

Dictamen nº: **147/18**
Consulta: **Alcaldesa de Madrid**
Asunto: **Responsabilidad Patrimonial**
Aprobación: **22.03.18**

DICTAMEN del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, aprobado por unanimidad, en su sesión de 22 de marzo de 2018, emitido ante la consulta formulada por la alcaldesa de Madrid, a través del consejero de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, al amparo del artículo 5.3 de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, en el procedimiento de responsabilidad patrimonial promovido por D. (en adelante, “*el reclamante*” o “*el interesado*”), por el daño sufrido al fallecer en un accidente de tráfico su hijo D. (en adelante, “*el hijo*” o “*el fallecido*”), que iba de ocupante del asiento de copiloto en un vehículo, con el que colisionó frontalmente otro vehículo que circulaba en sentido contrario al autorizado.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El día 20 de febrero de 2018 tuvo entrada en el registro de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid solicitud de dictamen preceptivo en relación con el expediente de responsabilidad patrimonial aludido en el encabezamiento.

A dicho expediente se le asignó el número 98/18, iniciándose el cómputo del plazo para la emisión del dictamen, tal y como dispone el artículo 23.1 del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la

Comisión Jurídica Asesora, aprobado por Decreto 5/2016, de 19 de enero, del Consejo de Gobierno (en adelante, ROFCJA).

La ponencia ha correspondido, por reparto de asuntos, al letrado vocal D. Roberto Pérez Sánchez, quien formuló y firmó la oportuna propuesta de dictamen, la cual fue deliberada y aprobada por el Pleno de la Comisión Jurídica Asesora, en sesión celebrada el día 22 de marzo de 2018.

SEGUNDO.- El expediente de responsabilidad patrimonial remitido trae causa del escrito formulado por el reclamante presentado en un registro del Ayuntamiento de Madrid el día 19 de agosto de 2016 (folios 1 a 65 del expediente), en el que refiere los hechos que motivan la pretensión indemnizatoria, de los que junto con los que se deducen del expediente, son destacables los siguientes:

1.- El reclamante señala que su hijo falleció el día 25 de agosto de 2015, sobre las 23:45 h, en un accidente de tráfico acaecido en la carretera M-500 sentido entrada a Madrid, Farola nº 12 de Madrid, al ir como ocupante del vehículo “A” que circulaba por el carril izquierdo de los dos existentes y colisionar contra éste el vehículo “B” que circulaba en dirección de salida de Madrid por ese mismo carril en sentido contrario de la circulación.

Indica que recabó un informe pericial sobre las circunstancias de tal accidente a una empresa especializada en peritajes, que reproduce en su escrito y que concluye que la causa capital del accidente es el defecto en la señalización de la vía en su conjunto, que ante determinadas circunstancias produjo confusión y desorientación del conductor del vehículo B.

Considera que la incorrecta señalización de tal vía es la causa del accidente que mató a su hijo por lo que solicita una indemnización de 350.000 euros por los daños sufridos.

Adjunta copia de su documento nacional de identidad, copia del libro de familia y del citado informe pericial de fecha 23 de julio de 2016. Propone como prueba que se recabe el atestado del accidente, que se informe por la Policía Municipal de Madrid sobre producción de otros accidentes en ese tramo y por el servicio de Carreteras de la Comunidad de Madrid sobre si se ha aprobado algún proyecto de modificación de la señalización existente y que se tome declaración testifical a los ocupantes de los vehículos A y B y al del vehículo “C” que observó el accidente.

TERCERO.- Presentada la reclamación anterior, se inicia el expediente de responsabilidad patrimonial al amparo de lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en adelante, LRJ-PAC), y el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial, aprobado por Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo (en adelante, RPRP), lo que se notifica a la compañía aseguradora del Ayuntamiento de Madrid y al interesado, a quien se requiere para que aporte justificantes de la realidad y certeza del accidente, declaración en la que manifieste que no ha sido ni va a ser indemnizado por compañía de seguros u otra entidad como consecuencia del accidente, indique si por esos hechos se siguen otras reclamaciones y aporte certificado de defunción de su hijo (folios 66 a 70 y 72 a 74 ter y 144).

Obra en el expediente un informe de 19 de septiembre de 2016 del SAMUR-Protección Civil, que indica que en la intervención compatible con la referida: “*accidente múltiple en el que un paciente que iba de copiloto falleció*”, ocurrida en el Puente de los Franceses el 25 de agosto de 2015 y en que la Unidad llegó a las 23:47 h, “*el paciente no pudo ser identificado*” (folios 76, 77 y 81).

Asimismo, consta el atestado elaborado por la Policía Municipal de Madrid por “*accidente de circulación con homicidio imprudente*”, que incluye el parte confeccionado consignando como infracción cometida “*circular en sentido contrario al autorizado*” y causa probable “*no respetar señalización vertical*” “*despiste*”, los datos de conductores, vehículos y personas involucradas -figurando como pasajero del turismo y fallecido el hijo del reclamante-, croquis del accidente y las diligencias practicadas que incluyen:

Inspección ocular: la vía es urbana de aglomerado asfáltico en buen estado, con señalización vertical y horizontal, visibilidad ambiental buena con iluminación artificial suficiente, sin factor climatológico de influencia y visibilidad material amplia.

Declaración del conductor del vehículo C que afirma “*que... circulaba con el vehículo C por el paso elevado sobre la Glorieta del Puente de los Franceses, procedente de la zona Universitaria. Que lo hacía por el único carril de circulación existente en el punto sentido Pozuelo, haciéndolo detrás de un vehículo [B]. Que el tramo es de bajada y al terminar dicho tramo, cuando se une este con los carriles de circulación en sentido contrario, observa como el conductor del vehículo antes reseñado duda ante seguir de frente o hacer un cambio de dirección a la izquierda, observando como acciona el intermitente del lado izquierdo y continua circulando en sentido contrario al autorizado...*

Declaración del causante del accidente que manifiesta: “*que circulaba por el puente de los Franceses y pretendía ir hacia... pero que iba perdido y no sabía muy bien donde estaba, que la zona estaba muy oscura y no se ha dado cuenta de la existencia de ninguna señal y se ha metido en sentido contrario por el carril de la derecha en el sentido de su marcha, de repente se ha encontrado con un vehículo de frente y no ha podido evitar colisionar contra el mismo*”.

Diligencias de identificación de los vehículos implicados, en que se indica sobre el vehículo A que “*ningún ocupante del vehículo tenía los cinturones puestos y los airbags delanteros estaban accionados*”.

El atestado finaliza con el siguiente juicio crítico: “*a juicio del Equipo Instructor el accidente se produjo cuando [el conductor del vehículo B iba] por la Avenida de Séneca y al llegar al punto en el cual se une dicha Avenida con la Carretera de Castilla, efectúa un cambio de dirección a la izquierda, rebasando dos líneas continuas e invadiendo el sentido contrario de circulación, por el cual circula 220 metros hasta colisionar frontalmente contra el vehículo A, el cual lo hacía correctamente por el carril izquierdo de los dos existentes según su sentido de circulación*”.

Incorpora reportaje fotográfico que incluye panorámicas desde la trayectoria del vehículo B y posible trayectoria del mismo, así como remisión al Juzgado de Instrucción de Madrid en funciones de Guardia y oficio de 16 de noviembre de 2015 de la Policía Municipal de Madrid al Juzgado que señala: “... *información sobre la doble línea continua que rebasó el imputado para continuar su marcha por el carril del sentido contrario, este Equipo Instructor informa que la mencionada doble línea longitudinal continua es de las llamadas sonoras, consistente en una macrotextura y resalte que produce ruido o vibración cuando una rueda de un vehículo pasa sobre ella, no existiendo sobre la misma ningún otro tipo de dispositivo luminoso que la pintura de la misma línea...*” (folios 78 a 80 y 82 a 134).

También consta un informe de 27 de octubre de 2016 del coronel jefe de Operaciones de la Guardia Civil, que afirma haber consultado las bases de datos y archivos de la Unidad, sin que se tenga conocimiento del accidente de tráfico ni de la intervención de la Guardia Civil de Tráfico en el mismo; y un informe de 7 de noviembre de 2016 del jefe regional de Operaciones de la Policía Nacional que señala no haber

localizado suceso relacionado en que participasen indicativos del 091, ni llamadas relacionadas con los hechos (folios 75 a 75 ter, 135 a 143, 145 y 146).

Por el reclamante se cumplimenta el requerimiento de subsanación con escrito presentado en un registro del Ayuntamiento de Madrid el 21 de noviembre de 2016, en el que indica que por estos mismos hechos se sigue reclamación de responsabilidad patrimonial ante la Comunidad de Madrid, y adjunta: copia del atestado de la Policía Municipal, copia de las declaraciones ante el Juzgado de los tres ocupantes del vehículo que iban con su hijo, declaración de haber recibido una indemnización de 111.000 euros de la compañía de seguros por la responsabilidad civil derivada de la criminal del accidente, certificado de fallecimiento de su hijo y diligencia policial de comunicación del fallecimiento (folios 147 a 170).

Constan en el expediente informe de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad, de 8 de septiembre de 2016 que refiere que “*el tramo del vial por donde circula el vehículo hasta su incorporación a la M-500 es competencia del Ministerio de Fomento, al encontrarse dentro de la zona de Ciudad Universitaria, y aproximadamente desde su incorporación a la M-500 al lugar del accidente es competencia Municipal de Madrid calle-30*”, y otro de 2 de junio de 2017 que indica: “*la zona de accidente pertenece a Calle 30*” (folios 67, 68, 71, 171 a 176, 191, 192 y 194).

Tras haber comparecido el reclamante y obtener copia de todo lo actuado se le confiere trámite de audiencia, trámite que también se ofrece al Ministerio de Fomento con notificación de 4 de mayo de 2017. El 28 de abril y 2 de junio de 2017 comparece nuevamente el reclamante al que se entrega copia de cuanto interesa (folios 177 a 190 y 193).

El 23 de junio de 2017 se notifica trámite de audiencia a Madrid Calle 30 SA (en adelante, “*la contratista*”) y a su compañía aseguradora (folios 195 a 204).

El reclamante, con escrito presentado en un registro del Ayuntamiento de Madrid el 2 de junio de 2017, comunica que ha recibido Orden de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid dictada en el expediente nº 72/16 MJ por la que se inadmite la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada y señala que el tramo afectado de la carretera M-500 en la que ocurrió el accidente objeto de la presente reclamación es titularidad del Ayuntamiento de Madrid. Adjunta copia de la Orden. Asimismo, con escrito presentado el 4 de julio de 2017 formula alegaciones reiterando su petición indemnizatoria (folios 205 a 223).

Con escrito presentado el 26 de julio de 2017, formula alegaciones la contratista manifestando que no puede sostenerse su responsabilidad al no haber incumplido sus obligaciones puesto que la señalización de la vía era la correcta, a cuyo efecto adjunta el informe emitido por la Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30, S.A., del que, indica, se desprende con claridad que en este caso no concurrió en modo alguno un déficit de eficiencia en la prestación del servicio de conservación y vigilancia de la vía (folios 224 a 380). Destaca del contenido del informe:

“En los Anexos I y II del informe se reflejan los límites de actuación y competencia de la Empresa y la situación del accidente.

En las páginas 6, 7 y 8 del mismo, se concluye lo siguiente:

Periódicamente se llevan a cabo tareas de inspección y mantenimiento de los distintos elementos que forman parte de la infraestructura. Se adjunta la información correspondiente a los trabajos realizados en los elementos de señalización existentes en la

zona del accidente, tanto en la señalización vertical fija (señal de dirección obligatoria R-401a, en Anexo VIII), como en la señalización vertical variable (Anexo IX), así como en la señalización horizontal (Anexo XI). La situación de la señalización en la vía se muestra en el Anexo III.

Tal y como se refleja en el Anexo mencionado, la señal fija existente consiste en una señal de dirección obligatoria, situada al inicio del muro que separa ambas calzadas. En este caso se trata de una señal tipo R-401a, cuyo uso procede, según indica el apartado 7.19 de la Orden ministerial FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de carreteras (BOE de 5 de abril de 2014), en los siguientes casos:

"7.19 SENTIDO OBLIGATORIO. Para indicar el sentido obligatorio que deben seguir los vehículos se emplean las señales R-400a, R-400b, R-400c, R-400d, R-400e, R-401 a, R-401 b, R-401 e, R-402, R-403a, R-403b y R-403c.

A continuación se indica cuándo procede el uso de cada una (...)

R-401a, R-401b y R-401c. Señalan el lado de la mediana o isleta divisoria por el que los vehículos deberán pasar obligatoriamente para rebasar la sección donde estén situadas; fuera de poblado se recomienda colocar una señal R-101 a la izquierda. La R-401 b solo se empleará en situaciones fijas excepcionales, por ejemplo, accesos con circulación en sentido inverso. En ningún caso podrán ser sustituidas por las señales R-400a o R-400b".

La señalización horizontal existente en el lugar del accidente consiste en una doble línea continua con banda sonora, que discurre desde el inicio de la Avenida de Séneca hasta el inicio de una pequeña isleta que acaba en la separación física de ambas calzadas de la vía (ver

ilustración 4 del informe de seguridad vial incorporado como Anexo XII).

Según se describe en dicho informe, el apartado 3.2 de la Orden ministerial de 16 de julio de 1987, por la que se aprueba la norma 8.2-IC sobre marcas viales de la Instrucción de carreteras (BOE de 4 de agosto y de 29 de septiembre de 1987), explica el significado de las marcas longitudinales continuas de la siguiente manera:

"Una línea continua sobre la calzada significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe atravesarla ni circular sobre ella... "

"Una marca longitudinal constituida por dos líneas continuas tiene el mismo significado".

En cuanto al registro de accidentes en dicha zona, incorporado en el Anexo VII del informe, se muestra que, desde el año 2012 y hasta la actualidad, en la vía donde tuvo lugar el accidente objeto de la reclamación (Carretera M-500, en sentido entrada a Madrid, con código 99WT), no se ha registrado ningún otro accidente por invasión de la calzada contraria por otro vehículo. En dicho periodo, únicamente se registraron dos accidentes, ambos sin víctimas, motivados por alcance entre vehículos.

Dicho Anexo VII muestra igualmente, en el mismo periodo temporal antes citado, los accidentes registrados en la calzada de salida de Madrid (código 99WL), por donde circuló inicialmente el vehículo que posteriormente invadió la calzada contraria. En ese listado se observa que la mayoría de los accidentes allí registrados fueron fruto del alcance entre vehículos, no habiéndose producido tampoco ningún accidente por invasión del sentido contrario.

En el Anexo XII se adjunta el informe de Seguridad Vial, en el que se realizó un análisis de los distintos aspectos del tramo donde ocurrió el accidente: ubicación de los límites de actuación de Madrid Calle 30, trazado, señalización horizontal y vertical existente, limitación de velocidad en la zona y accidentalidad registrada. En base a esa información, no se consideró necesaria ninguna actuación complementaria dentro de los referidos límites de actuación, toda vez que se pudo constatar que el tramo se encontraba correctamente señalizado”.

Dicho informe, de 18 de julio de 2017, concluye que:

“- El incidente es comunicado por Policía Municipal y en ese momento, desde el Centro de Control, se procede a la inmediata activación de los servicios necesarios para la incidencia.

- Los servicios propios de la empresa acudieron inmediatamente al lugar del accidente, poniéndose a disposición de la Policía Municipal, atendiéndolo y procediendo a su señalización....*
- Los elementos que constituyen la señalización vertical y horizontal de la zona donde ocurrió el accidente se encontraban correctamente mantenidos...*
- La señalización que mostraba el panel variable existente en el lugar y en el momento del accidente era la correcta...*
- Los registros de siniestralidad desde el año 2012 hasta la fecha actual indican que no se ha registrado ningún accidente por invasión del carril contrario, ni en la calzada de entrada ni en la de salida, salvo el accidente objeto de la reclamación.*
- En el informe de Seguridad Vial realizado tras analizarse los distintos aspectos del tramo: ubicación de los límites de actuación,*

trazado, señalización horizontal y vertical existente, limitación de velocidad en la zona y accidentalidad registrada, no se consideró necesaria ninguna actuación complementaria...

- *El conductor que provocó el accidente, cruzó la doble línea continua con banda sonora existente, la cual, según la norma que rige el uso de las marcas viales (Norma 8 2-IC marcas viales), indica que:*

"Una línea continua sobre la calzada significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe atravesarla ni circular sobre ella..."

"Una marca longitudinal constituida por dos líneas continuas tiene el mismo significado."

- *El conductor que originó el accidente, hizo caso omiso de la señal de dirección obligatoria existente (R-401a), situada al inicio del muro que separa ambas calzadas, la cual indica, según la "Norma 8.1-1.C señalización vertical", lo siguiente:*

"Señalan el lado de la mediana o isleta divisoria por el que los vehículos deberán pasar obligatoriamente para rebasar la sección donde estén situadas."

La contratista considera que no existe relación causal directa y necesaria entre los daños y el funcionamiento del servicio. Afirma que tampoco existe un nexo ya que en la producción de los daños intervino la acción de un tercero que provocó el accidente, siendo evidente que concurrió una falta de atención en la conducción al no existir problema alguno de visibilidad y ser correcta la señalización de la vía como ha acreditado. Refiere que la jurisprudencia consolidada en esos supuestos sostiene la ruptura del nexo causal y la exoneración de responsabilidad para la Administración. Solicita se tenga por cumplimentado el trámite conferido.

Tras haber comparecido el reclamante y obtener copia de todo lo actuado se le confiere trámite de audiencia, trámite que también se da a la aseguradora del Ayuntamiento, con notificación a ambos el 26 de octubre de 2017 (folios 381 a 392).

La aseguradora cumplimenta dicho trámite sin que suponga entrar a prejuzgar la existencia de responsabilidades y procede a valorar el daño en fecha 6 de noviembre de 2017, “*de conformidad con la aplicación del baremo de la fecha de ocurrencia, bajo el supuesto de que quede acreditada la convivencia del fallecido con los padres asciende a un total de 105.448,93 €. De no existir convivencia con la víctima, el importe total es 76.690,12 €...*”, (folios 393 y 394).

El reclamante presenta escrito de alegaciones con fecha 17 de noviembre de 2017, en el que reitera cuanto tiene dicho en anteriores escritos y muestra su oposición a las manifestaciones de la contratista aportando un reportaje fotográfico y video de la incorporación a la M-500 desde la A-6 [otro punto diferente], así como notas de prensa y enlaces web para demostrar que en enero de 2014 y agosto de 2017 se produjeron sendos accidentes por invasión de calzada contraria y colisión frontal en el Puente de los Franceses [en otro punto diferente y en fecha posterior al informe de la contratista]. Reprocha que en el lugar del accidente no hubiera tantos bolardos como en el otro acceso y que no existieran otras señales como las indicadas en el informe pericial que presentó con la reclamación. Aduce que la responsabilidad es del Ayuntamiento de Madrid, de la contratista y de la aseguradora y reitera su solicitud indemnizatoria (folios 395 a 402). El 18 de enero de 2018 comparece en el Ayuntamiento y pide copia de los folios que contienen la alegación de la aseguradora del Ayuntamiento (folio 403).

Con fecha 5 de febrero de 2018, la instructora del expediente dicta propuesta de resolución desestimatoria del procedimiento de responsabilidad al no considerar acreditada la relación de causalidad

entre los daños sufridos y el funcionamiento de los servicios municipales, y en todo caso porque los daños fueron causados por un tercero que provocó el accidente lo que determinaría la ruptura del nexo causal. Asimismo, porque tampoco cabría admitir la cantidad reclamada al exceder de la cantidad establecida por el baremo correspondiente para accidentes de tráfico y haber admitido el interesado que percibió una cantidad superior en concepto de responsabilidad civil derivada del delito que se imputó al causante del fallecimiento, lo que ocasionaría un enriquecimiento injusto (folios 404 a 422).

A la vista de tales antecedentes, formulamos las siguientes,

CONSIDERACIONES DE DERECHO

PRIMERA.- Es preceptiva la solicitud y emisión de dictamen por la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, de acuerdo con el artículo 5.3.f) a. de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, conforme al cual este órgano deberá ser consultado en el caso de *“Expedientes tramitados por la Comunidad de Madrid, las entidades locales y las universidades públicas sobre: a. Reclamaciones de responsabilidad patrimonial, cuando la cantidad reclamada sea igual o superior a quince mil euros o la cuantía sea indeterminada”*.

En el presente caso, el reclamante cuantifica el importe de la indemnización en cantidad superior a 15.000 euros, por lo que resulta preceptivo el dictamen de esta Comisión Jurídica Asesora.

SEGUNDA.- La tramitación del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado a instancia de interesado según consta en los antecedentes, se encuentra regulado en la Ley 39/2015, de 1 de octubre,

del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC), al igual que lo hacían los artículos 139 y siguientes de la LRJ-PAC, desarrollados en el RPRP.

La disposición transitoria tercera de la LPAC dispone que “*a los procedimientos ya iniciados antes de la entrada en vigor de la Ley no les será de aplicación la misma, rigiéndose por la normativa anterior*”, por ello, al haberse iniciado el procedimiento de responsabilidad patrimonial con anterioridad a la entrada en vigor de la LPAC según su disposición final séptima, la tramitación se regirá por los artículos 139 y siguientes de la LRJ-PAC, desarrollados en el RPRP.

El reclamante formula su pretensión indemnizatoria solicitando que se le resarza por los daños sufridos por el fallecimiento de su hijo en un accidente de tráfico en una vía pública de titularidad municipal, por lo que ostenta legitimación activa para interponer la reclamación al tener la condición de interesado de conformidad con los artículos 31 y 139.1 de la LRJ-PAC. Acredita el parentesco con copia del libro de familia.

Asimismo, se encuentra legitimado pasivamente el Ayuntamiento de Madrid en cuanto titular de la competencia de infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad ex artículo 25.2.d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local (en adelante, LBRL), vigente en el momento de los hechos, título competencial que justifica sobradamente la interposición de la reclamación contra el Ayuntamiento. Asimismo, le corresponde el mantenimiento de las señales de tráfico conforme previene el artículo 57 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (en adelante “*Ley sobre Tráfico*”), vigente en el momento de los hechos según la disposición derogatoria única del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Ello, sin perjuicio de la posibilidad que tiene el Ayuntamiento de repetir contra la contratista que tiene atribuida la prestación del servicio público

de reforma, conservación, mantenimiento y gestión de la funcionalidad del tráfico y de la vía donde se produjo el accidente.

El plazo para el ejercicio del derecho a reclamar, es de un año, contado desde que se produjo el hecho o el acto que motive la indemnización, o de manifestarse su efecto lesivo (cfr. artículo 142.5 de la LRJ-PAC). En este caso el accidente en que se produjo el fallecimiento por el que se reclama tuvo lugar el día 25 de agosto de 2015 y la reclamación se formula el 19 de agosto de 2016, por lo se habría presentado en plazo legal.

Se han observado los trámites imprescindibles legal y reglamentariamente marcados en la LRJ-PAC y en el RPRP. En concreto, se han unido los informes de la Subdirección General de Gestión de la Movilidad del Ayuntamiento de Madrid y de la contratista como Servicio al que se imputa la producción del daño al amparo del artículo 10.1 del RPRP, además de los informes de la Policía Municipal y del SAMUR-Protección Civil. Se ha unido la prueba documental aportada por la reclamante y se ha practicado la que ha sido necesaria, si bien, no se ha practicado la testifical solicitada por el interesado, reflejando la propuesta de resolución que según las declaraciones prestadas en sede judicial, los ocupantes del vehículo A sólo vieron venir las luces del vehículo B repentinamente, y el del vehículo C relata cómo se produjo el accidente en la forma que reproduce la reclamación, lo que no ha sido discutido por la Administración. Por ello, sin perjuicio de recordar a la Administración que debe pronunciarse expresamente sobre tal petición conforme al artículo 80.3 de la LRJ-PAC, no consideramos que deba retrotraerse el procedimiento pues dichas testificiales resultan innecesarias en tanto que la Administración no duda de la forma en que se produjo el accidente, que se encuentra profusamente documentado en los documentos obrantes en el expediente, y la cuestión se circunscribe a la acreditación por el reclamante de la insuficiencia e inadecuación de la

señalización existente que considera causa del fallecimiento de su hijo, por lo que no se le causa indefensión.

Asimismo se ha conferido el oportuno trámite de audiencia al reclamante y demás interesados, de conformidad con los artículos 84 de la LRJ-PAC y 11.1 del RPRP. Por último se ha formulado la correspondiente propuesta de resolución, tal y como establece el artículo 12.1 en relación con el artículo 13.2 del RPRP, propuesta remitida, junto con el resto del expediente, a la Comisión Jurídica Asesora para la emisión del preceptivo dictamen.

Ha transcurrido el plazo de seis meses establecido en el artículo 13.3 del RPRP para resolver y notificar la resolución. Como hemos mantenido en anteriores dictámenes, el transcurso del plazo de resolución y notificación y la pendencia de un recurso contencioso administrativo, no exime a la Administración de su obligación de resolver expresamente y sin vinculación alguna con el sentido del silencio desestimatorio producido (arts. 42.1, 43.1 y 4.b) y 142.7 de la LRJ-PAC), ni, en consecuencia, a esta Comisión Jurídica Asesora de informar la consulta.

TERCERA.- Como es sabido, la responsabilidad patrimonial de la Administración se rige por el artículo 106.2 de la Constitución a cuyo tenor: *“Los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”*. El desarrollo legal de este precepto se contenía en los artículos 139 y siguientes de la LRJ-PAC, al igual que hoy se encuentra en la LPAC y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP).

Tiene declarado el Tribunal Supremo, por todas en sentencia de su Sala de lo Contencioso-Administrativo de 6 de abril de 2016 (RC

2611/2014), que la viabilidad de la acción de responsabilidad patrimonial de la Administración requiere, conforme a lo establecido en el artículo 139 de la LRJAP y una reiterada jurisprudencia que lo interpreta:

- a) la efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizadamente en relación a una persona o grupo de personas;
- b) que el daño o la lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos en una relación directa, inmediata y exclusiva de causa-efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir, alterando el nexo causal;
- c) ausencia de fuerza mayor, y
- d) que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

Ha destacado esa misma Sala (por todas, en Sentencia de 16/3/2016, RC 3033/2014), que es el concepto de lesión el que ha permitido configurar la institución de la responsabilidad patrimonial con las notas características de directa y objetiva, dando plena armonía a una institución como garantía de los derechos de los ciudadanos a no verse perjudicados de manera particular en la prestación de los servicios públicos que benefician a la colectividad, y que ese concepto de lesión se ha delimitado con la idea de constituir un daño antijurídico. Pero que “... *lo relevante es que la antijuridicidad del daño es que no se imputa a la legalidad o no de la actividad administrativa -que es indiferente que sea lícita o no en cuanto que la genera también el funcionamiento anormal de los servicios- o a la misma actuación de quien lo produce, que remitiría el debate a la culpabilidad del agente que excluiría la naturaleza objetiva; sino a la ausencia de obligación de soportarlo por los ciudadanos que lo*

sufren. Con ello se configura la institución desde un punto de vista negativo, porque es el derecho del ciudadano el que marca el ámbito de la pretensión indemnizatoria, en cuanto que sólo si existe una obligación de soportar el daño podrá excluirse el derecho de resarcimiento que la institución de la responsabilidad comporta... Interesa destacar que esa exigencia de la necesidad de soportar el daño puede venir justificada en relaciones de la más variada naturaleza, sobre la base de que exista un título, una relación o exigencia jurídica que le impone a un determinado lesionado el deber de soportar el daño”.

CUARTA.- Esta Comisión viene destacando, que, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 217 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, la carga de la prueba de los requisitos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración corresponde a quien la reclama.

Conforme a lo expuesto en la consideración anterior, la primera cuestión que se debe examinar en orden a determinar la procedencia de la indemnización solicitada, es la existencia real y efectiva del daño aducido. En el presente caso, el reclamante ha aportado diversa documentación –que incluye el libro de familia, el certificado de defunción y el atestado policial del accidente- de la que resulta el fallecimiento de su hijo en un accidente de tráfico en la M-500 por haber sido embestido frontalmente el vehículo en el que iba de copiloto, por otro vehículo que circulaba en sentido contrario al permitido.

Por ello y a falta de prueba de otros perjuicios patrimoniales, está acreditado el fallecimiento de una persona, que provoca un “*daño moral cuya existencia no necesita prueba alguna y ha de presumirse como cierto*” (Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de noviembre de 2004 -recurso 7013/2000- y en similar sentido la Sentencia de 25 de julio de 2003 -recurso 1267/1999-) y que jurisprudencia consolidada ha admitido como supuesto de lesión indemnizable (Sentencias del Tribunal Supremo de 27 de noviembre de 1993 -recurso 395/1993-, 19 de

noviembre de 1994 –recurso 12968/1991- y 28 de febrero de 1995 - recurso 1902/1991-), aunque de difícil valoración económica.

Resulta del expediente que el reclamante ha cobrado una indemnización por la muerte de su hijo (111.000 €), que es el daño reclamado, y que esa cantidad percibida es superior a la que correspondería como importe total (105.448,93 € o 76.690,12 € en función de la convivencia con la víctima) en aplicación del baremo publicado por Resolución de 5 de marzo de 2014, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (BOE Núm. 64 de 15 de marzo), por la que se publican las cuantías de las indemnizaciones por muerte, lesiones permanentes e incapacidad temporal que resultarán de aplicar durante 2014 el sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, en aplicación del apartado primero del anexo del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre. Dicho baremo es el que corresponde por la fecha en que se produjo el accidente.

La cantidad que percibió el interesado tenía por objeto indemnizar el daño sufrido por el reclamante por la muerte de su hijo, esto es, idéntico daño que se aduce en este procedimiento de responsabilidad patrimonial, lo que avoca a desestimar la reclamación para evitar un enriquecimiento injusto que no cabe conforme a consolidada jurisprudencia, ya que la indemnización ha de ir destinada a la reparación integral del daño pero no puede permitir un enriquecimiento al no encontrarnos en presencia de un seguro de personas que la haría compatible con independencia de la cuantía.

En este sentido se pronuncia el Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid en su Dictamen 125/15, de 25 de marzo, cuyo criterio hacemos nuestro, con cita de la Sentencia de la Audiencia

Nacional, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 5^a, de 4 de mayo de 2012 (recurso 1817/2009) y de la Sentencia 1831/2014, de 19 de septiembre (recurso 1647/2010) del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, Valladolid, Sala de lo contencioso-administrativo, Sección 3^a que señala:

“La compatibilidad entre indemnizaciones o regímenes indemnizatorios, sean derivados de normas aseguradoras o de normas que contienen un específico régimen de responsabilidad, en principio no excluyen otras indemnizaciones pues lo que se persigue es la reparación integral de daño causado, que es precisamente el fundamento de la institución de la responsabilidad patrimonial (art. 106 CE).

Así, el Tribunal Supremo ha declarado (*v. por todas* la Sala 3^a, sec. 6^a, S 2-3-2000, rec. 253/1996): Es jurisprudencia consolidada la que declara que las prestaciones devengadas por aplicación del ordenamiento sectorial son compatibles con las indemnizaciones derivadas de la responsabilidad patrimonial de la Administración por tener su causa en títulos diferentes y ser exigencia de ésta la plena indemnidad de la víctima, que no se alcanzaría con el percibo de las prestaciones prefijadas en las invocadas normas sectoriales, de manera que la minoritaria y aislada orientación jurisprudencial de las Sentencias, citadas como *infringidas*, de 9 de febrero de 1987, 21 de marzo de 1989, 17 de julio de 1989 y 11 de mayo de 1992, ha sido abandonada y corregida por la constante y uniforme jurisprudencia de esta Sala que, como doctrina legal, tiene el valor normativo complementario que le asigna el art. 1.6 del Código Civil (Sentencias de la Sala Especial de este Alto Tribunal de 12 de marzo de 1991, y de la Sala Tercera Sección Sexta de 2 de Marzo, 20 de mayo y 28 de noviembre de 1995 , 27 de marzo, 17 de abril y 12 de mayo de 1998, entre otras).

Cuestión diferente es la relativa al “quantum” indemnizatorio en los supuestos en que concurran ambas, en las que, como hemos expresado en nuestras sentencias de 17 de abril y 12 de mayo de 1998, no cabe hacer abstracción de las cantidades percibidas por las diferentes vías, sin perjuicio del carácter compatible de unas y otras, dado el principio, que rige este instituto de la plena indemnidad o de la reparación integral, que la Sala de instancia ha tenido en cuenta como se deduce de lo declarado en el último párrafo del fundamento jurídico quinto de la sentencia recurrida”.

Sobre la concurrencia y compatibilidad de las indemnizaciones por responsabilidad civil derivada del delito y por responsabilidad patrimonial con necesaria limitación del “quantum” indemnizatorio para evitar enriquecimientos injustos, también se pronunció el citado órgano consultivo en su Dictamen 525/14, de 10 de diciembre, al considerar que “*si bien es cierto que rige el principio de plena indemnidad o de reparación integral del daño, también lo es que la concurrencia o compatibilidad con otros institutos de responsabilidad o con otros regímenes resarcitorios obliga a modular el quantum indemnizatorio de modo que en ningún caso se produzca un enriquecimiento injusto, a todas luces vedado*”.

Por ello, resulta acreditado el fallecimiento de una persona, que indudablemente ha provocado un daño moral en el reclamante, pero dicho daño no es indemnizable con base en el procedimiento de responsabilidad patrimonial que se examina, al haberlo sido anteriormente en ámbito de actuaciones penales.

Aunque en términos hipotéticos se considerara el daño indemnizable, resultaría necesario examinar si concurren el resto de los requisitos necesarios para el reconocimiento de la existencia de responsabilidad patrimonial. Como es sabido, corresponde al reclamante probar el nexo causal o relación causa efecto entre el resultado dañoso y

el funcionamiento del servicio público que, para el caso que nos ocupa, supone que le incumbe probar la existencia del accidente y que el fallecimiento de su hijo es consecuencia de un defecto en la señalización de la vía. Acreditado este extremo, y en virtud del principio de responsabilidad objetiva que rige en materia de responsabilidad patrimonial administrativa, la carga de la prueba se desplaza hacia la Administración que debe probar las causas de exoneración, como puedan ser la culpa exclusiva de la víctima, la concurrencia de otros posibles factores que hayan podido influir en la causación de los hechos o la existencia de fuerza mayor.

El interesado, para acreditar la existencia de la relación de causalidad aporta un informe pericial, el atestado policial del accidente - incorporado también por la Administración- y solicita informe sobre la existencia de otros accidentes en el lugar del accidente y si se ha aprobado proyecto de modificación de la señalización, además de solicitar la declaración de los ocupantes de los vehículos implicados.

En relación con la señalización, el informe pericial elaborado a petición del interesado y aportado por éste, considera como resumen que la causa del accidente es el defecto de la señalización “*en su conjunto*”, que “*ante determinadas circunstancias*” produce confusión y desorientación en el conductor, que “*eventualmente*” “*puede ser proclive*” a tomar decisiones erróneas de “*cambio de trayectoria*” con su vehículo. Dicho informe utiliza los términos que hemos entrecerrillado para reflejar situaciones hipotéticas de posible incidencia en el conductor que eventualmente puede tomar decisiones erróneas, esto es, realiza un juicio probabilístico que basa en la declaración prestada por la persona que causó el accidente al afirmar que la zona estaba muy oscura y no se había dado cuenta de la existencia de señales.

Así, el informe pericial afirma el defecto de señalización, no en la contravención de las normas que son de aplicación a la presencia de

tales elementos en las vías públicas, sino en el “*despiste*” declarado por el causante del accidente, que efectivamente se refleja como causa probable, junto al no respeto de la señalización vertical y el rebase de dos líneas continuas sonoras –señalización horizontal– en la documentación policial relativa al accidente. Por ello, siendo el despiste una de las causas probables del accidente, consideramos que el informe pericial elaborado con hipótesis basadas en esa circunstancia, no puede servir para considerar que el reclamante ha acreditado la inadecuación de la señalización de la vía como causa a que imputar el fallecimiento de su hijo.

Por el contrario, del atestado policial resulta expreso que la infracción cometida por el causante del fallecimiento –a la sazón imputado por homicidio imprudente– estriba en “*circular en sentido contrario al autorizado*” con causa probable en “*no respetar la señalización vertical*” y el “*despiste*”, además de “*efectuar un cambio de dirección a la izquierda, rebasando dos líneas continuas*” –líneas que además eran sonoras–; y en contra de lo manifestado en la pericial aportada, la inspección ocular afirma respecto de la vía, señalización y circunstancias concurrentes, que la vía es urbana de aglomerado asfáltico en buen estado, que dispone de señalización vertical y horizontal, que la visibilidad ambiental es buena con iluminación artificial suficiente, que no concurren factores climatológicos de influencia y que la visibilidad material es amplia. Al especial valor que la jurisprudencia atribuye a los atestados policiales de accidentes de tráfico habremos de estar para considerar no acreditado que el fallecimiento fuera causado por la inadecuación de la señalización vial.

En otro orden y como elemento coadyuvante en que soportar la aducida deficiencia de señalización, el interesado pidió informe sobre los accidentes en el lugar y si se había proyectado el cambio de tales señalizaciones. En este punto, el informe de la contratista refleja y

documenta pormenorizadamente cuantas incidencias se han producido con anterioridad en el lugar del accidente y afirma en su informe que “*los registros de siniestralidad desde el año 2012 hasta la fecha actual indican que no se ha registrado ningún accidente por invasión del carril contrario, ni en la calzada de entrada ni en la de salida, salvo el accidente objeto de la reclamación*” y que “*en el informe de Seguridad Vial realizado tras analizarse los distintos aspectos del tramo: ubicación de los límites de actuación, trazado, señalización horizontal y vertical existente, limitación de velocidad en la zona y accidentalidad registrada, no se consideró necesaria ninguna actuación complementaria*”. Nada empece a la corrección de la señalización, que el interesado refiera en el trámite de alegaciones la existencia de dos accidentes, por una parte acontecidos en un lapso de tres años, concurriendo que además, uno se produjo en distinto lugar y otro es posterior en el tiempo sin constar exactamente el lugar.

Aunque no nos encontramos en un tramo peligroso –como parece inferirse del interés del reclamante en el número de accidentes- ni se ha acreditado que pueda considerarse como “*punto negro*”, ni por otra parte, se haya realizado ningún cambio de señalización; es de ver que aunque así se hubiera hecho, ello no sería causa suficiente para atribuir la existencia de responsabilidad patrimonial a la Administración conforme sostuvo el Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid en su Dictamen 558/11, de 13 de octubre, en criterio que hacemos nuestro, que cita la Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de abril de 2011 (recurso casación 1993/2006) que declara: “*El hecho de que con posterioridad al accidente se instalaran algunas de las medidas de seguridad que el recurrente echa en falta no desvirtúa por si solo el que la vía, en el momento en que se produjo el accidente, gozaba de las condiciones de señalización e infraestructuras suficientes para garantizar la circulación segura por la misma*”, así como la Sentencia de la Audiencia Nacional de 11 de marzo de 2009, que considera que “*no estamos ante un “punto negro”, como se infiere de la información aportada en el ramo de*

prueba por la Jefatura Provincial de Tráfico de León, y el que ulteriormente se reforzaran las medidas de seguridad en el lugar no empece a la corrección de las precedentes, siempre susceptibles de mejora, como no podía ser menos, por lo que, en consecuencia, al ser causa determinante, principal y eficiente del siniestro la propia conducta del ahora demandante, procede desestimar el recurso jurisdiccional deducido”.

Dicho criterio fue reiterado por tal Consejo Consultivo en el Dictamen 615/12, de 14 de noviembre, que indicó que el hecho de que “*se repare una calzada con posterioridad a un accidente no significa que antes no reuniera las condiciones adecuadas para la circulación*”, y en el Dictamen 630/12, de 21 de noviembre, en que se sostuvo que la circunstancia invocada por los reclamantes, de que, después de acaecido el accidente, se produjeran cambios en la señalización del lugar, “*no permite deducir, como parecen hacer los interesados, que la señalización existente el día de los hechos fuera inadecuada, por cuanto que las modificaciones en la señalización consistieron en poner señales luminosas de curvas peligrosas y de velocidad máxima de 70 km/h, es decir, la misma señalización que ya existía, pero con iluminación, y añadir una señal, también luminosa, de recomendación de circular a 50 km/h, en caso de lluvia*”.

A lo correcto de la señalización se refiere profusamente el informe de la contratista del que resulta que los elementos que constituyen la señalización vertical y horizontal de la zona donde ocurrió el accidente, que identifica y documenta, se encontraban correctamente mantenidos y mostraban la información correcta, concluyendo que “*el conductor que provocó el accidente, cruzó la doble línea continua con banda sonora existente -según la norma que rige el uso de las marcas viales (Norma 8.2-IC marcas viales)-*“ y que “*hizo caso omiso de la señal de dirección obligatoria existente (R-401a), situada al inicio del muro que separa ambas calzadas -según la Norma 8.1-1.C señalización vertical-*“.

Las testificales no habrían aportado nada más al procedimiento más de lo que se contiene en las declaraciones prestadas en sede judicial y que obran en el expediente, debiéndose tener en cuenta en punto a la señalización, que precisamente uno de los testigos, el conductor del vehículo C que circulaba tras el causante del accidente, no tuvo ninguna duda ni adoleció de información para circular de manera correcta por la vía de constante examen, siendo un elemento que incide en la corrección de tal señalización.

En suma, consideramos que el reclamante no ha acreditado que el fallecimiento haya sido causado por defecto de señalización.

Ni que decir tiene que los documentos del expediente conducen indubitablemente a afirmar, que el daño que interesa el reclamante sea indemnizado resulta imputable a la actuación del conductor del vehículo B, que cambió de dirección invadiendo el carril contrario al sentido de su marcha, que no atendió a las señales verticales y horizontales que existían en la vía y resultaban de obligado cumplimiento a tenor de la Ley sobre Tráfico, y que colisionó frontalmente con el vehículo en que el hijo del reclamante viajaba de copiloto junto con otras tres personas ocasionándole la muerte. Concurre asimismo la circunstancia expresada en el atestado de que ninguno de los ocupantes del último vehículo tenía puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente y los airbags delanteros estaban accionados, contraviniendo lo establecido en el artículo 47 de la Ley sobre Tráfico.

A este respecto, como se ha recordado en diversos dictámenes de esta Comisión Jurídica Asesora, la regulación de la Ley sobre Tráfico, impone a los conductores de vehículos -usuarios del servicio público-, unos deberes tales como el de utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismos como a los demás (artículo 9.2, actual 10.2), el de estar en todo momento en

condiciones de controlar sus vehículos (artículo 11.1, actual 13.1), el de respetar el sentido de la circulación haciéndolo por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada (artículo 13, actual 15), y el de obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan (artículos 53.1 y 55). En el presente caso, resulta del expediente que el conductor del vehículo B no tuvo en cuenta todas las circunstancias concurrentes para evitar causar daños a los ocupantes del vehículo A contra el que colisionó.

Por ello, la imputación del daño que es objeto de la actual reclamación recae de manera exclusiva en un tercero ajeno a la Administración, ya que no resulta del expediente ningún tipo de intervención de ésta que llevara a estimar presente una concurrencia de culpas o un reparto proporcional del importe de la indemnización que cupiera. En esos supuestos y sin perjuicio de la enorme casuística, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid entiende que no concurre el nexo de causalidad necesario, como se contiene en la Sentencia de 27 de abril de 2004 (recurso 294/2000) -en que fue parte el Ayuntamiento de Madrid- que señala: “*No concurre en el presente supuesto en nexo de causalidad necesario..., rompiéndose con la acción de dicho tercero, toda relación entre el deber de mantenimiento de las vías públicas y los daños sufridos por los que circulan por ellos ya que no se puede exigir que el Ayuntamiento circule con cada uno de los vehículos para solventar en milésimas de segundo, las incidencias que éstos puedan provocar para alterar la seguridad de los restantes conductores. Este criterio ha sido reiteradamente declarado por esta Sala, en aplicación de la sentencia del T.S. de fecha 11-2-87, que en un supuesto similar... manifestó que los hechos acaecidos en las vías públicas de forma tan repentina como impensable por deberse a la acción inmediata de un tercero, rompen el nexo causal preciso entre el daño ocasionado y el actuar de la*

Administración en el mantenimiento del servicio público de carreteras por muy estricto concepto que se tenga de esta función de vigilancia”.

Pero además, aunque admitiéramos hipotéticamente que se hubiera acreditado la relación causal, hay que tener en cuenta que para declarar la existencia de responsabilidad patrimonial, resulta necesario que a la concurrencia del daño y la relación de causalidad se sume la antijuridicidad del daño, esto es, que del contenido del expediente resulte que la reclamante no venía obligada a soportar el daño sufrido. En este sentido, la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6^a) de 5 de junio de 1998 (RJ 1998\5169), se pronunció al respecto del carácter objetivo de la responsabilidad de la Administración, previniendo frente al riesgo de erigir el principio de responsabilidad objetiva en un sistema providencialista que llevaría a la Administración a responder de cualesquiera daños que se produjesen como consecuencia del funcionamiento de un servicio público o de la utilización por los ciudadanos de bienes de titularidad pública. El fundamento primero de dicha Sentencia se pronunciaba en los siguientes términos: “*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 Pùblicas 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*”.

La culpa de terceros o de la propia víctima como elemento que exonera de responsabilidad a la Administración ha sido admitida por la jurisprudencia del Tribunal Supremo, así la Sentencia de 29 de marzo de

1999 (RJ 1999/3241) expresa que “*la doctrina jurisprudencial consolidada mantiene la exoneración de responsabilidad de la Administración pública cuando fue la conducta del perjudicado o de un tercero la única determinante del daño producido, aunque hubiese sido incorrecto el funcionamiento del servicio público (sentencias, entre otras, de 21 de marzo, 23 de mayo, 10 de octubre y 25 de noviembre de 1995 [RJ 1995/1981, RJ 1995/4220, RJ 1995/7049 y RJ 1995/9501], 25 de noviembre y 2 de diciembre de 1996 [RJ 1996/8074 y RJ 1996/8754], 16 de noviembre de 1998, 20 de febrero y 13 de marzo de 1999]*”. Y en su posterior Sentencia de 13 de julio de 2000 (recurso de casación para unificación de doctrina nº 1050/1997) señala en su fundamento de derecho cuarto, que “*la consideración de hechos que puedan determinar la ruptura del nexo de causalidad, a su vez, debe reservarse para aquéllos que comportan fuerza mayor -única circunstancia admitida por la ley con efecto excluyente-, a los cuales importa añadir la intencionalidad de la víctima en la producción o el padecimiento del daño, o la gravísima negligencia de ésta, siempre que estas circunstancias hayan sido determinantes de la existencia de la lesión y de la consiguiente obligación de soportarla*”.

En definitiva, se desprende que al no haberse acreditado algunos de los elementos de la responsabilidad patrimonial presentada, debe desestimarse ésta.

En mérito a cuanto antecede, esta Comisión Jurídica Asesora formula la siguiente

CONCLUSIÓN

Procede desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada contra el Ayuntamiento de Madrid al haber sido indemnizado anteriormente el interesado, no haber acreditado la relación de causalidad entre el daño sufrido y el funcionamiento de los servicios públicos municipales, y en todo caso por no ser antijurídico el daño.

A la vista de todo lo expuesto, el órgano consultante resolverá según su recto saber y entender, dando cuenta de lo actuado, en el plazo de quince días, a esta Comisión Jurídica Asesora de conformidad con lo establecido en el artículo 22.5 del ROFCJA.

Madrid, a 22 de marzo de 2018

La Presidenta de la Comisión Jurídica Asesora

CJACM. Dictamen nº 147/18

Excma. Sra. Alcaldesa de Madrid

C/ Montalbán, 1 – 28014 Madrid