

## **Trenes**

**Pablo Salvador Coderch y Carlos Gómez Ligüerre**

### **Sumario**

#### I. Arrollados por un tren: en busca de un estándar normativo

- “¡Para, mira y escucha!” (“*Stop, look and listen!*”)
- Campana y silbato (“*Bell and whistle*”)
- Vías urbanas y pasos a nivel: aplicación de la doctrina de la compensación de culpas (*Comparative Negligence*)
- Niños y adolescentes
- Imprudencias manifiestas y peligrosidad del ferrocarril
- Propuesta de un estándar: responsabilidad objetiva pero limitada en casos de muerte o daños corporales. Excepción de suicidio

#### II. Trenes y causalidad

- *Palsgraf v. Long Island Railway Co.* (1928, 248 N. Y. 339, 162 N. E. 99)
- Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3.4.1998 (*Joaquín C. contra RENFE*)
- Accidentes laborales e indemnización de daños y perjuicios
- Competencia de jurisdicción
- Lista de sentencias del Tribunal Supremo

### **I**

#### **Arrollados por un tren: en busca de un estándar normativo**

##### • “¡Para, mira y escucha!” (“*Stop, look and listen!*”)

Es de sentido común que a las vías de un tren hay que aproximarse con cuidado, pero ¿con cuánto?, ¿cuál es la distribución legal de los costes de un accidente de ferrocarril, la regla de derecho?

En España hoy, la mayor parte de los costes de los accidentes, con resultado de muerte o de daños corporales, que suceden en las vías del tren recae sobre sus víctimas: éstas - o sus allegados, si el accidente fue mortal- cobrarán una indemnización reducida - entre 24.000 y 100.000 euros-. Para los jueces y tribunales españoles esto es así porque i) por lo general y en nuestro país, las indemnizaciones por cualesquiera tipo de daños son muy bajas; y ii) en el caso particular de los accidentes de ferrocarril, las víctimas contribuyen con frecuencia a causar el daño.

La media aritmética de indemnizaciones concedidas en los casos de atropellos mortales que fueron resueltos por el Tribunal Supremo español entre 1996 y 1998 es de 52.155,2 euros por víctima.

¿Sigue siendo cierto, entonces, que antes de cruzar la vía hay que parar, mirar y escuchar (“*Stop, look and listen*”), según regla dictada por el Juez Oliver Wendell Holmes (1841-1935) en *Baltimore & Ohio Railway v. Goodman* (1927, 275 U. S., 66, 48 S. Ct. 24, 72 L. Ed. 167), un caso resuelto por el Tribunal Supremo federal norteamericano en 1927?

Así lo ha afirmado, al menos en una ocasión y setenta años después, el Tribunal Supremo español” (STS, 1ª, 20.9.1997): un convoy de mercancías avanzaba a 50 kilómetros por hora cuando, a 700 metros de distancia en línea recta de un paso a nivel, el maquinista vio a un tractor que remolcaba una cosechadora aproximarse al cruce, redujo entonces la velocidad e hizo sonar la señal acústica. El tractorista frenó a su vez, pero inopinadamente, su conductor reemprendió la marcha, inició la maniobra del cruce y la cosechadora resultó arrollada por el tren. El paso a nivel no era de parada obligatoria para el convoy. La viuda del conductor y dueño de la cosechadora demandó a RENFE. El Tribunal Supremo casó la sentencia condenatoria de la Audiencia y repuso la absolutoria del Juzgado de Primera Instancia: “la negligencia de la víctima tiene tal entidad ... que rompe la relación de causalidad (F.J. 1).

### • **Campana y silbato (“*Bell and whistle*”)**

Sin embargo, el intento de Holmes de crear una regla general en seguida quedó frustrado: en 1934, otro gran juez, Benjamin Nathan Cardozo (1870-1938) escribió que “a veces los tribunales establecen estándares de conducta prudente, pero luego resultan superados por los hechos de la vida” (“Standards of prudent conduct are declared at times by courts, but they are taken over from the facts of life”). En *Pokora v. Wabash Railway Co.* (292 U. S. 98, 54 S. Ct. 580, 78 L. Ed. 1149), el camión conducido por Pokora había sido arrollado por un tren en un cruce en el que sólo sobre la vía misma resultaba posible ver aproximarse a un tren. Donde Holmes siete años antes había escrito que el obligado a detenerse es quien se aproxima a la vía del tren y no el tren mismo (“*He knows that he must stop for the train, not the train stop for him*”), Cardozo reponía que, en el caso, el tren no podía acercarse al cruce sin hacer sonar su campana o silbato.

El caso español de la STS, 1ª, 20.9.1997, reseñado en el epígrafe anterior, puede entonces parecer excepcional o sencillamente anacrónico. Mas en la STS, 1ª, 23.6.1998, un caso de doble accidente mortal, el Tribunal Supremo volvió a sostener que la culpa había sido exclusiva de las víctimas: al menos en lugares deshabitados, de noche y en tramos de visibilidad perfecta, las personas mayores de edad cruzan las vías del tren a su riesgo. No hace falta ser un especialista experimentado en análisis coste-beneficio para llegar a la conclusión de que no resulta exigible soterrar o vallar todas –absolutamente todas– las vías férreas del país (12.294 km).

Mas nada de eso es aplicable y el ferrocarril responderá si el accidente ocurre i) en un lugar habitado o concurrido, ii) en un paso a nivel que exige cruzar las vías o si iii) las víctimas son menores de edad.

### • **Vías urbanas y pasos a nivel: aplicación de la doctrina de la compensación de culpas (*Comparative negligence*)**

Para los casos de accidentes en pasos a nivel, los tribunales españoles suelen aplicar una versión moderada de la doctrina de la negligencia comparativa, según la cual, en la causación bilateral de daños, el derecho de la víctima a la indemnización del daño sufrido se reduce en proporción a la contribución de la propia víctima a su causación.

Un buen ejemplo es la STS, 1ª, 22.9.1997: la víctima, que solía pasar por el lugar del accidente cuatro veces al día, cruzó en una ocasión fatal el paso a nivel con las barreras bajadas y las señales luminosas y acústicas en funcionamiento –*bells, lights, and whistles*-. En el pleito que siguió, su viuda consiguió 43.750 euros, una indemnización reducida, pero que da razón de la doctrina de la negligencia comparativa. La construcción de un paso elevado, dijo el Tribunal, “hubiera agotado la diligencia exigible” (F.J. 2): muchos pasos están descuidados, mal señalizados o situados en tramos de pésima visibilidad, pero por encima de todo, en España los pasos a nivel se consideran intrínsecamente peligrosos y por imprudente que hubiera sido el comportamiento de la víctima, casi siempre ha lugar a condenar al ferrocarril.

Hay bastantes casos en esa dirección. En los tres últimos años, los que se narran a continuación acabaron con la condena de la empresa ferroviaria. En la STS, 1ª, 22.1.1996 se condenó a RENFE por la muerte del motorista que cruzó un paso a nivel mal señalizado sin percatarse de la cercanía del tren. A la misma solución se llegó en la STS, 1ª, 14.6.1996. Una mujer cruzó distraída -despidiéndose de una amiga- e indebidamente las vías cuando una locomotora que circulaba a 75 km/h la arrolló. El Tribunal Supremo aplicó la doctrina de la *comparative negligence* y afirmó que la víctima había contribuido a la causación del accidente en un 60%. El tren circulaba demasiado deprisa y concedió a los reclamantes, familiares de la víctima, 24.040,4 euros. En la STS, 1ª, 4.7.1996 el guardabarreras que vigilaba un paso a nivel no impidió que cruzase el camión del demandante. El camión quedó inutilizado y se perdió la mercancía que transportaba. El propietario del camión y demandante cobró una indemnización de 180.303,6 euros.

### • *Niños y adolescentes*

Con una sola –e inexplicada- excepción (la STS, 1ª, 24.4.1997), **niños y adolescentes** están siempre protegidos por muy imprudente que, objetivamente hablando, resulte su conducta. Pero las indemnizaciones son muy reducidas.

El caso límite que muestra lo que se acaba de decir es el de la STS, 1ª, 31.12.1997: para el Tribunal Supremo la precaución exigible al ferrocarril incluye la obligación de reducir la velocidad del convoy e incluso de detenerlo a su paso por un lugar conocidamente frecuentado por **adolescentes** que, ebrios, jugaban a la ruleta rusa sobre el tendido de la vía:

Durante la celebración de las fiestas mayores de Manzanares, jóvenes de la localidad jugaban a ver quién aguantaba más sobre la vía del tren cuando se acercaba la locomotora. RENFE había denunciado repetidamente los hechos varias veces al Ayuntamiento y éste había ordenado vigilar la zona durante unas horas cada día. Fuera de ellas, grupos de muchachos volvían a la vía para hablar, reír, beber y jugarse la vida. El día 21 de julio de 1990, Miguel Ángel C. y José Gabriel P., ambos de quince años, estaban de pie sobre las vías, con 0,92 gramos de alcohol por litro de sangre el primero, cuando un Expreso que circulaba a 130 km/h., les arrolló. Ambos murieron en el acto. Los padres de las víctimas reclamaron una indemnización de 150.253 euros al Ayuntamiento de Manzanares, a RENFE y al maquinista del tren. Las instancias condenaron únicamente a RENFE y al Ayuntamiento a pagar 36.061 euros “a cada uno de los demandantes” y absolvió al maquinista. El TS desestimó el recurso de casación interpuesto por la compañía: “... los directivos de RENFE debieron alertar a los maquinistas de todos los trenes que hubieran de pasar por la vía en que se colocaban los jóvenes que aminoraran la velocidad e, incluso, detuvieran la marcha en dicho lugar” (F.J. 5).

Otros muchos casos ilustran bien el privilegio del **menor de edad**:

El más claro es el resuelto por la STS, 1ª, 17.2.1997. Los hijos de los actores, de 12 y 10 años de edad, murieron arrollados por un tren cuando jugaban en la vía que discurre paralela a la playa de Santa Susana (Arenys de Mar). El Tribunal Supremo convalidó la condena a pagar 72.121 euros impuesta a la empresa ferroviaria.

En la STS, 1ª, 25.3.1996 un adulto murió y un menor resultó herido cuando atravesaban un túnel de ferrocarril por una pasarela de peatones muy estrecha, demasiado dijo el Tribunal. RENFE pagó 48.080 euros por la muerte del adulto y 74.040,6 euros por las lesiones que sufrió el menor. La STS, 1ª, 26.9.1997 condenó a RENFE a pagar 27.767 euros a los padres de un muchacho de 15 años de edad que murió arrollado por el tren cuando cruzaba las vías por donde no debía pero que todos solían utilizar por ser “una vereda cómoda que, de manera habitual, se utilizaba por los vecinos del lugar para evitar pasar por el lugar adecuado, no mucho más lejos y la existencia del paso era más o menos notoria”. Sin embargo, concluye el Tribunal, RENFE debería haber señalado el paso. La STS 5.11.1997 condenó a FEVE a pagar una indemnización de 6.010 euros a los padres de un menor de 9 años de edad que murió atropellado por un tren al cruzar un paso a nivel sin barrera ni guarda y con escasa visibilidad. En la STS 25.11.1997 los padres de otro muchacho, esta vez de 13 años de edad, que cruzó las vías en lugar de utilizar el paso subterráneo, cobraron 45.075 euros de RENFE y del Ayuntamiento de Pineda de Mar por la muerte de su hijo.

El privilegio es razonable. Niños y adolescentes no heredan la experiencia de los adultos: la adquieren, pero sólo pueden hacerlo si se mueven con cierta libertad. Son los adultos quienes han de velar por ellos.

Sin embargo, los casos de niños y adolescentes muertos sobre las vías del tren generan un problema de infraprevisión de accidentes: por el fallecimiento de la víctima, reclaman usualmente sus padres, es decir, quienes deberían haber velado por ellos. Entonces, la aplicación de la doctrina de la negligencia comparativa produce efectos perversos: en teoría, el ferrocarril demandado no se beneficia del descuento de indemnización, pues éste corresponde exclusivamente a la cuota de responsabilidad de los progenitores reclamantes. Sin embargo, los padres no sólo no se ven obligados a pagar nada sino que, pese a su probable negligencia, cobran la indemnización que, por daños morales y otros conceptos similares, les corresponde por la muerte del hijo. Aunque el sufrimiento producido por la pérdida de un hijo actúa como un estímulo notable para prevenir este tipo de accidentes, el funcionamiento en estos casos del sistema legal del derecho de daños resulta ajeno a toda idea de prevención.

La excepción más notable del trienio es el caso resuelto por la STS, 1ª, 24.4.1997. Una joven de 13 años de edad que estaba sentada en compañía de una amiga en el pretil del puente del tren cayó sobre la catenaria y se electrocutó. Hubo que amputarle los dos brazos. Los padres reclamaban a RENFE una indemnización de 601.012,1 euros. El TS confirmó la decisión de la Audiencia y desestimó íntegramente la demanda.

### • ***Imprudencias manifiestas y peligrosidad del ferrocarril***

Al margen del privilegio de los menores, nuestro sistema legal permite conseguir una pequeña indemnización a la gran mayoría de las víctimas de un accidente de ferrocarril, por imprudente que hubiera sido su comportamiento.

El Tribunal Supremo ha considerado que el ferrocarril debía pagar una indemnización aunque la víctima se hubiera adentrado en un puente del ferrocarril no habilitado para el paso de peatones (STS, 1ª, 6.5.1997); hubiera decidido cruzar directamente las vías del tren en lugar de dar unos pasos más y hacerlo por el puente de peatones y pese a los silbatos del tren y gritos del vigilantes de las vías (STS, 1ª, 7.7.1997).

Hay excepciones: al menos en una ocasión –la STS, 1ª, 4.2.1997-, el Tribunal Supremo se ha negado a conceder indemnización alguna a la viuda e hija de quien se arrojó, temerario, de un tren en marcha y cayó fatalmente bajo las ruedas del convoy.

• ***Propuesta de un estándar: responsabilidad objetiva pero limitada para muerte o daños corporales. Excepción de suicidio.***

De lo anterior surgen algunos patrones: hay bastantes reclamaciones judiciales; en la mayor parte de los casos de accidentes con resultado de muerte o de daños corporales y después de cinco años de pleitos, el Tribunal Supremo acaba por convalidar o conceder una indemnización pero ésta es reducida: nunca hay compensación en sentido estricto; los pasos a nivel son odiosos; niños y adolescentes no suelen estar sujetos ni siquiera a un estándar de negligencia grave. Pero, finalmente, también hay desviaciones inexplicables en la línea de los casos resueltos.

Una regla de responsabilidad objetiva que obligara al ferrocarril a pagar un tanto alzado como indemnización por causa de muerte en todo caso preservaría la estabilidad de esta jurisprudencia y evitaría los costes de gestión del sistema: 26 sentencias en sólo tres años y para dos o tres demandados y uno de ellos –RENFE- en 24 ocasiones. El derecho de daños puede ser sustituido con ventaja por un **seguro obligatorio** de responsabilidad civil. Esta propuesta permite al potencial responsable prever el alcance de su responsabilidad, garantiza una indemnización a la víctima y reduce los costes de gestión de todo el sistema.

Lo anterior debe entenderse con una única salvedad: la compañía del ferrocarril debería poder excepcionar el **suicidio** de la víctima. No hay ninguna buena razón para incentivar el suicidio con un seguro en favor de los deudos del suicida.

## II

### ***Trenes y causalidad***

• ***Palsgraf v. Long Island Railroad Co. (1928, 248 N. Y. 339, 162 N. E. 99)***

En la historia contemporánea, la máquina de vapor es el símbolo de la Revolución Industrial y el ferrocarril, su apoteosis. En la del derecho civil, su papel no ha sido menos modesto: todavía hoy, temas tan importantes como la causalidad y la imputación objetiva se ilustran bien con casos de accidentes de ferrocarril. Acaso el más famoso de todos ellos sea *Palsgraf v. Long Island Railroad Co.* Cardozo lo contó así y nosotros no hemos osado traducirlo:

“Plaintiff was standing on a platform of defendant’s railroad after buying a ticket to go Rockaway Beach. A train stopped at the station, bound for another place. Two men ran forward to catch it. One of the men reached the platform of the car without mishap, though the train was already moving. The other man, carrying a package, jumped aboard the car, but seemed unsteady as if about to fall. A guard on the car, who had held the door open, reached forward to help him in, and another guard on the platform pushed him from behind. In this act, the package of small size, about fifteen inches long, and was covered by a newspaper. In fact it contained fireworks, but there was nothing in its appearance to give notice of its contents. The

fireworks when they fell exploded. The shock of the explosion threw down some scales at the other end of the platform many feet away. The scales struck the plaintiff, causing injuries for which she sues.”

El juez CARDOZO condenó a los portadores del paquete con base en la doctrina de la *proximate causation*. Hubo un voto particular del magistrado William S. ANDREWS que defendía la absolución aplicando el criterio de la concurrencia de culpas.

• **Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de 3.4.1998 (Joaquín C. contra RENFE)**

El *pendant* español de *Palsgraf* es la STS, 1ª, de 3.4.1998:

El 13 de noviembre de 1987, Joaquín C., acudió a la estación de Murcia para tomar el tren expreso “Costa Cálida” en dirección a Albacete y Madrid. En vista de que el tren no partía, se fue a la cantina de la estación en la confianza de que, por megafonía, se daría el aviso correspondiente. Pero ese día la megafonía de la estación no funcionó y el jefe de estación ordenó la salida del tren sin percatarse antes de que varios viajeros no habían subido al convoy. Joaquín C. puso el pie en el estribo de un vagón, asió la barandilla de la puerta, perdió el equilibrio, cayó a la vía y el tren le arrolló. Salvó la vida pero perdió la pierna izquierda y el dedo índice del pie, además de otras lesiones. Años antes, a don Joaquín C. se le había amputado el brazo derecho. La víctima reclamó a RENFE una indemnización de 189.150,5 euros. Perdió el pleito en primera instancia, en apelación se condenó a RENFE a pagar una indemnización de 42.695,8 euros. El TS confirmó la decisión de la Audiencia.

La apreciación de la relación de causalidad es condición necesaria para la imputación objetiva de un resultado dañoso al agente, pero no es además condición suficiente: el derecho delimita ulteriormente la relación causal con criterios normativos de imputación objetiva y subjetiva. Uno de los más usados es el de **la causalidad adecuada o adecuación**, según el cual una causación sólo es jurídicamente relevante cuando no resulta muy improbable (“*wenn sie nicht sehr unwahrscheinlich ist*”). Günther JAKOBS, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, 2 Aufl., Berlín De Gruyter, 1991 y *La imputación objetiva en Derecho Penal*, Madrid, Civitas, 1996.

Pero este intento genera acaso más problemas de los que resuelve: nunca ha concretado qué grado de probabilidad –entre 0 y 1- es el precisamente adecuado. Además, sus partidarios discrepan acerca de si el juicio sobre la probabilidad es subjetivo y referido, por tanto, a la evitabilidad (*Vermeidbarkeit*) del resultado, u objetivo en el sentido de que un agente dotado de conocimientos especiales habría de haber conocido la probabilidad de la producción del resultado. A menudo, ambos puntos de vista se acumulan y se pregunta qué cabe esperar de una persona dado su papel en la sociedad.

Según la doctrina de la adecuación, quien hiere a una persona, que luego muere asfixiada en el posterior incendio del hospital donde fue ingresada, no responde de este último resultado, pues no le es imputable objetivamente, dada su elevada improbabilidad. La doctrina tiene en cuenta la probabilidad estadística y la apreciación social, pero no ofrece criterios normativos claros que permitan afirmar o negar la imputación en cada caso.

La jurisprudencia alemana, escribe Hein KÖTZ en su *Deliktsrecht* (8 Aufl., Berlin, Luchterhand, 1998) manifiesta la ausencia de criterios claros: en dos casos famosos, los actores habían quedado cojos por culpa de los demandados y, bastante tiempo después, su cojera había contribuido a que sufrieran un nuevo accidente: en el primero de ellos (RGZ 119, 204) 22 años después del primer accidente y por una caída en su domicilio; en el otro (BGH NJW 1952, 1010)

8 años después y porque la cojera impidió al actor llegar a tiempo a un refugio durante un bombardeo. En el primer caso hubo condena por el segundo accidente. En el segundo, absolución.

### • **Accidentes laborales e indemnización de daños y perjuicios**

Con cierta frecuencia la compañía del ferrocarril es demandada por sus propios trabajadores: a diferencia de los animales, las máquinas y en particular las de un tren, no conocen ni al amo ni al cochero. La compañía de ferrocarril suele defenderse en estos casos alegando la culpa exclusiva de la víctima.

En el caso resuelto el 5.3.1996, la Sala Primera del Tribunal Supremo condenó a RENFE a pagar 60.101,2 euros a la viuda e hijos del empleado de una empresa constructora que murió electrocutado por el arco voltaico que se produjo entre la catenaria y la cinta métrica que utilizaba para medir la luz de un túnel de ferrocarril. En la STS 15.6.1996 una empleada que limpiaba un tren aparcado en la estación de Bilbao se cayó del convoy cuando éste, sin previo aviso y fuera de horario inició su marcha. El tren arrojó a la trabajadora que perdió la pierna derecha y sufrió diversas lesiones. La STS, 1ª, 23.4.1998 condenó a RENFE a pagar 98.187,3 euros a la viuda e hijos de uno de sus empleados que murió arrollado por un tren cuando reparaba unas vías cerca de la estación de ferrocarriles de Córdoba.

RENFE acepta el sistema de compensación previsto en la legislación laboral por el que las víctimas cobrarán una pensión por los daños sufridos. Pero además de ello las víctimas pueden reclamar una indemnización civil o penal si el empresario ha sido negligente o su conducta es constitutiva de delito. La pretensión indemnizatoria civil, en caso de causación negligente de daños, se suma a las pretensiones laborales: es independiente de ellas.

### • **Competencia de jurisdicción**

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) fue creada tras las destrucciones masivas de la Guerra Civil española (1936-1939) por la Ley de Bases de 24.1.1941. En la actualidad es “una entidad con personalidad de derecho público que actúa en régimen de empresa mercantil con sometimiento al ordenamiento jurídico privado, teniendo la consideración de Sociedad estatal (..)” (artículo 175.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. BOE núm. 182, de 31 de julio). Y según dispone la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, según la cual, “las sociedades mercantiles estatales se registrarán íntegramente ... por el ordenamiento jurídico privado, salvo en las materias en que les sea de aplicación la normativa presupuestaria, contable, de control financiero y contratación. En ningún caso podrán disponer de facultades que impliquen el ejercicio de autoridad pública.” (Disposición Adicional 12ª) está sometida a la jurisdicción civil

### • **Sentencias de la Sala Primera del Tribunal Supremo**

<b>Fecha</b>	<b>Ar.</b>	<b>Magistrado ponente</b>	<b>Partes</b>
22.1.1996	250	José Almagro Nosete	Gregorio M. y Victoria P. c. RENFE
5.3.1996	1876	Antonio Gullón Ballesteros	Violeta S., Avelino R. y Eugenio D. c. Tableros y Puentes, Alpen y RENFE.
25.3.1996	2440	José Almagro Nosete	María P. c. Telesforo G. Minero Siderúrgica

			de Ponferrada y RENFE
14.6.1996	4771	Pedro González Poveda	Manuel Francisco A. c. Francisco G. y RENFE
15.6.1996	4774	Francisco Morales Morales	Ana María A. c. Aplicaciones Cianhídricas y RENFE
4.7.1996	5558	Jesús Marina-Martínez Pardo	Nieves M. c. Echevarría, SA y FEVE
20.9.1996	6818	Eduardo Fernández-Cid de Temes	Rosalía R. c. FEVE
7.11.1996	7913	Ignacio Sierra Gil de la Cuesta	Santos de la A. c. Buques Alvargonzález, SA y RENFE
4.2.1997	677	Alfonso Barcalá y Trillo-Figueroa	María Angustias y Victoriana P. c. RENFE
17.2.1997	1426	José Luis Albácar López	Manuel S. y Teresa T. c. RENFE
24.4.1997	3399	Alfonso Barcalá y Trillo-Figueroa	Cristina V. c. RENFE
6.5.1997	3866	Jesús Marina Martínez-Pardo	Sigfredo P. c. Jesús María T. y RENFE
19.5.1997	3886	Alfonso Villagómez Rodil	Ramón N. y Pilar H. c. RENFE
7.7.1997	5508	José Almagro Nosete	Manuel Ángel y José Luis S. c. RENFE
24.7.1997	5766	Xavier O'Callaghan Muñoz	Mariana F. c. RENFE
20.9.1997	6608	Luis Martínez-Calcerrada y Gómez	Viuda de Clemente L.G. c. RENFE
22.9.1997	6821	Román García Varela	Eladía P., Teresa, M <sup>a</sup> Angeles y Luisa M <sup>a</sup> V.P. c. RENFE
26.9.1997	6708	Alfonso Barcalá y Trillo-Figueroa	María Lourdes Q. c. RENFE
5.11.1997	7884	Xavier O'Callaghan Muñoz	José Q.M. y M <sup>a</sup> Carmen C.G. c. FEVE
25.11.1997	8427	Román García Varela	Juan José Z. y Laura B. c. RENFE
31.12.1997	9195	Francisco Morales Morales	Ángel C.N. y Francisca N.C. c. Ayuntamiento de Manzanares, RENFE y Herminio J.J. (maquinista)
3.4.1998	1873	Xavier O'Callaghan Muñoz	Joaquín C. c. RENFE
23.4.1998	2600	Alfonso Barcalá y Trillo-Figueroa	Amalia G. c. RENFE
23.6.1998	5070	José Luis Albácar López	Agueda L. y Francisca M <sup>a</sup> del Pilar P.F. c. RENFE
14.9.1998	6741	José Almagro Nosete	M <sup>a</sup> Teresa S.M. c. Ayuntamiento de San Sebastián y el responsable de conservación y mantenimiento del paso a nivel del apeadero de Ategorrieta
7.10.1998	7388	Xavier O'Callaghan Muñoz	Carmen y Teresa G.D. c. RENFE