



Sr. Amilivia González, Presidente

Sr. Rey Martínez, Consejero
Sr. Velasco Rodríguez, Consejero y
Ponente

Sra. García Fonseca, Secretaria

La Sección Primera del Consejo Consultivo de Castilla y León, reunida en Zamora el día 29 de octubre de 2014, ha examinado el *procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada a instancia de Dña. xxxx1 y otros*, y a la vista del mismo y tal como corresponde a sus competencias, emite, por unanimidad, el siguiente

DICTAMEN

I

ANTECEDENTES DE HECHO

El día 25 de septiembre de 2014 tuvo entrada en este Consejo Consultivo la solicitud de dictamen preceptivo sobre el *procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada por D. yyyy, en nombre y representación de Dña. xxxx1 y otros, debido a los daños sufridos en un accidente por el mal estado de la calzada.*

Examinada la solicitud y admitida a trámite con la misma fecha, se procedió a darle entrada en el registro específico de expedientes del Consejo con el número de referencia 486/2014, iniciándose el cómputo del plazo para la emisión del dictamen, previa ampliación de éste, tal como dispone el artículo 52 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo de Castilla y León, aprobado por la Resolución de 5 de febrero de 2014, de la Mesa de las Cortes de Castilla y León. Turnado por el Sr. Presidente del Consejo, correspondió su ponencia al Consejero Sr. Velasco Rodríguez.

Primero.- El 21 de septiembre de 2007 D. yyyy, en nombre y representación de Dña. xxxx1, de los hijos de ésta, cccc1, cccc2 y cccc3, y de D. xxxx2 y Dña. xxxx3, presenta una reclamación de responsabilidad patrimonial ante la Administración Autonómica, debido a los daños y perjuicios sufridos por el



fallecimiento de D. xxxx4 (esposo, padre e hijo, respectivamente, de los reclamantes), en un accidente de tráfico acaecido el 24 de septiembre de 2006, en el punto kilométrico 88,500 de la carretera cc629, que achacan a la deficiente ejecución y conservación de la vía.

Los reclamantes exponen que el accidente se produjo cuando el vehículo en el que viajaban efectuó una maniobra de adelantamiento y "de forma sorpresiva se [encontró] con la calzada completamente inundada de agua", lo que provocó que el conductor perdiera el control del vehículo hasta "golpear contra el guardarrail o barreras de protección, y de forma inmediata contra el muro que delimita los bordes de un paso elevado".

Alegan que la causa del accidente no fue la velocidad excesiva, sino "el deficiente estado de la calzada en la zona de ocurrencia del accidente (...), que ha sido causa de numerosos accidentes en el mismo punto kilométrico". Señala que este deficiente estado se concreta en la inadecuada configuración y ejecución de la carretera que impide la salida del agua de lluvia de la calzada y ocasiona que ésta se acumule en ella.

Además, afirman que "las barreras y medidas de protección ejecutadas en la carretera, de reciente construcción, no cumplen la función para la que están diseñadas, siendo el caso que algunos apartados, como el anclaje de las barreras o la baranda de protección del paso elevado, incumplen la normativa de aplicación a la construcción de obra pública".

Reclaman como indemnización las siguientes cuantías: 154.582,59 euros a favor de Dña. xxxx1, esposa del fallecido; 64.409,42 euros a favor de cada uno de los hijos del fallecido (cccc1, cccc2 y cccc3); y 12.881,88 euros a favor de cada uno de los padres del fallecido (D. xxxx2 y Dña. xxxx3).

Aportan copia de la siguiente documentación:

- Poder para pleitos otorgado por Dña. xxxx1 al compareciente, certificación de su matrimonio con el fallecido, Libro de Familia en el que figuran sus hijos y certificación de defunción de aquél.
- Diligencias e informe técnico realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a raíz del accidente.



- Informe médico forense de autopsia del fallecido.
- Informe técnico del accidente, relativo a las condiciones de seguridad vial del tramo de carretera en el que ocurrió el siniestro, realizado en julio de 2007 por el estudio de ingeniería qqqq1 S.L.
- Liquidación del I.R.P.F. del fallecido del año 2005.

Segundo.- El 18 de octubre de 2007 se notifican a los reclamantes los extremos previstos en el artículo 42.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Tercero.- El 12 de enero de 2009 los reclamantes, a la vista del tiempo transcurrido desde la presentación de su reclamación, solicitan que se dicte resolución expresa o se expida certificado del silencio administrativo producido.

Cuarto.- El 29 de enero de 2009 se admite a trámite la reclamación y se nombra instructor del procedimiento.

Quinto.- El 25 de noviembre de 2009 la instructora acuerda la apertura del periodo probatorio. En dicho periodo se realizan las siguientes actuaciones:

a) A requerimiento de la Administración, los reclamantes aportan copia compulsada de los D.N.I. de los interesados mayores de edad y del Libro de Familia, así como un recibo de finiquito suscrito con la aseguradora del vehículo para la indemnización de "la totalidad de los daños, perjuicios, días improductivos, no improductivos, secuelas presentes, pasadas y futuras sufridas" por la esposa y los hijos del fallecido. La cantidad total asciende a 44.993,49 euros (17.824,25 euros a favor de Dña. xxxx1, 7.128,19 euros a favor de cccc1, 9.544,98 euros a favor de cccc3 y 10.496,07 a favor de cccc2). Adjuntan asimismo copia del acta de declaración de herederos.

b) El 25 de noviembre de 2009 la instructora solicita al Centro Meteorológico Territorial de Castilla y León "informe sobre las condiciones climatológicas existentes durante el día 24 de septiembre de 2006, y en días anteriores y posteriores a dicha fecha, en la carretera cc629 (xxx1-xxx2), punto kilométrico 88,500, en xxx3, concretando si el nivel de pluviosidad existente en esas fechas puede ser considerado o no alto".



El 30 de diciembre de 2009 la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología en Castilla y León remite la información solicitada relativa a las estaciones pluviométricas de xxx4 y xxx5, por ser las más cercanas al lugar del accidente. En el informe se indica que "ninguno de los valores (...) señalados [entre los días 21 a 25 de septiembre de 2006] puede ser considerado como valor destacado" y que "los valores de precipitación máxima diaria en el mes de septiembre de 2006 (xxx4: 20.4 l/m² el día 11 y xxx5: 28.0 l/m² el día 13) sí pueden ser considerados valores altos para el mes de septiembre, si bien no son registros extraordinarios".

c) Obra en el expediente testimonio del Juicio de Faltas 73/03, dimanante de las Diligencias Previas 973/06 instruidas a raíz del accidente, remitido por el Juzgado de Instrucción nº 1 de xxx6 el 9 de diciembre de 2009. Las diligencias se archivaron por Auto de 11 de julio de 2007.

d) El 25 de noviembre de 2009 la instructora solicita a la Sección de Conservación y Explotación del Servicio Territorial de Fomento la emisión de un informe en el que se pronuncie sobre los siguientes extremos:

"[El] estado de la vía y las circunstancias en que [el accidente] se produjo, indicando si el Servicio conoció su existencia y las medidas de conservación que pudieran haberse adoptado por los servicios encargados de la misma, así como si es habitual y frecuente la existencia de agua (*aquaplaning*) con motivo de lluvia, y en concreto, en el día en el que ocurrió el accidente (24 de septiembre de 2006).

»Las condiciones de las barreras de seguridad existentes en la vía y muro y si cumplen con la normativa vigente en materia de sistemas de contención de vehículos.

»Si en lugar del accidente existe prohibición o no de adelantamiento. (...)"

El 7 de enero de 2010 se emite informe por la contratista encargada de la conservación de la carretera (U.T.E. qqqq2). El informe se realiza por el exjefe de conservación de la anterior adjudicataria del contrato de conservación (U.T.E. qqqq3) y actual jefe de conservación de la U.T.E. qqqq2.



En dicho informe se señala que no puede dar respuesta a alguna de las cuestiones que se plantean, "ya que en estos momentos la U.T.E. qqqq3 se encuentra extinguida y [el autor del informe] no tiene ninguna relación contractual con la misma". Afirma que "la barrera de seguridad está colocada de acuerdo con las recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos", que "el pretil de hormigón no está colocado de acuerdo con [las citadas recomendaciones]" y que el adelantamiento estaba permitido.

Sexto.- El 9 de junio de 2011 los reclamantes, dado el tiempo transcurrido desde la presentación de la reclamación, vuelven a solicitar que se dicte resolución expresa en el procedimiento o que se emita el certificado del silencio administrativo producido.

No consta comunicación alguna de la Administración.

Séptimo.- El 20 de mayo de 2013 la instructora solicita a la U.T.E. qqqq2 que, a la vista del informe pericial aportado por los interesados junto con la reclamación y del informe de la U.T.E. de 7 de enero de 2010, emita informe sobre dos cuestiones:

"Si las condiciones técnicas en las que se encontraba la carretera citada [cc629] en el momento del accidente, en concreto la barrera metálica y el pretil de hormigón, tal y como se recoge en ambos informes, han podido ser la causa principal del accidente con fallecimiento de conductor, independientemente de la posible velocidad que hubiera llevado el turismo en ese momento, teniendo en cuenta, tal y como se recoge en el informe de fecha 7 de enero de 2010, que el pretil de hormigón no cumple las recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos.

»(...) si el diseño técnico de esa carretera es óptimo para que existan grandes charcos de agua en épocas de lluvia, como las existentes en el momento del accidente, tal y como así se dice en el informe pericial aportado por el interesado".

Octavo.- Mediante escrito de 20 de mayo de 2013 (notificado a los interesados el 23 de mayo) la instructora requiere a los reclamantes para que aporten original o copia compulsada de las hojas del Libro de Familia que acrediten la relación paterno filial entre el fallecido y sus padres, también reclamantes, así como la acreditación para actuar en representación de estos.



El 7 de junio de 2013 aportan copia compulsada del Libro de Familia y del poder general para pleitos otorgada por los padres del fallecido a favor del compareciente.

Noveno.- El 20 de mayo de 2013 la instructora solicita al Destacamento de Tráfico de la Guardia Civil de xxx7 (Subsector de xxx8) que informe sobre "si se ha tenido conocimiento de más accidentes en el lugar del accidente y que hayan sido ocasionados bien como consecuencia de impactar el vehículo contra la barrera de protección existente en esa carretera y muro, o bien como consecuencia de depósito de agua en la calzada provocado por lluvias, o por otras causas".

El 27 de mayo de 2013 el Jefe interino del Destacamento emite el informe solicitado en el que señala que no se ha tenido conocimiento de ningún accidente en el punto kilométrico 88,500 de la carretera cc629 desde el día del siniestro objeto de reclamación hasta la fecha del informe; y que en ese periodo se han registrado 28 accidentes entre los puntos kilométricos 87,300 y 89,600, cuyas causas son las siguientes:

- Cuatro accidentes consistentes en salidas de vía, de las cuales una ha sido por velocidad inadecuada y condiciones meteorológicas adversas (fuerte lluvia) y las tres restantes por distracción del conductor.

- Cuatro accidentes consistentes en colisiones de vehículos en marcha: dos de ellas a causa de estar la calzada cubierta de nieve y placa de hielo y las dos restantes debido a infracciones al Reglamento de Circulación.

- Dos accidentes consistentes en choques con obstáculos en la calzada (manguera de gasoil en un caso y carga caída de un camión en marcha en el otro).

- 17 accidentes consistentes en atropellos de animales, tanto salvajes como domésticos.

- Un accidente consistente en atropello de peatón.



Décimo.- El 10 de diciembre de 2013 el ingeniero director de los contratos del Servicio Territorial de xxx8 remite a la instructora los pliegos de cláusulas administrativas particulares del contrato de obras para la conservación ordinaria, renovación de firmes y señalización (xxx8 - Norte) (expediente 12613/2007/16) y del contrato de servicios para la ejecución de diversas operaciones de conservación en las carreteras y tramos de titularidad autonómica de la provincia de xxx8 situadas al norte de la cc120 (xxx8 Norte) (expediente 12613/2010/22).

Decimoprimer.- El 4 de abril de 2014 el ingeniero jefe de la Sección de Conservación y Explotación del Servicio Territorial de Fomento emite un informe en el que concluye que "el fatal accidente fue provocado por la no acomodación del vehículo a las condiciones en las que se encontraba la carretera en ese momento y en ningún caso a las características geométricas y de conservación de la misma".

Señala que el día del siniestro (24 de septiembre de 2006) la carretera estaba en las mismas condiciones que tenía al finalizar el periodo de garantía de las obras de construcción (23 de junio de 2005), las actuaciones llevadas a cabo desde ese periodo son de mera conservación y no consta deficiencia alguna en los partes de trabajo de los días anteriores y posteriores ni tampoco ningún tipo de incidencia sobre la vialidad de la carretera en ese tramo.

Expone que, aunque la barrera prefabricada de hormigón no cumple con las recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos, "la misión de la baranda sobre el pretil es puramente ornamental ante las posibles salidas de la vía para vehículos ligeros y sí puede tener, según algunos fabricantes, alguna función resistente ante posibles salidas de vía de vehículos pesados o articulados", y que "En ningún caso la baranda se introduce en el interior del habitáculo, no se produce el `efecto lanza´ y por tanto la mala disposición del elemento de seguridad no influye en el fatal desenlace del accidente".

Finalmente, indica que, según el informe de la Guardia Civil, ese tramo de carretera tiene una bajísima siniestralidad (28 accidentes en casi siete años en un tramo de carretera que tiene un tráfico de 4.443 vehículos diarios, de los cuales 27 fueron totalmente ajenos al estado de la vía).



Se adjuntan los partes de trabajo correspondientes a los días 18 de septiembre a 1 de octubre de 2006 y de los partes de incidencias de los días 22 y 25 de septiembre de 2006.

Decimosegundo.- El 5 de mayo de 2014 se notifica a los reclamantes la apertura del trámite de audiencia.

En dicho trámite los reclamantes presentan un escrito en el que alegan que el informe de la Guardia Civil de Tráfico refiere solo los accidentes en los que ha existido efectiva intervención de los agentes, "lo cual no indica la realidad del número de accidentes por cuanto en los accidentes con daños materiales no es preceptiva la intervención de la Guardia Civil", siendo así que "las viandas laterales se hallan de forma frecuente impactadas por accidentes". Señalan que el accidente se produjo cuando el vehículo hizo *aquaplaning* a consecuencia de la deficiente construcción de los elementos de seguridad y contención de la vía, que impidió el desagüe de las aguas pluviales caídas ese día.

Decimotercero.- El 10 de junio de 2014 se formula propuesta de orden desestimatoria de la reclamación presentada, por considerar que "el accidente se debió a una circulación negligente del conductor al circular a una velocidad inadecuada a las condiciones de la vía y de la climatología existente en ese momento".

Decimocuarto.- El 21 de agosto de 2014 la Asesoría Jurídica emite informe sobre la propuesta de orden. En dicho informe, tras admitir la falta de adecuación de la velocidad del vehículo a las condiciones climatológicas, se pone de manifiesto lo siguiente:

"(...) respecto a la barrera de seguridad, se justifica que era necesario colocarla y que su disposición era correcta, así como su altura y su cimentación, pero nada se dice respecto a la deformación que se produjo y respecto a la inexistencia de transición entre barreras de distinta rigidez, entre otras cuestiones. De igual modo, en lo que a la baranda metálica del pretil de hormigón se refiere, se dice que, si bien estaba mal colocada, no penetró en el vehículo, por lo que no contribuyó a agravar las consecuencias del accidente. Sin embargo, no se alude a la posibilidad de que agravara las consecuencias del accidente por el hecho de doblarse el tubo de dicha baranda no anclada, de un grosor inferior, según el informe técnico aportado por la reclamante, al debido,



impidiendo así la contención del vehículo, que se empotró contra el soporte metálico de la propia baranda.

»En vista de lo expuesto, (...) la cuestión esencial es determinar si la falta de diligencia del conductor del vehículo, que no adaptó su velocidad a las circunstancias climatológicas y de la vía, tiene tal entidad e incidencia en la producción del accidente que enerva el nexo causal que permite imputar responsabilidad a la Administración, en cuyo caso solo cabe desestimar la reclamación interpuesta, o por el contrario, si cabe apreciar una concurrencia de causas y culpas, esto es, la falta de diligencia del conductor y una conducta negligente de la Administración, relevante y apta en sí misma para producir el resultado final, consistente en la presencia de unas medidas de contención insuficientes, en cuyo caso debería producirse una compensación de responsabilidades.

»No obstante, la falta de los conocimientos técnicos necesarios, que exceden de la competencia de la [letrada autora del informe], así como la parquedad de los informes obrantes en el expediente, nos impiden conocer con exactitud si el resultado de la colisión producida se ha visto agravado por las características de las medidas de contención o si el resultado habría sido de uno u otro modo el mismo”.

En tal estado de tramitación, se dispuso la remisión del expediente al Consejo Consultivo de Castilla y León para que emitiera dictamen.

II CONSIDERACIONES JURÍDICAS

1ª.- El Consejo Consultivo de Castilla y León dictamina en el presente expediente con carácter preceptivo, de conformidad con lo previsto en el artículo 4.1.i), 1º de la Ley 1/2002, de 9 de abril, reguladora del Consejo Consultivo de Castilla y León, correspondiendo a la Sección Primera emitir el dictamen según lo establecido en el apartado tercero, 1.g) del Acuerdo de 6 de marzo de 2014, del Pleno del Consejo Consultivo de Castilla y León, por el que se determina la composición y competencias de las Secciones.

2ª.- El procedimiento se ha instruido con arreglo a lo previsto en los artículos 139 a 144 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen



Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, desarrollados por el Reglamento de los procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad patrimonial, aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo.

No obstante, debe hacerse un severo reproche sobre el excesivo tiempo transcurrido desde que se presenta la reclamación (21 de septiembre de 2007) hasta que se formula la propuesta de orden definitiva (10 de junio de 2014). En particular, se advierte que se han producido inexplicables retrasos en la cumplimentación de determinados trámites del procedimiento, sin que conste motivo alguno que justifique tales demoras (llama especialmente la atención la paralización total del procedimiento desde el 7 de enero de 2010 hasta el 20 de mayo de 2013, a pesar de la petición de los interesados para que se dictara resolución expresa). Estas circunstancias constituyen un incumplimiento de los plazos previstos en el artículo 13.3 del Reglamento de los procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de responsabilidad patrimonial, y por tanto una vulneración por parte de la Administración del artículo 12.b) del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, que consagra el derecho de los ciudadanos a la resolución de los asuntos que les conciernan en un plazo razonable; e igualmente una infracción de los principios y criterios que han de regir su actuación, recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, como los de eficacia, celeridad, eficiencia y servicio a los ciudadanos, entre otros.

Debe recordarse que los titulares de las unidades administrativas y el personal al servicio de las Administraciones Públicas que tuviesen a su cargo la resolución o el despacho de los asuntos son los responsables directos de su tramitación y deben adoptar las medidas oportunas para remover los obstáculos que impidan, dificulten o retrasen el ejercicio pleno de los derechos de los interesados o el respeto a sus intereses legítimos, disponiendo lo necesario para evitar y eliminar toda anormalidad en la tramitación de procedimientos; y que los términos y plazos establecidos en esta u otras leyes obligan a las autoridades y personal al servicio de las Administraciones Públicas competentes para la tramitación de los asuntos, así como a los interesados en los mismos. Ello en virtud de lo dispuesto en los artículos 41.1 y 47 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

3ª.- Concurren en los reclamantes los requisitos de capacidad y legitimación exigidos por la referida Ley 30/1992, de 26 de noviembre.



La competencia para resolver la presente reclamación corresponde al Consejero de Fomento, en virtud de lo dispuesto en el artículo 82.2 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, en relación con el artículo 4.12 del Decreto 93/1998, de 14 de mayo, por el que se desconcentran atribuciones de la Consejería de Fomento en los Delegados Territoriales de la Junta de Castilla y León, al ser la cuantía reclamada superior a 3.005,60 euros (aplicable de acuerdo con el párrafo primero de la disposición transitoria del Decreto 12/2012, de 29 de marzo, por el que se desconcentran competencias en el titular de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, en los titulares de sus Órganos Directivos Centrales y en los de las Delegaciones Territoriales de la Junta de Castilla y León).

La reclamación se ha interpuesto en tiempo hábil, de acuerdo con lo establecido en el artículo 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, ya que el fallecimiento se produjo el 24 de septiembre de 2006 y la reclamación se presentó el 21 de septiembre de 2007.

4ª.- El artículo 106.2 de la Constitución establece que "Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos".

La referencia constitucional a la ley debe entenderse hecha a los artículos 139 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, a la que además se remite el artículo 82.1 de la Ley 3/2001, de 3 de julio.

Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo, la reiterada doctrina del Consejo de Estado, así como la de este Consejo Consultivo, la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública exige la concurrencia de los siguientes requisitos:

- a) La existencia de un daño efectivo, evaluable económicamente e individualizado en relación con una persona o grupo de personas.
- b) El carácter antijurídico del daño, en el sentido de que la persona que lo sufre no tenga el deber jurídico de soportarlo, de acuerdo con la ley.



c) La imputabilidad a la Administración de la actividad dañosa, es decir, la integración del agente en el marco de la organización administrativa a la que pertenece o la titularidad pública del servicio o la actividad en cuyo ámbito se produce el daño.

d) La relación de causa a efecto entre la actividad administrativa y el resultado dañoso, nexo causal que implica la necesidad de que el daño sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de un servicio público o actividad administrativa en relación directa e inmediata.

e) Ausencia de fuerza mayor.

f) Que no haya transcurrido un año desde el momento en que se produjo el hecho causante.

No obstante lo anterior, la jurisprudencia modula el carácter objetivo de la responsabilidad patrimonial, al rechazar que la mera titularidad del servicio determine la responsabilidad de la Administración respecto de cualquier consecuencia lesiva relacionada con aquél que pueda producirse. El Tribunal Supremo ha declarado, en su Sentencia de 5 de junio de 1998, que "la prestación por la Administración de un determinado servicio público y la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material para su prestación no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a éstas en aseguradoras universales de todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, porque de lo contrario, como pretende el recurrente, se transformaría aquél en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico". Criterio que ha sido recogido en otros fallos (*a.e.* sentencias de 13 de septiembre de 2002, 30 de septiembre y 14 de octubre de 2003, o 17 de abril de 2007).

También ha declarado el Tribunal Supremo, de forma reiterada, que no es acorde con el referido sistema de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, de manera que, para que exista aquélla, es imprescindible la existencia de nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso producido. En este sentido, la Sentencia de 13 de noviembre de 1997 ya señaló que "aun cuando la



responsabilidad de la Administración ha sido calificada por la jurisprudencia de esta Sala como un supuesto de responsabilidad objetiva, no lo es menos que ello no convierte a la Administración en un responsable de todos los resultados lesivos que puedan producirse por el simple uso de instalaciones públicas, sino que, como antes señalamos, es necesario que esos daños sean consecuencia directa e inmediata del funcionamiento normal o anormal de aquélla”.

Por lo tanto, la responsabilidad de la Administración procederá en aquellos casos en que los daños sean consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos, sin que baste a estos efectos que los daños aparezcan con motivo u ocasión de la prestación de dichos servicios públicos.

Ha de tenerse en cuenta asimismo la jurisprudencia según la cual “la imprescindible relación de causalidad entre la actuación de la Administración y el resultado dañoso producido puede aparecer bajo formas mediatas, indirectas y concurrentes, aunque admitiendo la posibilidad de una moderación de la responsabilidad en el caso de que intervengan otras causas, la cual debe tenerse en cuenta en el momento de fijarse la indemnización. El hecho de la intervención de un tercero o una concurrencia de concausas imputables, unas a la Administración y otras a personas ajenas, e incluso al propio perjudicado, imponen criterios de compensación o de atemperar la indemnización a las características o circunstancias concretas del caso examinado”. E igualmente la que sostiene “la exoneración de responsabilidad para la Administración, a pesar del carácter objetivo de la misma, cuando es la conducta del propio perjudicado o la de un tercero la única determinante del daño producido aunque hubiese sido incorrecto el funcionamiento del servicio público”.

5ª.- En cuanto al fondo del asunto, los reclamantes limitan los daños y perjuicios reclamados a los sufridos como consecuencia del fallecimiento de D. xxxx4, esposo, padre e hijo de los reclamantes, ya que los correspondientes a las lesiones y secuelas derivados del accidente les han sido abonados por la aseguradora, según manifiestan la esposa e hijos del fallecido.

Los reclamantes alegan que el accidente, cuya realidad está probada en el expediente, se produjo a consecuencia de la deficiente configuración, construcción y protección de la carretera, que provocó que el vehículo hiciera *aquaplaning* al existir en la calzada balsas de agua de lluvia no desaguada y golpeará contra unas barreras de protección inadecuadas que agravaron las consecuencias del accidente.



El artículo 57 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, texto articulado aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, impone al titular de la vía "La responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los Agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa".

En el caso analizado, la controversia surge sobre la causa determinante del siniestro y sobre la adecuación o no de la configuración de la carretera y de las barreras de protección.

En el atestado elaborado por la Guardia Civil se considera como causa principal o eficiente, es decir, "aquella, de entre todas las que intervienen, sin la cual no se había producido el accidente", "circular a una velocidad inadecuada para el trazado de la vía (tramo ligeramente curvo), condiciones atmosféricas adversas (estaba lloviendo en el momento de producirse el accidente) y estado del firme (mojado y existiendo pequeños charcos de agua) por parte del turismo Mercedes E 220, matrícula vvvv, conducido por D. xxxx4. El citado vehículo estaba finalizando la maniobra de adelantamiento al turismo BMW 316, cuando su conductor pierde el control del mismo y empieza a hacer eses (según se desprende de la manifestación de la conductora del BMW 316)". En el atestado se hace constar que el lugar del accidente era un "tramo ligeramente curvo a la derecha y descendente de un 8 %", que el vehículo adelantado, según manifiesta su conductora, "circulaba a una velocidad de 80 km/h, inferior a la permitida en condiciones normales en dicho tramo que es de 90 km/h" y que "el turismo Mercedes E 200, matrícula vvvv, circulaba a una velocidad superior a 80 km/h, en función a que dicho turismo estaba finalizando maniobra de adelantamiento al turismo BMW 316, así como a los daños observados en el mismo, los cuales son de consideración".

Por su parte, en el informe pericial sobre la configuración de la carretera, aportado por los reclamantes y realizado tras visitar el lugar del accidente el 17 de febrero de 2007, se concluye lo siguiente:



“En el apartado del drenaje, se verifica que la confluencia en el tramo de una sección transversal de gran anchura, la fuerte pendiente longitudinal y el alabeo que se produce en la calzada para adaptar sus pendientes transversales a la geometría en planta (cambio de trazado con curva a la izquierdas y curva a la derechas) provoca que en momentos de alta intensidad de lluvia se forme una lámina de agua sobre la calzada, causa de frecuentes [*aquaplaning*] como el ocurrido en el accidente (...).

»Este fenómeno de [*aquaplaning*] viene siendo la causa de numerosos accidentes registrados en el tramo de carretera en estudio.

»(...).

»A su vez las consecuencias del accidente se han visto agravadas por la baranda metálica que acompaña al pretil que en su extremo libre ha podido penetrar en el compartimento de pasajeros del vehículo.

»(...).

»Las características de la baranda metálica del pretil de hormigón que han agravado las consecuencias del accidente son las siguientes:

»• El extremo de la baranda metálica no solo no estaba anclado en la fábrica de hormigón sino que sobresalía de ella.

»• El tubo de la baranda metálica no ha contenido el vehículo sino que se ha doblado, permitiendo que el vehículo se empotrara contra el primer soporte metálico de la propia baranda. Hay que resaltar que el tubo de la baranda tiene un espesor próximo a los 4 mm. cuando la O.C. 321/95 especifica que ese tubo debe tener un espesor de 12,5 mm”.

La contradicción entre los informes citados debe resolverse atendiendo a la mayor convicción y solidez argumentativa de aquéllos. En este caso, resulta obvio que en el atestado de la Guardia Civil se hace constar determinados datos tras la inspección ocular realizada *in situ* tras la ocurrencia del accidente, por lo que la presunción de veracidad, objetividad y certeza de su declaración y de las circunstancias apreciadas en ese lugar queda fuera de toda duda.



Sentado lo anterior, de las circunstancias de la vía constatadas por la Guardia Civil se infiere que el estado que presentaba la calzada en la fecha del accidente no fue determinante de la ocurrencia del siniestro, sino que este se debió, a juicio de los agentes instructores, a una velocidad inadecuada para las condiciones de lluvia que existían en ese momento. Los informes del Servicio Territorial de Fomento ponen de manifiesto que el día del accidente (24 de septiembre de 2006) la carretera se encontraba en el mismo estado que presentaba a la finalización del periodo de garantía (23 de junio de 2005), que las únicas labores que se han realizado han sido de conservación (limpiezas de calzada, desbroce de márgenes, retirada de hielo y nieve, barrido de superficie, limpieza de señalización, etc.) y que en los días anteriores y posteriores al accidente no existen partes de deficiencias ni incidencias sobre la vialidad de la carretera en ese tramo y que se encontraba en perfectas condiciones de uso.

Por otra parte, el atestado de la Guardia Civil no recoge la existencia de balsas de agua sobre la calzada, sino que constata que el firme estaba mojado y que existían pequeños charcos de agua, y en ningún caso apunta a ello como posible causa del accidente. Ello aparece corroborado por la afirmación del informe de la Delegación Territorial de la Agencia Estatal de Meteorología en Castilla y León que, en relación con los datos recogidos en las estaciones pluviométricas más cercanas al lugar del accidente, señala que ninguno de los valores pluviométricos recogidos entre los días 21 a 25 de septiembre de 2006 puede ser considerado como valor destacado.

Por otra parte, la afirmación contenida en el informe pericial aportado por los reclamantes de que el *aquaplaning* ha sido "la causa de numerosos accidentes registrados en [ese] tramo de carretera" no puede acogerse a la vista de los datos obrantes en el expediente. Según el informe de la Guardia Civil, relativo al número de siniestros en ese tramo, en el punto kilométrico 88,500 no se ha tenido conocimiento de ningún accidente más desde la fecha del siniestro (24 de septiembre de 2006) y en el tramo entre los puntos kilométricos 87,300 y 89,600 ha habido 28 accidentes desde esa fecha, de los cuales cuatro han sido por salida de la vía y de ellos solo uno por velocidad inadecuada y condiciones meteorológicas adversas (fuerte lluvia). Si bien no se han aportado datos sobre la siniestralidad en fechas anteriores al accidente, tampoco los reclamantes, a quienes incumbe la prueba de los hechos que alegan, han acreditado sus afirmaciones.



Ante ello y a la vista de la rotundidad del atestado de la Guardia Civil, no cabe sino considerar que la causa eficiente del accidente fue la velocidad inadecuada del vehículo.

Así las cosas, la única cuestión sobre la que no existe claridad es la relativa a si la configuración inadecuada del pretil de hormigón y la baranda metálica ha tenido o no incidencia en las consecuencias del accidente (dudas que también pone de manifiesto la Asesoría Jurídica en su informe).

El atestado señala que el vehículo chocó contra el muro de hormigón del puente, se elevó ligeramente del lado izquierdo y chocó con la barra de seguridad instalada encima del muro del puente, doblándola hacia la calzada. El informe de la Sección de Conservación y Explotación del Servicio Territorial de Fomento pone de manifiesto que, aunque la baranda se dobló hacia la calzada, la baranda no se introdujo en el habitáculo del vehículo, no produjo el denominado "efecto lanza", por lo que no tuvo influencia en el fatal desenlace.

La documentación obrante en el expediente no permite apreciar con un mínimo de certeza las consecuencias gravosas que la inadecuada configuración del sistema de contención haya podido causar, máxime cuando en el atestado no se hace apenas mención alguna a ello, salvo para indicar la posición final de la baranda de seguridad. Ante ello, y sin prejuzgar que la conclusión podría haber sido otra en el caso de que se hubieran aportado indicios más sólidos que hubieran probado el agravamiento de las consecuencias del siniestro a causa de aquella circunstancia, este Consejo Consultivo ha de limitarse a emitir su pronunciamiento sobre los datos ciertos que obran en el expediente, sin que pueda conjeturar sobre indicios probatorios insuficientes, máxime cuando se trata de cuestiones eminentemente técnicas sobre las que esté Consejo carece de datos.

Por ello, ante la ausencia de otros datos y pruebas, ha de concluirse que la inadecuada configuración del pretil de hormigón, admitida por la Administración, sin perjuicio del reproche que merece tal deficiencia y de la necesidad de proceder a su corrección, no puede considerarse que haya contribuido a agravar el fatal desenlace del siniestro ocurrido.

En definitiva, de acuerdo con los informes obrantes en el expediente, el accidente se debió de manera determinante a una velocidad del vehículo inadecuada para las circunstancias de la circulación (lluvia), por lo que esta



circunstancia exonera de responsabilidad a la Administración y la reclamación debe desestimarse.

III CONCLUSIONES

En mérito a lo expuesto, el Consejo Consultivo de Castilla y León informa:

Procede dictar resolución desestimatoria en el procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada por D. yyyy, en nombre y representación de Dña. xxxx1 y otros, debido a los daños sufridos en un accidente por el mal estado de la calzada.

No obstante, V.E. resolverá lo que estime más acertado.