



Consejo Consultivo de Canarias

## D I C T A M E N 9 0 / 2 0 2 2

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 10 de marzo de 2022.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Gomera en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...) y (...), por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 51/2022 ID)\**.

## F U N D A M E N T O S

### I

1. El objeto del presente Dictamen, solicitado por el Sr. Presidente del Cabildo de La Gomera, es la Propuesta de Resolución formulada en el procedimiento de reclamación de responsabilidad patrimonial, iniciado el 20 de julio de 2018 a instancias de (...) y (...), padres y herederos legales de (...), que resultó fallecido como consecuencia del accidente sufrido por el mal funcionamiento del servicio público de carreteras.

2. Se reclama una indemnización por importe de 360.000 euros, cantidad que determina la preceptividad del Dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del titular de la Presidencia insular para solicitarlo, según los arts. 11.1.D.e) y 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias, en relación el primer precepto con el art. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP). También le son de aplicación los arts. 32 y ss. de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

3. Concurren los requisitos de legitimación activa y pasiva.

---

\* Ponente: Sra. Marrero Sánchez.

3.1. En este sentido, se ha de indicar que los reclamantes, (...) y (...), ostentan la condición de interesados, en cuanto titulares de un interés legítimo [art. 32.1 LRJSP y art. 4.1.a) LPACAP], puesto que alegan daños sufridos en su esfera moral como consecuencia del fallecimiento de su hijo, presuntamente, por culpa del funcionamiento anormal de los servicios públicos de titularidad insular.

Además, en cuanto a la legitimación activa, resulta necesario traer a colación lo ya manifestado por este Consejo Consultivo en su Dictamen 66/2020, de 3 de marzo:

*«4.1.1. Respecto a la posibilidad de reclamación por daños -patrimoniales y extrapatrimoniales- derivados del fallecimiento, se ha de indicar lo siguiente:*

*La doctrina y la jurisprudencia consideran de forma prácticamente unánime que la muerte en sí misma considerada no se indemniza (a quien la sufre), sino que lo que se indemniza es la pérdida neta que sufren aquellas personas que dependían económicamente de los ingresos de la víctima (daño patrimonial), así como el dolor, sufrimiento, aflicción, la pérdida de la compañía, de proyectos conjuntos, etc., que produce a los familiares y allegados la muerte de una familiar (daño no patrimonial).*

*El fallecimiento de una persona da lugar a daños patrimoniales y no patrimoniales, pero no los sufre el que muere, sino los familiares cercanos, de modo que la indemnización no la perciben iure hereditatis, sino iure proprio. Se trata de un criterio generalizado en el Derecho comparado europeo, en el que la privación de la vida, no se considera un daño a efectos de las normas que regulan la responsabilidad y no es indemnizable.*

*En nuestro ordenamiento jurídico, el criterio de que el perjudicado por la muerte no es quien muere, sino los parientes allegados, se recoge en el baremo previsto para las indemnizaciones que se deriven de accidentes de tráfico. En consecuencia, la privación de la vida no es indemnizable a quien fallece, y, por tanto, nada se puede transmitir a los herederos del que muere.*

*La jurisprudencia así lo viene señalando desde hace tiempo. En este sentido, las diversas Salas del Tribunal Supremo consideran hoy que están legitimadas para reclamar por la muerte de una persona quienes resulten personalmente perjudicados por ella, en cuanto dependían económicamente del fallecido o mantenían lazos afectivos con él, de modo que ejercen un derecho originario y no derivativo. La STS (Sala de lo Civil) de 1 de abril (RJ 2009/4131) señala lo siguiente: “es doctrina pacífica que el derecho a la indemnización por causa de muerte no es un derecho sucesorio, sino ejercitable ex iure proprio, al no poder sucederse en algo que no había ingresado en el patrimonio del de cuius, por lo que la legitimación no corresponde a los herederos en cuanto tales, sino a los perjudicados por el fallecimiento, pues sólo los vivos son capaces de adquirir derechos”.*

4.1.2. Dicho lo anterior, se ha de añadir que, como muy bien señala la sentencia de 2 de octubre de 2013, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de

*Justicia de Galicia (rec.780/2006), “ (...) la temprana y didáctica Sentencia de la Sala Civil del Tribunal Supremo de 2 de febrero de 2006, estableció lo siguiente: Sin duda el derecho a indemnización originado en el perjuicio moral y material a terceros por consecuencia de la muerte, no surge como `iure hereditatis`, sino como un derecho originario y propio del perjudicado (SSTS de 4 de mayo de 1983 y 14 de diciembre de 1996), cualidad que puede o no coincidir con la de heredero, pero que en cualquier caso es distinta y con efectos jurídicos muy diferentes, siendo doctrina de esta Sala, como recuerda la sentencia de 18 de junio de 2003, que están legitimadas para reclamar indemnización por causa de muerte `iure proprio`, las personas, herederos o no de la víctima, que han resultado personalmente perjudicadas por su muerte, en cuanto dependen económicamente del fallecido o mantienen lazos afectivos con él; negándose mayoritariamente que la pérdida en sí del bien `vida` sea un daño sufrido por la víctima que haga nacer en su cabeza una pretensión resarcitoria transmisible `mortis causa` a sus herederos y ejercitable por éstos en su condición de tales `iure hereditatis`” (...) ».*

A la luz de la doctrina anteriormente expuesta, se entiende cumplido el requisito de legitimación activa de (...) y (...) para reclamar por derecho propio la indemnización de los daños derivados del óbito de su hijo [art. 4.1.a) LPACAP]. Legitimación activa que no es puesta en entredicho por la propia Administración Pública sanitaria.

Asimismo, tal y como se cita en el Dictamen 292/2021, de 24 de mayo, de este Organismo consultivo:

*«sólo podrán reclamar por el daño moral derivado del fallecimiento de (...) aquellos que posean: “vínculos próximos de familia, afectos, relaciones de convivencia real, dependencia económica u otras situaciones de recíproca asistencia y amparo que determinen real y efectivamente perjuicios causados directamente de la muerte producida” (STS, de 4 de noviembre de 1999; STSJ de Navarra n.º 1089/2003, de 17 de octubre de 2003).*

*Al tratarse de un daño moral en los sentimientos, se hace necesario poner un límite a la condición de legitimado. Es obligado establecer un orden de preferencia excluyente, siguiendo un orden lógico de afinidad con la fallecida, de forma que sean los más inmediatos los que, en su caso, reciban la indemnización con exclusión de los demás, primando de forma natural, a quienes hayan sufrido de forma más palmaria y directa. El Tribunal Supremo, en algunos casos se refiere a “parientes más allegados”. Según la jurisprudencia, puede establecerse un orden de preferencia:*

*1.- Los miembros de la familia nuclear, que en este caso se desconocen, si bien parece desprenderse de la reclamación que (...) estaba casada y tenía un hijo, que no se identifican (¿?). El dolor de la familia nuclear, es decir, marido e hijos, se presume, no requiere prueba*

(STS de 15 de abril de 1988). No obstante, estos, los más allegados, no formulan reclamación en este caso.

2.- Para el resto de los parientes no existe presunción, requiriéndose la acreditación de alguna de las siguientes circunstancias para establecer su legitimación: Que pertenezcan de hecho a la familia nuclear por convivir con ella, o bien se demuestren fuertes e importantes vínculos afectivos, asimilándose a los que normalmente se dan entre los miembros de la familia central.

En síntesis, la jurisprudencia ha atribuido la legitimación de los daños morales derivados del fallecimiento de una persona, en primer lugar, al viudo o viuda, junto a los hijos del fallecido y en segundo término a sus padres si la víctima está soltera (STS de 2 de julio de 1979; STS de 14 de diciembre de 1996). Finalmente, los hermanos también estarían legitimados en defecto de otros familiares más allegados (los ya expuestos) (STS de 4 de julio de 2005), debiendo probar en su caso la vinculación afectiva entre ellos, su dependencia económica o su convivencia en el núcleo familiar».

3.2. La competencia para tramitar y resolver y la legitimación pasiva del procedimiento incoado corresponde al Cabildo Insular de La Gomera como administración responsable de la gestión del servicio al que se le atribuye la causación del daño.

4. La reclamación se entiende interpuesta dentro del plazo legalmente establecido en el art. 67.1, párrafo segundo LPACAP. En este sentido, el evento dañoso se produce el día 22 de julio de 2017 y el escrito de reclamación se presenta con fecha 18 de julio de 2018, por lo que se entiende que la reclamación ha sido interpuesta en plazo.

5. Se ha sobrepasado el plazo máximo de seis meses para resolver (arts. 21.2 y 91.3 LPACAP); sin embargo, aún expirado este, y sin perjuicio de los efectos administrativos y en su caso económicos que ello pueda comportar, sobre la Administración pesa el deber de resolver expresamente (art. 21.1 y 6 LPACAP).

6. Este Consejo Consultivo ya tuvo oportunidad de pronunciarse sobre este procedimiento en el Dictamen 185/2020, de 3 de junio, en el que concluíamos que no se podía entrar en el fondo de la cuestión porque se debía solicitar determinada información a la Consejería de Obras Públicas, Transporte y Vivienda del Gobierno de Canarias, entre ellas, informe técnico sobre las obras y el mantenimiento de la vía de interés regional GM-1, donde se produjo el accidente.

Pese a ello, y tras solicitarse el citado informe a la Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes del Gobierno de Canarias hasta en tres ocasiones, los

pasados días 23 de junio de 2020, 14 de agosto de 2020 y 24 de noviembre de 2021, sin hallar respuesta al respecto, la Administración solicitante entiende que no obran en el expediente documentos probatorios que repercutan en resolución distinta a la recaída con anterioridad, por lo que solicitan de nuevo dictamen de este Organismo consultivo.

## II

1. Los hechos que han dado lugar a la presente reclamación de responsabilidad patrimonial son los siguientes:

Los reclamantes alegan que su hijo sufrió un accidente -en el que falleció- el día 25 de junio de 2017 (*sic*), después de perder el control del vehículo y chocar contra la barrera del lado opuesto cuando circulaba por la vía GM-1, aproximadamente en el punto kilométrico 12,760, con dirección a Vallehermoso. Consideran que el resultado de muerte se debió al mal funcionamiento del servicio público de carreteras o mantenimiento competente, por no instrumentar una barrera suficientemente robusta para soportar, fruto de cualquier lance de la conducción, el resultado de sobrepasarla, o cuando menos, no corresponder con las que son homologadas y exigibles para este tipo de vía. Es evidente que los anclajes de la barrera fueron insuficientes, y no solo por motivo de su no homologación (propiamente del sistema de contención en su totalidad), sino porque se hace evidente que por las características de los pernos, su tamaño, el anclaje, la propia barrera, pudiera sostener el peso de un vehículo cualquiera que fuera su trayectoria, en cualquier velocidad por mínima que fuera.

Sobre este accidente con resultado de muerte, hubo diligencias penales que fueron sobreesidas y archivadas mediante Auto de fecha 1 de agosto de 2017.

2. Durante la fase de instrucción se ha recabado informe del técnico de carreteras del Cabildo Insular, integrante del servicio presuntamente responsable del accidente, en el que se contiene lo que sigue:

*«Primero: La Vía GM-1 San Sebastián- Vallehermoso- Valle Gran Rey, es titularidad de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial (actual Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda) del Gobierno de Canarias, transferida las competencias en materia de explotación, uso y defensa, y régimen sancionador de las carreteras de interés regional a este Cabildo, conforme estable el DECRETO 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares.*

(...)

*Cuarto: Aunque el punto kilométrico 12,500 de la carretera GM-1, que se indica y consta en las diligencias instruidas por la Guardia Civil, no coincide con el que se corresponde con las fotografías aportadas en la Diligencia de Inspección Ocular e Informe Fotográfico, no obstante a lo largo de todo ese tramo de vía, el estado de firme y rodadura era y es óptimo y válido para una circulación sin huecos ni socavones. No existen mallas de protección de taludes, no obstante dicha vía se puede ver afectada por pequeños desprendimientos debido a lo erosionado del material que conforman los taludes. La velocidad máxima de la vía es de 50 km/hora. No existe señales que informan a los usuarios sobre la caída de desprendimientos.*

*El cabildo LG, como ya se ha mencionado, solo tiene competencia en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de este tipo de vía. La Consejería de Obras Públicas Vivienda y Agua fue la promotora del proyecto "Acondicionamiento de la carretera TF-711 de San Sebastián de la Gomera a Vallehermoso 3º fase desde el p.k. 12+400 al 20+000. T.M. de Hermigua. Isla de la Gomera". Incluyendo dicho proyecto la instalación de vallas metal madera. Este Cabildo envió diversos informes a la citada Consejería expresando su duda al respecto de la calidad y la instalación de dichas vallas, renovando la Consejería dichos elementos de contención durante el pasado año 2018.*

*Por lo que se puede concluir que con respecto a las vallas existentes el día del accidente, el Cabildo de la Gomera dudaba respecto a su funcionalidad y anclajes debido al estado de estas, si bien las vallas (cualquiera tipo e indistintamente de la vía), tiene una capacidad limitada y unas características técnicas que hace que no sea válidas para todo tipo de impacto, como expresa el técnico de la Consejería.*

*Quinto: No se tiene constancia que en el día del accidente, se estuvieran realizando obras en la vía. No existe Declaraciones de Situación de Prealerta ni Alerta por parte de la Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias, que afectan al día que sucedió el siniestro.*

*Sexto: No consta partes diarios de incidencias de los trabajadores encargados de mantenimiento, limpieza y cuidado de las carreteras, por encontrarse en su día de descanso al coincidir con un sábado.*

*Séptimo: En lo referente a la posibilidad técnica y económicamente razonable de poder evitar desprendimientos, se expone que la red insular de carreteras de la isla de la Gomera presenta gran cantidad de pequeños desprendimientos, provenientes de sus taludes anexos. Piedras de tamaño pequeño o mediano que se desprenden del talud y ruedan hasta la vía.*

*Es por este motivo, por el cual la institución desde que ostenta la obligación de conservación y mantenimiento ha ido mejorando la estabilidad de los taludes, mediante*

*distintos tipos de acciones como gunitados, mallas y otros, en la medida que las necesidades y los recursos lo permiten.*

*Además esta institución fruto de convenios, subvenciones y diferentes acuerdos con otras instituciones y al igual que en el caso anterior en la medida de lo posible y que los recursos lo permiten ejecuta acciones destinadas a mejorar la seguridad en este sentido y en otros más [señalización, asfaltado, barreras, (...)].*

*Las actuaciones en la gran mayoría de los casos son viables, pues la tecnología permite diferentes tipos de acciones, mallas dinámicas, mallas de triple torsión, bulones, estabilización de taludes, muros, etc. Todas ellas van destinadas a reducir este tipo de problemas de desprendimientos».*

3. Consta en el expediente Informe Médico Forense en el que se concluye lo siguiente:

*«1. Se trata de una muerte de origen VIOLENTO de etiología médico-legal presumiblemente ACCIDENTAL.*

*2. La causa principal de la muerte fue un POLITRAUMATISMO, secundario a un ACCIDENTE DE TRAFICO (conductor).*

*3. La causa inmediata de la muerte fue un SHOCK TRAUMATICO.*

*4. La data de la muerte se sitúa entre las 00:30 y las 00:45 horas del día veintidós de julio de dos mil diecisiete.*

*5. No hay ningún dato que permita inferir que dicha muerte no ha sido accidental».*

4. El Atestado de la Plana Mayor de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil, sector Canarias, subsector de Tenerife, establece la siguiente apreciación de la forma de producirse el accidente:

*«De la inspección ocular practicada en el lugar del accidente, desperfectos sufridos por los vehículos implicados, lesiones de las personas, manifestaciones de interés, huellas, pruebas, vestigios y demás circunstancias, ES PARECER del Instructor del presenta Informe Técnico, que el siniestro tuvo el siguiente desarrollo:*

*Accidente de circulación, ocurrido a las 00`40 horas del día 22 de julio de 2017, a la altura del punto kilométrico 12,650 de la carretera convencional GM-1 (San Sebastián de la Gomera a Vallehermoso), término municipal de Hermigua y partido judicial de San Sebastián, tramo configurado recto entre curvas (señalizado), un carril para cada sentido de la marcha, pendiente descendente (-6`4%), encontrándose la calzada seca y limpia de sustancias deslizantes, circulaba el turismo (...) , cuyo conductor tras salir de una curva cerrada de izquierda afronta el tramo recto en pendiente descendente para tomar una curva cerrada a la derecha, haciéndolo a una velocidad tal, que unos metros antes de tomar la curva hacia la*

derecha acciona el sistema de frenado continuo y fuertemente, marcando la calzada con una huella de frenada de unos 30`6 metros de longitud correspondiente con el lateral derecho del vehículo en su mayor longitud, motivada por el bloqueo de la ruedas que hace que el vehículo deslice sin adherencia al asfalto (dejando una abrasión en el neumático delantero izquierdo) tras lo cual choca contra la valla de protección con el vértice anterior izquierdo del vehículo (con un ángulo de impacto superior a 20º), no resistiendo el sistema de protección el impacto, rompiéndose y despeñándose el turismo por un desnivel de terreno (10`6 metros de altura) para golpear finalmente contra el suelo del barranco, quedando en su posición final tumbado sobre su lateral derecho. Como consecuencia del accidente resultó FALLECIDO el conductor del vehículo (...), así como DAÑOS MATERIALES en la vía (dos tramos de valla y un pivote) y de GRAN CONSIDERACION en el vehículo siniestrado.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Instructor estima COMO CAUSA PRINCIPAL O EFICIENTE del siniestro UNA VELOCIDAD EXCESIVA, para la vía y para el trazado de la misma, las siguientes causas:

UNA VELOCIDAD EXCESIVA A PARA EL TRAZADO DE LA VIA, todo ello salvo superior parecer.

*Todo ello salvo supuestas circunstancias que la hasta la fecha se desconocen».*

5. Dado el preceptivo trámite de audiencia, no consta la presentación de alegaciones por los interesados.

6. La Propuesta de Resolución, de fecha 22 de diciembre de 2021, estima parcialmente la reclamación, al considerar que existe corresponsabilidad, ya que, si bien respecto a las vallas existentes el día del accidente, según informe del técnico del Cabildo de la Gomera, la institución insular dudaba respecto a su funcionalidad y anclajes debido a su estado, aun cuando tienen una capacidad limitada y unas características técnicas que hacen que no sean válidas para todo tipo de impacto, el Atestado de la Guardia Civil estima como causa principal o eficiente del siniestro, una velocidad excesiva, para la vía y para el trazado de la misma, por lo que se propone aplicar un coeficiente reductor del cincuenta por ciento, y en consecuencia indemnizar en 20.000 euros a cada progenitor, por el accidente de tráfico con resultado de muerte de su hijo, a tenor de lo dispuesto en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (Tabla 1.A: en caso de los ascendientes, cada progenitor recibe un importe fijo que varía en función de si el hijo fallecido tenía hasta treinta años o más de treinta. En este caso particular, a cada progenitor por perjuicio personal básico le correspondería una indemnización de 40.000 euros, al tener su hijo fallecido más de 30 años).

### III

1. En relación con el instituto de la responsabilidad patrimonial la jurisprudencia ha precisado (entre otras STS de 26 de marzo de 2012; STS de 13 de marzo de 2012; STS de 8 de febrero de 2012; STS de 23 de enero de 2012) que *«para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son necesarios los siguientes requisitos:*

*- La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.*

*- 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 inmediata y exclusiva de causa efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir alterando el nexo causal.*

*- Ausencia de fuerza mayor.*

*- Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño».*

Como hemos razonado reiteradamente, la carga de probar el nexo causal entre los daños alegados y el funcionamiento del servicio público incumbe al reclamante, según la regla general que establecen los apartados 2 y 3 del art. 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), recae la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone. Por esta razón el actual art. 67 LPACAP exige, entre otros requisitos, que en su escrito de reclamación el interesado proponga prueba al respecto concretando los medios probatorios dirigidos a demostrar la producción del hecho lesivo, la realidad del daño, el nexo causal entre uno y otro y su evaluación económica. Sobre la Administración recae el *onus probandi* de la eventual concurrencia de una conducta del reclamante con incidencia en la producción del daño, la presencia de causas de fuerza mayor o la prescripción de la acción, sin perjuicio del deber genérico de objetividad y colaboración en la depuración de los hechos que pesa sobre la Administración y del principio de facilidad probatoria (art. 217.7 LEC) que permite trasladar el *onus probandi* a quien dispone de la prueba o tiene más facilidad para asumirlo.

Como se acaba de recordar, el art. 32 LRJSP exige para que surja la obligación de indemnizar de la Administración que el daño alegado debe ser causado por el funcionamiento normal o anormal de un servicio público. No basta, por tanto, que el reclamante haya sufrido un daño al hacer uso de un servicio público, sino que es

necesario que ese daño haya sido producido por su funcionamiento. Tampoco basta que este haya sido defectuoso. Es necesario que entre el daño alegado y el funcionamiento anormal haya una relación de causalidad. Para ello, es necesario que el hecho o conducta que se alega como causa del daño pertenezca al ámbito de actividad o funcionamiento del servicio.

2. En el presente caso, los reclamantes imputan el resultado de muerte de su hijo como consecuencia del accidente sufrido por el día 22 de julio de 2017 al estado de las vallas de protección de la vía. Ello no obstante, no se ha aportado soporte probatorio suficiente que acredite sus manifestaciones.

En este sentido, del Informe de la Guardia Civil obrante en el expediente se desprende que la vía estaba perfectamente señalizada con una limitación de velocidad a 50 km/h, así como con la advertencia de la existencia de una curva peligrosa, concluyendo los agentes instructores que el accidente tuvo lugar como consecuencia de la pérdida de control del vehículo debida a un exceso de velocidad, sin que hayan intervenido agentes externos como el impacto de piedras provenientes de desprendimientos del talud adyacente a la vía o del estado de esta, la cual se encontraba en perfectas condiciones.

Resulta pertinente reiterar la doctrina mantenida por este Consejo Consultivo, precisamente en relación con accidentes ocurridos en las vías públicas, en la que se ha venido argumentando que no siempre existe nexo causal entre el funcionamiento del servicio público de conservación de las vías y los daños producidos, ni siquiera en supuestos en los que se encuentran desperfectos u obstáculos en la calzada o presencia de sustancias, que ni siquiera acontecen en este caso, porque los vehículos están obligados a transitar por ellas con la diligencia que les evite daños y, por ende, obligados a percatarse de los obstáculos visibles y a sortearlos.

Esta doctrina ha sido recogida, entre otros, en nuestro Dictamen 423/2018, de 11 de octubre de 2018, en el que se señala:

*«El art. 139.1 LRJAP-PAC exige que para que surja la obligación de indemnizar de la Administración el daño alegado debe ser causa del funcionamiento normal o anormal de un servicio público. No basta por tanto que el reclamante haya sufrido un daño al hacer uso de un servicio público, sino que es necesario que ese daño haya sido producido por su funcionamiento. Tampoco basta que éste haya sido defectuoso. Es necesario que entre el daño alegado y el funcionamiento anormal haya una relación de causalidad.»*

*El principio de causalidad parte de la constatación de que todo efecto tiene siempre una causa. Dadas unas condiciones necesarias y suficientes para que se produzca un efecto, éste*

*siempre sucede. En idénticas circunstancias una causa produce siempre el mismo efecto. Una causa puede estar configurada por una serie de condiciones. Todas ellas son necesarias para que se produzca determinado efecto, pero si este no se produce al eliminar una de esas condiciones, entonces la condición eliminada será la causa determinante del resultado.*

*Las vías y carreteras presentan distintos elementos que los conductores de vehículo deben tener en cuenta. Que existan obstáculos sobre la vía puede ser una condición necesaria para que se produzcan daños, pero la circunstancia decisiva es que el vehículo no ha acomodado su marcha a las circunstancias de la vía.*

*En caso de accidente, tampoco es el estado de la vía la causa eficiente de la colisión, sino la omisión de la precaución debida al circular. Ese mal estado de la vía es causa necesaria pero no suficiente. Sin él no se habría producido la colisión, pero para la producción de esta se ha de unir a aquella la impericia del conductor. Sin esta impericia la colisión no se habría producido. Es esta la causa determinante del resultado lesivo (...) ».*

3. También hemos reiterado en nuestros recientes Dictámenes las obligaciones que impone la legislación de seguridad vial a los conductores. En el momento de la producción del accidente, resulta aplicable el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en vigor desde el 31 de enero de 2016 (TR LTCVM-SV) y el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Dispone la legislación vigente que los conductores deben circular con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno (art. 10 TR LTCVM-SV); en condiciones de controlar en todo momento a su vehículo y de prestar atención permanente a la conducción que garantice su propia seguridad (art. 13 TR LTCVM-SV); y, por último, adecuando la velocidad del vehículo al estado de la vía de manera que pueda detener su vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 21 TR LTCVM-SV).

4. En consecuencia, todo ello nos lleva a considerar en el presente caso la inexistencia del necesario nexo causal entre el daño por el que se reclama y el funcionamiento del servicio público, pues el conductor estaba obligado a limitar su velocidad a 50 km/h. El incumplimiento de ese deber y su impericia para controlar el vehículo son las causas del resultado dañoso y que debe soportar en exclusiva el reclamante porque lo ha originado su propia conducta.

A mayor abundamiento, ni siquiera es posible sostener que la barrera era inadecuada, aunque el Cabildo de La Gomera haya manifestado al titular de la vía

que dudaba respecto a su funcionalidad y anclajes debido al estado de estas, ya que no está acreditado que la barrera estuviera defectuosa por falta de mantenimiento en el tramo en que se produjo el accidente. Por el contrario, sí está acreditado en el expediente que la vía tiene instalada en el tramo en el que se produjo el siniestro barreras de seguridad de nivel N2, cuya finalidad es proporcionar una cierta contención a un vehículo fuera de control y disminuir la severidad del accidente mediante la absorción de una parte de la energía cinética del vehículo y la reconducción de su trayectoria. El nivel de contención se selecciona atendiendo al riesgo de accidentes detectado y siguiendo los criterios de parámetros de la carretera, especialmente la velocidad de proyecto y el valor de intensidad media de vehículos pesados por sentido, para el año de la puesta en servicio. Según las características de los ensayos de impacto, el nivel de contención N2 que tiene la vía cumpliría su función para un vehículo ligero de masa 1.500 kg, a una velocidad de 110 km/hora y con un ángulo de impacto de 20°, así como para un vehículo ligero de masa 900 kg, a una velocidad de 100 km/hora y con un ángulo de impacto de 20°.

En el caso que nos ocupa, el vehículo siniestrado, según su ficha técnica, pesa sobre 1.200 kg, por lo que la velocidad tuvo que ser muy alta para que la barrera no soportara el impacto y contuviera al vehículo, de lo que se desprende que la gravedad del accidente no se debió al estado de las barreras, que eran adecuadas para contener un vehículo fuera de control y disminuir la severidad del accidente mediante la absorción de una parte de la energía cinética del vehículo y la reconducción de su trayectoria a velocidades mucho más altas que las exigidas en ese tramo.

5. En definitiva, como reiteramos en el Dictamen 60/2020, de 18 de febrero, en lo que se refiere a la intervención de la actuación negligente de los afectados en el acontecer de los hechos:

*« (...) pues para que exista ruptura de nexo causal no sólo debe de tratarse de un conducta negligente o inadecuada al menos, extraordinaria y ajena al servicio, sino que, como afirma el Tribunal Supremo (cfr. Sentencias de 27 de noviembre de 1995 y de 30 de septiembre de 2003, entre otras), "se precisa que la intervención del afectado o de un tercero ha de ser relevante para excluir el nexo causal"».*

El Tribunal Supremo en la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4.ª, de 8 noviembre 2010, señala que:

*« (...) En lo que atañe al nexo causal, se ha superado la inicial doctrina que supeditaba la responsabilidad de la Administración a la existencia de una relación no solo directa sino*

*exclusiva entre el funcionamiento del servicio y el resultado lesivo (STS 28-1-1972), lo que suponía excluir dicha responsabilidad cuando en el proceso causal incidía el comportamiento del perjudicado o la intervención de tercero, de manera que la jurisprudencia viene manteniendo que dicha intervención no supone excluir la responsabilidad de la Administración, salvo que aquella resulte absolutamente determinante.*

*(...) No obstante, el carácter objetivo de esta responsabilidad no supone que la Administración haya de responder de todas las lesiones que se produzcan en el ámbito del servicio público, siendo preciso para ello que la lesión pueda imputarse al funcionamiento del servicio, quedando exonerada la Administración cuando la intervención de tercero o del propio perjudicado reviste la suficiente intensidad para resultar determinante del resultado lesivo, quebrando la relación con el servicio público en cuyo ámbito se han producido los hechos, aun cuando el funcionamiento del mismo sea defectuoso».*

De lo anterior se ha de concluir que, en cualquier caso, la velocidad excesiva del vehículo rompe la necesaria relación de causalidad entre los daños por los que se reclama y el funcionamiento de los servicios públicos, de lo que sigue que la Propuesta de Resolución, en cuanto estima parcialmente la pretensión resarcitoria de los interesados, no es conforme a Derecho.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución, que estima parcialmente la reclamación patrimonial de los interesados, no se considera conforme a Derecho, debiendo desestimarse la reclamación interpuesta, tal como se razona en el Fundamento III del presente Dictamen.