



Sra. Salgueiro Cortiñas, Presidenta

Sr. Fernández Costales, Consejero

Sr. Estella Hoyos, Consejero y
Ponente

Sr. Pérez Solano, Consejero

Sr. Quijano González, Consejero

Sr. Nalda García, Consejero

Sr. Madrid López, Consejero

Sr. Besteiro Rivas, Secretario

La Sección Primera del Consejo Consultivo de Castilla y León, reunida en Valladolid el día 4 de mayo de 2005, ha examinado el *expediente de responsabilidad patrimonial iniciado a instancia de D. xxxxxxxx*, 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 6 de abril de 2005 tuvo entrada en este Consejo Consultivo la solicitud de dictamen preceptivo sobre el *expediente de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada a instancia de D. xxxxxx, representado por yyyyyy, debido a los daños ocasionados en su vehículo por el impacto con una barrera de seguridad.*

Examinada la solicitud y admitida a trámite con fecha 8 de abril de 2005, se procedió a darle entrada en el registro específico de expedientes del Consejo con el número de referencia 344/2005, iniciándose el cómputo del plazo para la emisión del dictamen, tal como dispone el artículo 53 del Reglamento Orgánico del Consejo Consultivo, aprobado por el Decreto 102/2003, de 11 de septiembre. Turnado por la Sra. Presidenta del Consejo, correspondió su ponencia al Consejero Sr. Estella Hoyos.

Primero.- El 19 de noviembre de 2003 se presenta en el registro de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León una reclamación de responsabilidad patrimonial de la entidad yyyyyy, en representación de D. xxxxxx, solicitando una indemnización de 11.018,09 euros por los daños sufridos en el accidente sucedido el 3 de mayo de 2003, al circular (con el



vehículo xxxx, matrícula xxxx) por la carretera XXX, km 21, y chocar contra el guardarrail o barrera quitamiedos debido –según su versión– a su mala colocación. Explica así los hechos:

“Dicho accidente fue debido a la mala colocación de la barrera quitamiedos o guardarrail colocada en dicha carretera. El día del siniestro circulaba por la misma a poca velocidad, dado que es tramo con sucesión de curvas. Al coger una curva me aparté al lado del arcén para facilitar la circulación del vehículo que venía en sentido contrario y que ocupaba un poco mi carril: ello era posible, porque había suficiente arcén, y además protegido con un guardarrail.

»No obstante, fue situarme en el mismo y comprobar como mi vehículo caía lateralmente y por entero en un gran socavón. Por consiguiente, aquel guardarrail que en apariencia protegía de un profundo terraplén que existían en la carretera, y que era imposible de ver para cualquier conductor, no tenía tal virtud. El mismo debería estar colocado al límite máximo del arcén justo donde empieza el socavón o terraplén; además la vegetación existente en la zona del arcén impedía advertir la existencia de éste. De haber estado colocado correctamente y haciendo la función vial de proteger de dicha caída al vacío, mi vehículo no hubiera caído. (Adjuntamos como documento Nº 2 fotos original de lugar del siniestro).

»Si bien la legislación existente no obliga a colocar en carreteras dichos muros de contención y la legislación europea solo se limita a ‘recomendar’ su utilización; lo cierto es que una vez colocados éstos deben cumplir la función de seguridad vial que les corresponde, en este caso, evitar que los vehículos caigan en un terraplén o gran socavón. De lo contrario, pierden parte de su virtud en detrimento de la seguridad vial, por ende su principal función; teniendo el mismo resultado su colocación o no” (sic).

Acompaña una copia de la factura, de 16 de julio de 2003, de reparación por el importe reclamado y la declaración de dos testigos que corroboran la descripción de los hechos.

Segundo.- Requerida la entidad yyyyyy para que acredite la representación respecto de D. xxxxxx, presenta escrito firmado por éste en el que otorga la representación a la empresa indicada.



Tercero.- El 17 de febrero de 2004 es notificada al representante la comunicación sobre el procedimiento de responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, al amparo de lo dispuesto en el artículo 42.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Cuarto.- El 19 de febrero de 2004, el Consejero de Fomento admite a trámite la reclamación y dispone el nombramiento de Instructor.

Quinto.- El 23 de febrero de 2005 se acuerda la apertura del período probatorio, a resultas del cual se incorpora al expediente la siguiente documentación:

- Factura de reparación del vehículo por importe de 11.018,09 euros, requerida por el Instructor en original o copia cotejada.

- Informe de 26 de abril de 2004 del Jefe de la Sección de Conservación y Explotación del Servicio Territorial de Fomento, al que se adjuntan fotografías del estado del firme y de la barrera deteriorada. En dicho informe se señala:

“1.- El equipo de vigilancia no tuvo conocimiento de dicho accidente por parte de la Guardia Civil al no haber atestado, y su conocimiento fue posterior, al realizar la vigilancia de dicha carretera.

»2.- El equipo de vigilancia no actuó al no ser necesario, pues no afectaba a la circulación de vehículos, ni la calzada sufrió desperfectos. Su actuación fue comunicada a la UTE (xxxxxx) de la rotura de la barrera de seguridad.

»3.- La carretera está debidamente señalizada y el día del accidente no existían señales de obras dado que no ejecutó ninguna obra en dicha carretera.

»4.- La incidencia de los desperfectos ocasionados se hizo a la UTE (xxxxxx) el día 5 de mayo de 2003”.



- Informe de 6 abril de 2004 del Técnico de Fomento del Centro Administrativo, en el que comunica, entre otros datos:

"1. La carretera XXX (de nnnnnn a Límite vvvvvv) es de titularidad autonómica y pertenece a la Red Complementaria Preferente.

»2. No consta la existencia de Parte Estadístico de Accidente emitido por el equipo de Atestados de la Guardia Civil de Tráfico, en esa fecha, en la zona indicada en la reclamación.

»3. El parte semanal de fecha 5-11 de mayo de 2003 del equipo de vigilancia de la zona refleja en el p.k. 21,700 los siguientes daños: (...)

»No existiendo constancia de ningún otro daño por accidente en las inmediaciones del p.k. 21,000 de la carretera XXX.

»Los daños producidos no precisan la implantación de señalización provisional.

»4. Durante el periodo en el que se produce el accidente no se realizan actividades de ningún tipo, en el entorno del p.k. 21,000, por parte de la empresa de conservación contratada o personal propio.

»5. La calzada de la carretera presenta en ese punto las siguientes características:

»- Firme a base de M.B.C.

»- Anchura de calzada: 6 metros.

»- No tiene arcén pavimentado.

»- Señalización horizontal con marca de eje y bordes.

»6. El accidente se produce a la salida de una curva y con las particularidades que indica el reclamante:



»'Al coger una curva me aparté al lado del arcén para facilitar la circulación del vehículo que venía en sentido contrario y que ocupaba un poco mi carril: ello era posible, porque había suficiente arcén, y además protegido con un guardarrail'.

»Considerando una inadecuada velocidad y la inexistencia de arcén se producen daños en 24 metros de barrera de seguridad y en una señal de prohibición de adelantamiento, ascendiendo el valor de los daños a: 856,61 euros".

- Informe del encargado del Parque de Maquinaria, de 18 de marzo de 2004, que considera la factura ajustada a precios de mercado.

Sexto.- El 2 de junio de 2004 se notifica la apertura del trámite de audiencia por plazo de quince días. Se solicita documentación, consistente en los folios 51 a 58 del expediente, la cual es remitida y recibida por yyyyyy el 21 de junio de 2004. No consta que el reclamante presentara alegaciones

Séptimo.- El 20 de septiembre de 2004 el Instructor del expediente administrativo formula, con el visto bueno del D.G. de Carreteras e Infraestructuras, una propuesta de resolución desestimando la reclamación presentada.

Octavo.- El 10 de marzo de 2005 la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento informa favorablemente sobre la propuesta indicada.

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.h), 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 punto 4º, regla A), apartado g), del Acuerdo de 30 de octubre de 2003, del Pleno del Consejo, por el que se determina el número, orden, composición y competencias de las Secciones.

2ª.- El procedimiento se ha instruido, sustancialmente, 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.

3ª.- Concurren en el interesado los requisitos de capacidad y legitimación exigidos por la referida Ley 30/1992. La competencia para resolver la presente reclamación corresponde al Consejero de Fomento, en virtud de lo dispuesto por el artículo 142.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, ya citada, y por el artículo 82 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

La reclamación se ha formulado en tiempo hábil, de acuerdo con lo establecido en el artículo 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, a la que además se remite el artículo 82.1 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

Conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo (entre otras, Sentencias de 1 de marzo, 21 de abril y 29 de octubre de 1998; 28 de enero de 1999; 1 y 25 de octubre de 1999), así como la doctrina del Consejo de Estado



(Dictámenes de 27 de marzo de 2003, expte. nº 183/2003; 6 de febrero de 2003, expte. nº 3583/2002; y 9 de enero de 2003, expte. nº 3251/2002), 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.

5ª.- El asunto sometido a consulta versa sobre la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada a instancia de D. xxxxxx, representado por yyyyyy, a causa de los daños producidos en su vehículo como consecuencia de un accidente en la carretera XX-xxx, punto kilométrico 21,700.

El Consejo Consultivo comparte, en lo fundamental, el criterio desestimatorio de la propuesta de resolución al no concurrir los requisitos exigidos por el artículo 139 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. En dicha propuesta, después de dar por acreditada la



existencia del accidente, se señala, respecto a la posible relación de causalidad, lo siguiente:

“El propio reclamante reconoce en su narración de los hechos que: ‘Al coger una curva me aparté al lado del arcén para facilitar la circulación del vehículo que venía en sentido contrario y que ocupaba un poco mi carril: ello era posible, porque había suficiente arcén, y además protegido con un guardarrail’

»Como establece el Anexo del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, Arcén es la franja longitudinal pavimentada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles más que en circunstancias excepcionales.

»Calzada a su vez es la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

»En resumen, el reclamante abandonó la calzada, que es por donde se debe circular, y se salió a lo que él denomina arcén, el cual tal y como informa el Servicio Territorial de Fomento y se observa en la fotografías, es inexistente. Tanto si dicha maniobra se debió a una conducción distraída o exceso de velocidad, como si se vio obligado por la invasión de su carril de un tercero, en ambos casos se rompe el nexo causal entre la lesión y el funcionamiento del servicio público viario.

»En cuanto a la mala colocación del guardarrail, que según el reclamante debía estar colocado al borde del arcén, hay que señalar que la Orden Circular 321/95 T. y P. ‘Recomendaciones sobre sistemas de Contención de Vehículos’ establece en su punto 4.1.2.1 que ‘las barreras de seguridad paralelas a la carretera no se colocarán a menos de 0,50 m. del borde de la calzada’; al contrario, recomienda colocarlas lo más lejos posible del borde afirmado”.

El Consejo comparte sustancialmente el criterio manifestado por la propuesta de resolución en el párrafo transcrito. En definitiva, aun dando por buena la versión de los hechos del reclamante, que sólo está apoyada en un testimonio y en el de los testigos que tienen relación con él (uno es su esposa), lo cierto es que el accidente tiene un origen en una causa totalmente ajena al



servicio viario, como es la intervención de un tercero que invade en parte el carril por el que aquél circulaba. Por otro lado, debe resaltarse que tampoco hay seguridad sobre en qué forma circulaba el reclamante y si su propia conducta pudo cooperar al resultado de salirse de la calzada. En todo caso, la actuación de la Administración no influye en absoluto en esta primera fase del percance, lo cual implica ya descartar, en gran medida, su responsabilidad, pues la causa del daño está relacionada originariamente con circunstancias independientes del servicio público.

Dicho esto, cabe añadir que, conforme a los informes y fotografías, es claro que la carretera, XXX, no disponía de arcén; por tanto, en principio, el conductor ha de asumir los riesgos derivados de salirse de la línea delimitadora de la calzada, uno de los cuales puede ser precisamente el perder el control del vehículo, al existir desnivel, más o menos pronunciado, a partir del límite de aquélla.

Respecto a la colocación de la barrera, el punto 4.1.2.1.a) de la Orden Circular 321/95 T y P "Recomendaciones sobre sistemas de contención de Vehículos", que por su fecha tampoco es seguro que fuera de aplicación al caso –o al menos no hay datos para asegurarlo–, dice exactamente lo siguiente:

"Las barreras de seguridad paralelas a la carretera no se colocarán a menos de 0.50 m del borde de la calzada. Cuando la carretera tenga arcén, las barreras se colocarán fuera del mismo. Se recomienda en cualquier caso colocarlas lo más lejos posible del borde afirmado, sin rebasar las distancias máximas indicadas en la tabla 6. La zona comprendida entre el arcén y la barrera deberá ser plana, compactada y estar desprovista de obstáculos y, en caso de refuerzo, se reacondicionará para evitar desniveles que puedan encarrilar las ruedas de un vehículo".

Aunque el último inciso se refiere a que entre el arcén y barrera debe ser zona plana –tal vez esto podría regir también para el caso de inexistencia de arcén–, este Consejo considera, a la vista del documento fotográfico y de los informes obrantes en el expediente, que no puede afirmarse con seguridad que la barrera estuviera mal colocada. En cualquier caso, es una medida de seguridad a mayores; además, las normas de la citada circular son "recomendaciones", pautas a seguir, pero no normas de obligado o estricto



cumplimiento en todo caso (habría que estar a las circunstancias de cada carretera y tramo).

En definitiva, ha de desestimarse la reclamación por los motivos expuestos, al no haberse probado la necesaria relación de causalidad para generar responsabilidad de la Administración.

III CONCLUSIONES

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

Procede dictar resolución desestimatoria en el expediente de responsabilidad patrimonial iniciado como consecuencia de la reclamación presentada a instancia de D. xxxxxx, representado por yyyyyy, debido a los daños ocasionados en su vehículo por el impacto con una barrera de seguridad.

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