

Dictamen n°: **208/17**
Consulta: **Consejero de Transportes, Vivienda e
Infraestructuras**
Asunto: **Responsabilidad Patrimonial**
Aprobación: **25.05.17**

DICTAMEN del Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, aprobado por unanimidad, en su sesión de 25 de mayo de 2017, emitido ante la consulta formulada por consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, al amparo del artículo 5.3.f) a. de la Ley 7/2015, de 28 de diciembre, en el asunto promovido por Don, en nombre y representación de Don, sobre reclamación de responsabilidad patrimonial por los daños sufridos que se atribuyen al golpe recibido de una puerta automática en la estación de Metro de Pinar del Rey.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El día 25 de abril de 2017 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 182/17, 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 del enero, del Consejo de Gobierno (en adelante, ROFCJA).

La ponencia ha correspondido, por reparto de asuntos, a la letrada vocal Dña. Ana Sofía Sánchez San Millán, 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 25 de mayo de 2017.

SEGUNDO.- El expediente de responsabilidad patrimonial remitido trae causa del escrito formulado por Don, en nombre y representación de Don presentado el 10 de octubre de 2016 (Documento 1 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.- Según el escrito de reclamación, Don sufrió un accidente el día 21 de septiembre de 2015, en el acceso a la estación de Pinar del Rey de Metro de Madrid, al ser golpeado bruscamente por la puerta de apertura automática *“tras un movimiento repentino de la misma”*. En el escrito se explica que el perjudicado es un funcionario del Cuerpo Nacional de Policía y que el acceso a través de la puerta de apertura automática le está autorizado previa identificación ante el personal de la estación, lo que hizo el día del accidente. Expone que fue testigo directo de los hechos una persona que identifica por su nombre y como miembro del Cuerpo Nacional de Policía, indicando su número de carné profesional.

En la reclamación se detalla que como consecuencia del golpe el accidentado sufrió unas lesiones consistentes en artritis traumática del codo y tendinitis del hombro derecho, por lo que se solicita una indemnización de 17.339,11 euros en atención a un período de curación de 45 días impeditivos y 75 días no impeditivos, 12 puntos por secuelas permanentes y un factor de corrección del 14,33 %.

En materia de prueba se solicita la admisión de la prueba documental que se acompaña al escrito de reclamación; que se practique la prueba testifical de la persona mencionada como testigo directo del accidente; que se admita la prueba pericial consistente en un informe de valoración del daño que acompaña al escrito; que se aporte al expediente la videograbación de la cámaras de la estación de Pinar del Rey el día de los hechos a la hora del accidente y el historial de reparaciones de la puerta automática de acceso peatonal.

El escrito de reclamación se acompaña con una circular de la Gerencia de Seguridad de Metro de Madrid de 2 de abril de 2008 sobre el acceso a las estaciones de Metro. También se aporta la declaración escrita del testigo citado en el escrito de reclamación en la que se indica: *“que el pasado día 21 de octubre de 2015 (sic), a las 14:40 horas aproximadamente, cuando accedía a la estación de metro de Pinar del Rey, observó cómo (el reclamante) fue golpeado por las puertas de apertura manejadas por la jefa de estación al cerrarse antes de que el funcionario terminara de pasar”*. Asimismo se adjunta diversa documentación médica, los partes de baja y alta del accidentado y un informe pericial de valoración del daño. Por último también figura entre la documentación aportada un escrito de queja por los hechos objeto de reclamación presentado en la estación de Metro de Pinar del Rey el día siguiente al accidente.

2.- Según la documentación aportada, el reclamante, de 50 años de edad en el momento de los hechos, fue atendido el 22 de septiembre de 2015 en el Servicio de Urgencias del Hospital Nuestra Señora de América, por traumatismo en codo y antebrazo derecho al ser golpeado por una puerta automática en el Metro el día anterior. Tras las pruebas oportunas se emitió el juicio clínico de artritis traumática del codo y tendinitis del hombro derecho secundaria a sobrecarga. Se pautó inmovilización con férula dorsal durante dos semanas. Posteriormente recibió tratamiento de

rehabilitación y fisioterapia. El reclamante permaneció de baja laboral hasta el 6 de noviembre de 2015.

TERCERO.- Presentada la reclamación anterior se inicia expediente de responsabilidad patrimonial al amparo de lo dispuesto Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPAC).

Consta en el expediente como documento número 3 que el día 14 de diciembre de 2016 se presentó en el registro de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras un documento privado por el que el perjudicado otorgaba su representación al firmante del escrito de reclamación.

Durante la instrucción del procedimiento se ha incorporado el informe de 26 de enero de 2017 de la Asesoría Jurídica de Metro de Madrid en el que se concluye lo siguiente:

“no se puede determinar que la causa de los daños y perjuicios que sufrió el reclamante obedezca a un mal funcionamiento de las puertas automáticas del torniquete:

(i) al encontrarse las instalaciones de la estación, y en concreto los torniquetes, en correcto estado de funcionamiento.

(ii) al funcionar el PMR (Paso de Movilidad Reducida) con total normalidad, en automático, cerrando las puertas tras el paso de un viajero.

(iii) Y al manifestarse un uso indebido de las instalaciones por parte del reclamante, al pasar detrás de otro viajero por los torniquetes, sin esperar a que, una vez cerradas las puertas y previa identificación ante el Supervisor Comercial, se le facilitase el paso autorizado, mediante el accionamiento del mando de apertura controlada”.

Para llegar a las citadas conclusiones, el referido informe de la Asesoría Jurídica ha tenido en cuenta, además de la documentación aportada por el interesado, la documentación, que adjunta al informe, recabada de los Servicios de Gestión Operativa de Líneas, de Seguridad, de Contratación y del Servicio de Ingeniería de Mantenimiento de Instalaciones y Comunicaciones de Metro de Madrid. Además se ha considerado el parte de incidencias de 22 de septiembre de 2015, el informe sobre el incidente de 25 de enero de 2017 de la Coordinación de la Línea 8 y la grabación de las imágenes del incidente.

De la documentación que acabamos de exponer se pueden destacar los siguientes extremos:

- En el informe del Servicio de Gestión Operativa de Líneas, de 25 enero de 2017, por lo que se refiere al funcionamiento de las puertas de paso P.M.R. (personas de movilidad reducida), por las que pueden acceder los miembros y fuerzas de Seguridad del Estado previa identificación, se señala que *“su funcionamiento es similar a cualquier torniquete con la excepción de que disponen de un mando de apertura controlada. Es decir, pasa un viajero por el portón con un título válido el PMR abre, una vez ha pasado el portón y en automático cierra las puertas, y ya puede pasar el siguiente viajero, esto es lo normal. Nosotros solo podemos intervenir en la apertura de puertas no en su cierre”* y añade *“de ninguna de las maneras podemos cerrar las puertas a voluntad. Técnicamente es imposible”*.

Por lo que se refiere a este caso, el informe indica que se guardaron las imágenes y en las mismas se observa *“como un viajero se dirige a nuestro S. Comercial, le enseña algo, suponemos que la placa de Policía, y a continuación se dirige al PMR que, y en ese momento, estaba pasando otro viajero, el viajero reclamante no espera a que se cierre las puertas y pasa detrás del otro, aunque en distancia uno estaba terminando de pasar y el otro iniciaba el paso, momento en el cual se cierran las puertas del*

torniquete y le golpean en el codo o brazo derecho, no se dirige a nuestro S. Comercial y continua viaje” y añade “el P.M.R. actuó correctamente, el viajero reclamante debió esperar a que se cerrasen las puertas primero, para poder pasar él y no pasar a continuación de otro viajero”.

- En cuanto a los partes de incidencia, consta el extendido al día siguiente del accidente (22 de septiembre) en el que se refleja que el viajero se ha presentado ese día indicando que *“ayer al paso por el PMR que estaba abierto, éste se cierra y le golpea en el brazo, pero en el momento no dijo nada y hoy se presenta para pedir hoja de reclamaciones”.*

- En el informe del Servicio de Mantenimiento de Instalaciones de 12 de enero de 2017 se indica que no hay ningún aviso de mantenimiento sobre el paso de puertas relacionado con los hechos, ni ningún otro de la estación el día 21 de septiembre de 2015 así como que tampoco hay registro del accidente en el seguimiento de accidentes de venta y peaje de 2015. El informe añade que el equipo implicado tiene un único aviso en el mes de septiembre de 2015 (el día 13) por una incidencia en el procesador de billetes magnéticos, que se atendió y reparó cerrando el aviso el día siguiente. Por ultimo añade que los resultados de averías de la batería de pasos de peaje de Pinar del Rey y del equipo concreto son normales e incluso superiores en nivel de servicio en comparación con la totalidad los equipos de esta tipología y modelo instalados en la red. Al informe se adjunta el listado de avisos de equipos de peaje de la estación de Pinar del Rey en los meses de junio a diciembre de 2015.

Tras la incorporación de la anterior documentación consta en el procedimiento que el día 13 de febrero de 2017 se confirió trámite de audiencia al interesado. Figura en el expediente que el día 27 de febrero de 2017 el firmante del escrito de reclamación formuló alegaciones en las que señala que no efectuó reclamación el día del accidente al creer que *“se trataría de un dolor temporal producido por el golpe”*, pero que al no ser

tal, la reclamación se realizó una vez acudió al Servicio de Urgencias. Incide en que el defectuoso estado de las puertas automáticas resulta acreditado por haber sido éstas sustituidas por otras de distinta altura al finales del 2015, aportando unas fotografías para acreditar tal extremo. Por otro lado indica que el uso que realizó de la puerta automática es el *“normal y cotidiano que cualquier usuario realiza de dicho acceso”* al no existir instrucciones para la práctica del acceso de determinada forma y manera y que *“lo hace de manera igual y constante jornada tras jornada”*.

Finalmente, el 3 de abril de 2017 se formula propuesta de resolución, por la que se desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial al considerar que no se ha acreditado el defectuoso funcionamiento del servicio público y que el origen del accidente se encuentra en una falta de diligencia y cuidado del reclamante.

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 solicitada en una 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 parte interesada el 10 de octubre de 2016, según consta en los antecedentes, ha de ajustarse a lo dispuesto en la LPAC, que ha derogado expresamente la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (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 (RPRP), y que resulta de aplicación a los procedimientos iniciados tras su entrada en vigor, conforme a su disposición transitoria tercera.

El reclamante formula su pretensión indemnizatoria solicitando ser resarcido por los daños personales que se le irrogaron por un accidente sufrido en una estación de Metro de Madrid. Concorre en él la condición de interesado para interponer la reclamación, de conformidad con el artículo 4 de la LPAC y el artículo 32 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP).

No obstante, se observa que el interesado actúa por medio de un representante, si bien no ha acreditado la representación al haberse aportado al procedimiento un documento privado.

Como ha señalado esta Comisión en sus dictámenes 399/16 de 8 de septiembre, 430/16, de 29 de septiembre y 500/16, de 3 de noviembre, entre otros, si bien es cierto que, en el ámbito privado, el artículo 1710 del Código Civil establece que el mandato puede ser expreso o tácito, y que el expreso puede otorgarse en documento público o privado, y aun de palabra, en el ámbito del procedimiento administrativo, el artículo 5 LPAC, al igual que establecía el artículo 32 LRJ-PAC es muy explícito al

exigir la acreditación de la representación. Se infiere así que los documentos privados no cumplen el requisito de fehaciencia impuesto por la normativa de procedimiento administrativo, tal como, por ejemplo, se indicó en la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, de 1 abril de 2004 (Rec. 109/2003), que confirmaba una resolución administrativa en la que no se admitía la representación otorgada a un abogado mediante documento privado.

Hecha la anterior puntualización y como quiera que la Administración ha entrado a conocer el fondo del asunto sin reparar en la deficiente representación conferida, esta Comisión a pesar de considerar que existe un defecto de falta de representación, examinará la concurrencia de los requisitos para estimar, en su caso, la presencia de responsabilidad patrimonial, sin perjuicio de recordar a la Administración la necesidad de que la representación se acredite en forma adecuada.

La legitimación pasiva corresponde a la Comunidad de Madrid, en cuanto que titular del servicio público de transporte público de viajeros por ferrocarril que se presta a través de la red explotada por Metro de Madrid, S.A. y de los bienes inherentes al mismo.

Como ya dijimos en nuestro Dictamen 122/16, de 19 de mayo, la consideración sobre la legitimación pasiva de la Comunidad de Madrid deriva del artículo 13 bis de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes, añadido por el artículo 16.1 de la Ley 6/2011, de 28 de diciembre, que en sus apartados 1 y 2 establece:

“1. El servicio de transporte público de viajeros por ferrocarril que se presta a través de la red explotada por Metro de Madrid, S.A. tiene la consideración de supramunicipal, correspondiendo a la Comunidad de Madrid la competencia en relación con el mismo y con sus futuras ampliaciones, al amparo del artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid.

2. La Comunidad de Madrid prestará este servicio en la Ciudad de Madrid sin perjuicio de las competencias y funciones atribuidas al Consorcio Regional de Transportes en el artículo de esta Ley.

A tal fin, y en tanto tenga atribuida la titularidad de este servicio la Administración autonómica, el Ayuntamiento de Madrid le transferirá la titularidad del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación del servicio de transporte de la red explotada por Metro de Madrid, S.A., de los que el Ayuntamiento es titular, incluyendo las acciones representativas del capital social de Metro de Madrid, S.A., ostentadas por el Ayuntamiento, eximiéndose, por tanto, al Ayuntamiento de la obligación económica relacionada con los costes derivados de esta prestación”.

De igual forma lo ha entendido también el Tribunal Supremo en la Sentencia de 22 de diciembre de 2014 (recurso de casación para la unificación de doctrina 1972/2013) en la que se indica que:

«Con independencia de que se equivoca la resolución recurrida al afirmar que Metro de Madrid es una entidad de derecho privado, (...), su carácter de Administración Pública no admite discusión en todo lo que se refiere a la prestación del servicio público de transporte a través de la red del metro, por lo que, en consecuencia, tampoco puede ofrecerla la responsabilidad de la Administración cuando deriva, como es el caso, del funcionamiento del servicio.

La constitución de la sociedad anónima fue la fórmula adoptada para conseguir una mayor eficacia administrativa, pero no por ello permite eludir el régimen específico de la responsabilidad patrimonial de la Administración, en huida del derecho administrativo, y mucho menos tras las reformas normativas emprendidas por la Ley Orgánica 6/1998, modificativa del artículo 9.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, y por la Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, modificativa del artículo 2.e) de la Ley Reguladora de la Jurisdicción

Contencioso Administrativo , que tratan de evitar lo que se conoce con el nombre de “peregrinaje jurisdiccional”.

La prestación del servicio de transporte de viajeros por las líneas del metro es, sin discusión, un servicio público que proporciona la Administración, con independencia de que lo facilite valiéndose de la creación, en aras de conseguir una mayor eficacia, de una sociedad anónima pública, cuyo capital y estructura responde a las características propias de los entes institucionales.

Pues bien, al ser en el momento de la prestación del servicio cuando se produce el accidente que origina la reclamación y, precisamente, en las instalaciones o infraestructuras que la Administración ha dotado como soporte necesario para prestar aquél en las condiciones debidas, mal puede aceptarse como doctrina correcta la que se recoge en la resolución recurrida y que se asume en la sentencia de contraste, debiéndose advertir que la producción del accidente en aquellas instalaciones e imputándose a un defectuoso estado de las mismas, impide en todo caso entender que los daños y perjuicios cuya reparación se reclama derivan de una relación de derecho privado, en cuanto las instalaciones o infraestructuras en los que se prestan los servicios públicos se integran en el significado propio de éstos».

Este criterio ya fue asumido en el Dictamen 352/15, de 15 de julio, del Consejo Consultivo de la Comunidad de Madrid.

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. En caso de daños de carácter físico o psíquico a las personas, el plazo comenzará a contarse desde la curación o la determinación del alcance de las secuelas (artículo 67.1 de la LPAC). En este caso el accidente por el que se reclama tuvo lugar el día 21 de septiembre de 2015 y el interesado tuvo que someterse

a tratamiento conservador y rehabilitador, permaneciendo de baja laboral hasta el 6 de noviembre de 2015, por lo que la reclamación formulada el 10 de octubre de 2016 se habría presentado en plazo legal.

Se han observado los trámites legales y reglamentarios, marcados en la LPAC. En concreto, la instrucción ha consistido en recabar informe de distintos servicios técnicos de Metro de Madrid S.A. Asimismo se ha conferido el oportuno trámite de audiencia al interesado. Por último se ha formulado la correspondiente propuesta de resolución que junto con el resto del expediente ha sido remetida a esta Comisión Jurídica Asesora para la emisión del preceptivo dictamen.

No obstante se observa que no se ha practicado la prueba testifical de la persona designada por el interesado como testigo presencial de los hechos y no existe pronunciamiento del instructor sobre dicha prueba testifical, conforme exige el artículo 77.3 de la LPAC que establece que el instructor sólo podrá rechazar las pruebas propuestas por los interesados cuando sean manifiestamente improcedentes o innecesarias, mediante resolución motivada. No obstante recordar la necesidad de que el instructor se pronuncie sobre la prueba solicitada por los interesados, consideramos sin embargo que no es necesaria la retroacción del procedimiento para la práctica de la mencionada prueba habida cuenta de que se ha incorporado la videograbación correspondiente al accidente y como después veremos, no existen dudas sobre la versión de los hechos que sustenta dicha grabación y el interesado no la discute, por lo que nada más podría aportar ese testimonio.

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 encuentra contenido actualmente en la LRJSP, completada con las normas procedimentales contenidas en la LPAC.

De manera análoga a lo establecido en el artículo 139 de la LRJ-PAC, el artículo 32 de la LRJSP, consagra los principios de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas cuando señala que “ *los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor o de daños que el particular tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley*”.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 25 de mayo de 2016 (recurso 2396/2014) recoge lo siguiente a propósito de las características del sistema de responsabilidad patrimonial:

“(...) el art. 139 de la LRJ-PAC, establece, en sintonía con el art. 106.2 de la CE, un sistema de responsabilidad patrimonial: a) unitario: rige para todas las Administraciones; b) general: abarca toda la actividad - por acción u omisión- derivada del funcionamiento de los servicios públicos, tanto si éstos incumben a los poderes públicos, como si son los particulares los que llevan a cabo actividades públicas que el ordenamiento jurídico considera de interés general; c) de responsabilidad directa: la Administración responde directamente, sin perjuicio de una eventual y posterior acción de regreso contra quienes hubieran incurrido en dolo, culpa, o negligencia grave; d) objetiva, prescinde de la idea de culpa, por lo que, además de erigirse la causalidad en pilar esencial del sistema, es preciso que el daño sea la materialización de un riesgo jurídicamente relevante creado por el servicio público; y, e) tiende a la reparación integral”.

Según abundante y reiterada jurisprudencia, para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son precisos los siguientes requisitos: a) La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas. b) Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en una relación directa e inmediata y exclusiva de causa a efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran alterar dicho nexo causal. c) Ausencia de fuerza mayor, y d) Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño.

La responsabilidad de la Administración es objetiva o de resultado, de manera que lo relevante no es el proceder antijurídico de la Administración, sino la antijuridicidad del resultado o lesión, siendo imprescindible que exista nexo causal entre el funcionamiento normal o anormal del servicio público y el resultado lesivo o dañoso producido.

CUARTA.- 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 médica de la que resulta que ha sufrido unos daños físicos, en concreto, una artritis traumática del codo y tendinitis del hombro derecho.

Determinada la existencia de daño efectivo procede analizar si concurren los demás presupuestos de la responsabilidad patrimonial. Como es sabido, corresponde a la parte actora que reclama la responsabilidad patrimonial de la Administración acreditar la realidad de los hechos en que se fundamenta dicha pretensión y en particular que las consecuencias dañosas derivan del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos. Es decir, le corresponde 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 los daños sufridos derivan del mal estado de la vía pública. Una vez acreditado dicho 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 o la concurrencia de otros posibles factores que hayan podido influir en la causación de los hechos, o la existencia de fuerza mayor.

El interesado alega que el accidente sobrevino por el mal funcionamiento de las puertas de acceso al Metro de Madrid, que le golpearon bruscamente, causándole las lesiones anteriormente indicadas. Para acreditar la relación de causalidad, el reclamante aportó diversa documentación médica, un informe de valoración del daño y unas fotografías de una estación de Metro. Durante la instrucción del procedimiento se ha incorporado el informe de los servicios técnicos de Metro de Madrid S.A. y la grabación correspondiente al accidente.

No resulta controvertido que el accidente ocurrió en la forma que muestran las imágenes tomadas por las cámaras de Metro de Madrid que el interesado no discute. De esta manera, según dicha grabación, el interesado, tras identificarse, se dirigió a la puerta PMR en el momento en que estaba pasando otro viajero, no esperó a que se cerraran las puertas tras esa persona y pasó detrás de ella, momento en el cual se cierran las puertas del torniquete y le golpean en el codo o brazo derecho, no se dirige al personal de Metro y continúa el viaje.

Así las cosas, la propuesta de resolución considera que en este caso la culpa del perjudicado provoca la ruptura del nexo causal. Respecto a esta cuestión hemos señalado que el nexo de causalidad puede romperse por culpa de un tercero, de la víctima, o de fuerza mayor, si bien dado el

carácter objetivo de la responsabilidad, se impone la prueba de estas circunstancias a la Administración.

En este punto los informes técnicos que obran en el expediente ponen de manifiesto que el interesado hizo un uso inadecuado del acceso a la estación de Metro. En relación con esta cuestión los informes explican que las puertas PMR funcionan a través de una mando de apertura controlada, de manera que al pulsar dicho mando las puertas se abren para que pase el viajero (de igual manera que cuando se introduce el billete) y se cierran automáticamente tras el paso del viajero. En este caso el interesado no esperó a que se cerraran las puertas tras el viajero que iba delante y fue golpeado con la puerta al cerrarse automáticamente.

El interesado alega en su descargo que esa es la forma normal de actuación de todos los usuarios y la que él utiliza habitualmente. Sin embargo tales alegaciones no exoneran su culpa, pues precisamente como usuario habitual de esa puerta debía conocer su mecanismo de actuación y algo tan lógico y habitual como que esa puerta se cierra automáticamente al paso de los peatones, de manera que solo puede imputarse a su falta de cuidado y diligencia el hecho de que fuera golpeado por la puerta de acceso al Metro.

Por otro lado el interesado no ha aportado prueba alguna que acredite el defectuoso funcionamiento de las puertas. Por el contrario los informes técnicos que obran en el expediente acreditan que la puerta funciona correctamente aportando los partes de mantenimiento en las fechas próximas al incidente y destacando que sus resultados son *“normales e incluso superiores en nivel de servicio en comparación con la totalidad de los equipos de esta tipología y modelos instalados en la red”*.

No desvirtúan tales afirmaciones las fotografías de una estación de Metro aportadas por el interesado con las que pretende acreditar que las puertas han sido cambiadas por otras de mayor altura. Al margen de la nula fuerza probatoria de unas fotografías de las que no es posible

conocer que se refieran a la puerta a la que se imputan los daños ni la fecha en que fueron tomadas, el hecho de que posteriormente se haya podido cambiar la puerta, lo que no queda acreditado en el expediente, nada prueba sobre el defectuoso funcionamiento de la misma, sino que puede obedecer a múltiples razones no necesariamente relacionadas con el defectuoso funcionamiento de las mismas. En un sentido parecido se pronuncia la Sentencia de 20 de enero de 2017 del Tribunal Superior de Justicia de Murcia (recurso 45/2015) cuando en una caso similar señala que *“...el que con posterioridad se señalizara la zona, e incluso se clausurara la puerta para el acceso del público no evidencia que su funcionamiento no fuera correcto, sino la finalidad de evitar en la medida de lo posible cualquier accidente, incluso los debidos a desatención de los usuarios. Es significativo también que en los años en que estuvo funcionando una puerta por la que entraban y salían muchas personas a diario, no conste incidencia alguna. De considerar que existía ese incorrecto funcionamiento que refleja el informe pericial de parte, los golpes con la puerta hubieran sido muy frecuentes, pues bastaba con desviarse un poco del frente de acceso para poder ser golpeado, llegando así a la conclusión absurda, y por ello inaceptable, de la instalación y mantenimiento por la Administración demandada de una instalación de un elevado y permanente riesgo de daños para los usuarios”*.

Por tanto del conjunto de la prueba aportada por el reclamante, a quien incumbe la carga de la prueba conforme a lo anteriormente expresado, cabe concluir que no ha quedado acreditado que el accidente ocurriera por un defectuoso funcionamiento de las puertas de acceso a la estación de Metro, sino que por el contrario dicho accidente debe imputarse a la falta de cuidado y diligencia del reclamante lo que provoca la ruptura del nexo causal.

En mérito a todo lo anterior, la Comisión Jurídica Asesora formula la siguiente

CONCLUSIÓN

Procede desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada al no haberse acreditado relación de causalidad entre el daño sufrido y el funcionamiento de los servicios públicos.

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, 25 de mayo de 2017

La Vicepresidenta de la Comisión Jurídica Asesora

CJACM. Dictamen nº 208/17

Excmo. Sr. Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras

C/ Maudes nº 17 - 28003 Madrid