma que luego emplea en la comisión de un homicidio. El deudor, aunque pudiera prever lo ocurrido, no responde penalmente como cómplice ni tampoco ha de indemnizar los daños a los familiares de la víctima del homicidio.

En la jurisprudencia civil española hay algunas decisiones que aplican, sin nombrarlo, el criterio de la prohibición de regreso para excluir la responsabilidad del demandado: la STS, 1ª, 1.4.1997 (MP: *Pedro González Poveda*) absuelve a *La Caixa* de la demanda indemnizatoria de la usuaria de un cajero automático interior cuya puerta tenía el pestillo en mal estado, lo que permitió el acceso al lugar de un delincuente que la robó a punta de navaja y la agredió; la STS, 1ª, 12.6.2001 (MP: *Antonio Romero Lorenzo*) absuelve a la taquillera de la estación de Ciudad Real que se había limitado a no vender un billete a una persona en estado de embriaguez y que luego fue arrollada por el tren al tratar de alcanzar su destino a pie por la vía férrea.

Sin embargo, no queda el demandado exento de responsabilidad por el resultado dañoso en el que intervino el dolo o la culpa de un tercero cuando aquel ocupaba una posición de garante encaminada a lograr la indemnidad de los bienes o intereses que finalmente han quedado afectados. Como reconoce la mejor penalística⁷, la posición de garante no es el producto exclusivo de situaciones y titularidades jurídicas, sino que depende de un complejo y variopinto conjunto de factores: el comportamiento previo del agente en cuanto al decurso causal, la existencia de deberes legales o sociales de actuación, las posibilidades efectivas de control del curso causal, la posición de organización del agente, etc. Así, la existencia de una competencia o un deber jurídico general de actuación no son bastantes para fundar la imputación objetiva de un resultado dañoso puesto en marcha por un tercero y que el titular de la competencia o sujeto del deber no ha evitado o aminorado: las Administraciones Públicas competentes en materia de seguridad ciudadana no son, por este simple hecho, responsables de los daños que deriven de acciones terroristas o actos de delincuencia común.

La jurisprudencia de la Sala 3ª del Tribunal Supremo ha negado la existencia de relación de causalidad (la forma idiosincrática en la que comúnmente los órganos judiciales de ese orden designan a la imputación objetiva) entre la actuación (inactuación, más bien) administrativa y el resultado de lesión en casos de atentado terrorista de ETA [STS, 3ª, 2.11.2004 (MP: *Santiago Martínez-Vares García*)] o negligencia

⁶ En Derecho de daños, las mejores referencias entre nosotros son Pablo SALVADOR CODERCH (2002); Fernando PANTALEÓN PRIETO (1990, pp. 1561-1591).

⁷ Günther JAKOBS (1995, pp. 258-259). La pluralidad de fuentes y de factores, legales, sociales y de otra clase, la enfatiza también Pablo SALVADOR CODERCH (2002).

criminal al conducir un ciclomotor por una playa concurrida [STS, 3ª, 28.9.2002 (MP: *Jesús Ernesto Peces Morate*)]. No obstante, y de forma excepcional, en algún caso la sala contencioso-administrativa ha condenado a la Administración apelando a la solidaridad social y a la distribución de daños inevitables entre el mayor número de personas mediante el mecanismo de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas y los impuestos que permiten sufragar los recursos públicos de los que sale la indemnización a la víctima: STS, 3ª, 4.6.2002 (MP: *Enrique Lecumberri Martí*), en la que la Administración es hecha responsable patrimonialmente de los daños derivados de una muerte cometida por un delincuente en libertad condicional, a pesar de la apreciación de una correcta y diligente actuación pública, tanto en el otorgamiento de la libertad condicional, como en el posterior seguimiento del penado.

La jurisdicción contencioso-administrativa, por el contrario, ha afirmado la responsabilidad patrimonial en casos en los que en el comportamiento de los agentes de la Administración podían apreciarse elementos de conducta inadecuada o negligente a la hora de evitar la conducta del tercero o aminorar sus consecuencias: SSTs, 3ª, 18.7.1997 (MP: *José Manuel Sieira Míguez*) [atentado terrorista de ETA en el centro comercial *Hipercor* de Barcelona, apreciándose cierta pasividad de los agentes de las fuerzas de seguridad en el desalojo del mismo]; 16.12.1997 (MP: *Juan Antonio Xiol Ríos*) [homicidio cometido por dos reclusos en situación de permiso penitenciario]; 27.3.1998 (MP: *Francisco José Hernando Santiago*) [atentado terrorista de ETA en las instalaciones de la Expo de Sevilla, con deficientes medidas de seguridad en lo tocante al rastreo y detección de explosivos]; 25.5.2000 (MP: *José Manuel Sieira Míguez*) [lesiones cometidas por preso fugado en un descuido de los funcionarios encargados de la custodia del centro penitenciario].

¿Qué ocurre con las empresas de transporte en lo relativo a las acciones delictivas cometidas en sus instalaciones? ¿Puede afirmarse con carácter general y absoluto la existencia de una posición de garante de los transportistas que permita imputarles objetivamente los daños resultantes de tales acciones realizadas por terceros totalmente ajenos a la empresa o actividad de transporte? En otras palabras, ¿son las empresas de transporte en todo caso los guardianes de sus viajeros?

Acaso la afirmación de un deber contractual de protección dirigido a preservar la indemnidad de los viajeros y que, como se ha visto en el apartado anterior, parece afirmarse, incluso nominativamente (al menos en la sentencia objeto de estas páginas) por la jurisprudencia del Tribunal Supremo, permitiría pensar en una respuesta afirmativa. Sin embargo, creo que la solución es más matizada, tal y como se desprende del empleo de distintos factores justificativos de la responsabilidad de *Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.*, que hace la propia sentencia de 20 de diciembre de 2004. Los deberes de protección, en efecto, no equivalen sin más a posición de garante a los efectos de la imputación objetiva del resultado dañoso, aunque, sin duda, constituyen un factor de gran calado para calificar la posición del transportista como de una verdadera posición de garante. La razón de no ser condición suficiente (tampoco necesaria, dicho sea de paso: no hace falta deber jurídico para que tal posición resulte; los deberes sociales o de solidaridad pueden tener entidad suficiente en las circunstancias para imputar el daño a la omisión del garante) el deber genérico de protección de la indemnidad del viajero es que tal deber no es ni abstracto ni incondicionado. Los deberes de protección referidos a la integridad física de los viajeros en los entornos, momentos y espacios que rodean a la prestación de transporte no se desprenden abstractamente del tipo “contrato de transporte” del Código de Comercio, que piensa fundamentalmente –no en exclusiva, sin embargo; cfr. art. 352 CCom- en el

transporte de mercaderías y parte del principio del riesgo y ventura del cargador⁸ en el transporte, sino que son el producto de los factores que afectan a la posibilidad real de incidir con la propia (de la empresa de transportes) conducta en el riesgo de perjuicio para los viajeros. Además, tales deberes de protección no son ilimitados, sino que la extensión del deber ha de ser proporcionada al riesgo de daño que el contacto entre las partes derivado del contrato de transporte ha creado. De lo contrario, los deberes no tendrían el deseado efecto de incentivo de conducta para los transportistas a fin de que se protegiera mejor la integridad personal y patrimonial de los viajeros. La posición de garante general vendría a suponer el convertir al transportista en asegurador universal de los infortunios que puedan tener lugar en los entornos temporales y físicos del contrato de transporte, lo cual no es necesariamente la solución más eficiente, dado que los viajeros puedan preferir otras vías de aseguramiento (público o privado de accidentes) o, incluso, puedan estar ya disfrutando.

Ahora bien, la existencia de un ámbito de protección del viajero a cargo de la empresa de transportes es un buen comienzo para determinar si la omisión de medidas de protección por parte de ésta hubiera contribuido a incrementar el riesgo general de ser objeto de una agresión delictiva en un espacio de uso público como es el de las instalaciones relacionadas con el transporte. Está claro que no tiene la misma trascendencia para la afirmación de la posición de garante la falta de medidas de seguridad en un entorno en el que la experiencia indica la frecuencia de agresiones, que en otro en el que la probabilidad de sufrir actos delictivos no es estadísticamente diferente a la de cualquier otro lugar de uso abierto o colectivo. No es equiparable la omisión de seguridad ante una actuación delictiva súbita y de escasa duración, que ante otra repetida o con cierta prolongación en el tiempo.

En definitiva, dentro del marco del deber de protección de la indemnidad del viajero, es preciso preguntarse si las conductas de evitación del resultado omitidas por la empresa de transportes han incidido, de forma negativa, en el riesgo preexistente de daño. Cuando aquellas no han aumentado de forma significativa el riesgo subyacente del resultado de lesión, no debiera afirmarse la imputación objetiva de este a la posición de la empresa, por muy sujeta a deberes de protección que esté. En cambio, cuando las medidas pudieran haber tenido, en abstracto, eficacia reductora del coste de daño esperado del resultado, la posición de garante debiera encontrarse justificada, y con ella, la imputación objetiva al demandado. En otras palabras, la determinación de la posición de garante debe asociarse en sustancia al criterio de la virtualidad reductora *ex ante* del riesgo de daño⁹.

⁸ Art. 361 CCom, aunque con inversión de la carga de la prueba, en aplicación del principio del art. 1183 CC.

⁹ Esta es sustancialmente la visión desde el análisis económico del Derecho del conjunto de indicaciones agrupadas bajo las denominaciones de imputación objetiva (en los sistemas continentales en los que se ha sentido, en mayor o menor grado, la influencia de la teoría del delito alemana) o *proximate causation* (en los sistemas de *Common Law*): Steven SHAVELL (1998). La sala 1ª del Tribunal Supremo ha defendido, en situaciones similares a la de la sentencia que se comenta, posiciones curiosamente bastante alineadas con esta visión: STS, 1ª, 23.12.1997 (MP: Pedro González Poveda) [taquillero de empresa de transportes fallecido a resultas de las heridas causadas en un robo a mano armada en las dependencias de la empresa: el Tribunal Supremo entiende que el daño no le es imputable a la empresa, pues más medidas razonables de seguridad no afectan sustancialmente al riesgo de una acción violenta de delinquentes profesionales].

En el caso de la sentencia que nos ocupa, hay indicios más que suficientes para entender que la omisión de protección a los viajeros del metro de Barcelona incrementaba el riesgo de padecer agresiones del tipo de la sufrida por Dña. Regina. De entrada, en la misma estación de *Can Boixeres* se habían producido ya ocho agresiones¹⁰ anteriormente, lo que debía haber hecho pensar a la empresa de transportes en los especiales elementos de peligrosidad existentes en la misma (ubicación, iluminación, aislamiento, falta de personal, etc.). Además, la propia compañía de transportes había contratado el 18 de febrero de 1993 (ocho meses antes de la agresión que da origen al pleito) los servicios de la codemandada *Protecsa*¹¹ para la vigilancia general de las instalaciones de la red de metro, con lo que la conciencia de la peligrosidad y de la necesidad de mayores medidas de seguridad había sido evidente para la propia empresa de transportes demandada. A pesar de ello, no había impuesto la compañía la prestación del servicio de vigilancia jurada en el vestíbulo y pasillos de la estación en que ocurrieron los hechos, lo que, en palabras del Tribunal Supremo: "... aun siendo evidentemente más costoso, hubiera producido un efecto ya de disuasión general, ya de protección personal concreta ante actos violentos, que es el que exige la necesaria protección de la vida e integridad física de los usuarios del ferrocarril subterráneo". Por último, el diseño de las instalaciones anejas al transporte (vestíbulos de acceso, pasillos, etc.), a juicio del Tribunal, generaban una situación de peligro concreto para los viajeros, que habrían necesitado de medidas de seguridad correctoras especiales en esa estación –esto es, adicionales o superiores a las adoptadas para otras estaciones con menor nivel de peligrosidad- y que, sin embargo, la compañía de transporte metropolitano de Barcelona omitió por entero.

Esta combinación de factores, enunciados en este caso con notable minuciosidad y sentido del detalle, revelan con notable claridad el impacto sobre el riesgo general de agresión que habían tenido las importantes omisiones en materia de prevención frente a la delincuencia de la empresa de transportes demandada. *Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.* debió haber sido mejor guardián de sus viajeros, y por ello responde, con toda lógica, de los daños sufridos por estos.

4. Bibliografía

Joseph ESSER y Eike SCHMIDT (1984), *Schuldrecht. Allgemeiner Teil*, 6ª ed., C. F. Müller, Heidelberg

Peter HUBER y Florian FAUST (2002), *Schuldrechtmodernisierung. Einführung in das neue Recht*, Beck, München

Günther JAKOBS (1995), *Derecho penal. Parte general. Fundamentos y teoría de la imputación*, trad. esp. , Marcial Pons, Madrid

¹⁰ De hecho, una de ellas, producida el mismo día, había dado origen, junto a otras, a otra sentencia del Tribunal Supremo, aunque esta vez de la sala 2ª: STS, 2ª, 21.1.1996 (MP: *Roberto García-Calvo y Montiel*). La Sala 2ª absuelve a *Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.*, pero nada más que por no haber sido esta sociedad parte en la causa ante la Audiencia, pues viene a decir la sentencia: "...entendemos que se han obviado las más elementales medidas de seguridad que una entidad jurídica como el Metro de Barcelona debe observar en relación con la seguridad de los usuarios de tal servicio. No existen cámaras de televisión, no existen conexiones de alarma, en fin, no hay siquiera un botiquín de primeros auxilios, etc. Parece evidente la negligencia en cuanto a las medidas de seguridad por parte del Metro."

¹¹ *Protecsa* es finalmente absuelta por entender el Tribunal Supremo que no había omitido ninguna de las medidas de seguridad encomendadas por la empresa de transportes.

Francisco JORDANO FRAGA (1987), *La responsabilidad contractual*, Cívitas, Madrid

Albert LAMARCA MARQUÉS (2001), "La modernización del derecho alemán de obligaciones: la reforma del BGB", *InDret* 2/2001

Albert LAMARCA MARQUÉS (2002), "Entra en vigor la ley de modernización del derecho alemán de obligaciones", *InDret* 1/2002

Karl LARENZ (1987), *Lehrbuch des Schuldrechts, I, Allgemeiner Teil*, 14ªed., Beck, München

Fernando PANTALEÓN PRIETO (1990), "Causalidad e imputación objetiva", en Asociación de Profesores de Derecho civil (editor), *Libro Centenario del Código civil*, Tomo II, Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid

Pablo SALVADOR CODERCH (2002), "Causalidad y responsabilidad", 2ª ed., *InDret* 3/2002

Steven SHAVELL (1998), "Causation", en Peter Newman (editor), *The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law*, MacMillan, London-New York

Heinrich STOLL (1932), "Abschied von der Lehre der positiven Vertragsverletzung", 136 *AcP* (1932)

5. Jurisprudencia

Sentencias del Tribunal Supremo

Sala y fecha	Magistrado Ponente
1ª, 17.10.1990	<i>Jaime Santos Briz</i>
1ª, 1.4.1997	<i>Pedro González Poveda</i>
1ª, 23.12.1997	<i>Pedro González Poveda</i>
1ª, 12.6.2001	<i>Antonio Romero Lorenzo</i>
1ª, 23.12.2004	<i>Francisco Marín Castán</i>
2ª, 21.1.1996	<i>Roberto García-Calvo y Montiel</i>
3ª, 18.7.1997	<i>José Manuel Sieira Míguez</i>
3ª, 16.12.1997	<i>Juan Antonio Xiol Ríos</i>
3ª, 27.3.1998	<i>Francisco José Hernando Santiago</i>
3ª, 25.5.2000	<i>José Manuel Sieira Míguez</i>
3ª, 4.6.2002	<i>Enrique Lecumberri Martí</i>
3ª, 28.9.2002	<i>Jesús Ernesto Peces Morate</i>
3ª, 2.11.2004	<i>Santiago Martínez-Vares García</i>