



Consejo Consultivo de Canarias

## DICTAMEN 179/2022

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 5 de mayo de 2022.

Dictamen solicitado por el Sr. Presidente de Puertos Canarios en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en representación de (...), por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de Puertos Canarios (EXP. 125/2022 ID)\*.*

## FUNDAMENTOS

### I

1. Por el Sr. Presidente de Puertos Canarios se solicita, con fecha 15 de marzo de 2022 (registro de entrada de 29 de marzo de 2022), dictamen en relación con la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad extracontractual de dicha entidad, adscrita a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, iniciado mediante solicitud formulada por (...), en nombre y representación de (...), por los daños sufridos en la embarcación de su titularidad, (...) y en diversos enseres de su propiedad, que se consideran ocasionados por el mal funcionamiento del servicio público Puertos Canarios.

2. El interesado solicita una indemnización de 66.950 euros. Esta cuantía determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo, y la legitimación del Sr. Presidente de Puertos Canarios 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 (LCCC), en relación con el art. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) y con el art. 26.a) de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias (LPC).

---

\* Ponente: Sra. Marrero Sánchez.

El art. 12.3 LCCC ha de interpretarse en el sentido de que la autoridad legitimada para solicitar el correspondiente dictamen es la que ostente la representación legal de la entidad, cuando se trate de organizaciones con personalidad jurídica propia y funcionamiento autónomo, siempre que su eventual adscripción orgánica no lesione su autonomía funcional (entidades públicas empresariales, organismos autónomos y consorcios). En consecuencia, se admite la legitimación de la Presidencia de Puertos Canarios para solicitar el Dictamen de este Consejo.

3. En el análisis a efectuar resultan de aplicación, junto a las ya citadas LPACAP y LPC, el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, aprobado mediante Decreto 52/2005, de 12 de abril, y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), entre otras normas.

4. Concurren los requisitos de legitimación activa y pasiva, tanto por parte del interesado para reclamar, por haber sufrido un perjuicio económico como consecuencia, presuntamente, del funcionamiento de Puertos Canarios [art. 4.1.a) LPACAP], actuando este mediante representante debidamente acreditado (art. 5.1 LPACAP); como por parte de la entidad a la que se dirige la reclamación, toda vez que se le imputa la producción del daño por el que se reclama.

5. En cuanto a la competencia para tramitar y resolver el procedimiento, corresponde a la Administración autonómica, actuando mediante la entidad Puertos Canarios, titular de las instalaciones en las que se produjo el daño reclamado.

6. Asimismo, se cumple el requisito de no extemporaneidad de la reclamación (art. 67 LPACAP) toda vez que la reclamación se presenta el día 9 de noviembre de 2020 respecto de un daño acaecido la noche del 5 al 6 de octubre de 2020.

## II

1. En cuanto a los antecedentes de hecho, en el escrito de reclamación presentado por el representante del interesado se expone:

*«Primero.- Que (...) y su esposa (...), jubilados son propietarios del catamarán de 8,48 m de eslora y manga 4,45 m, con matrícula (...), bajo bandera polaca, denominado (...), donde viajan por el mundo en su único bien que poseen. Se adjuntan foto de la navegación por el sistema satelital garmin de la últimas semanas y foto del catamarán.*

*Segundo.- Que tras una travesía por el océano Atlántico de una semana del denunciante y su esposa en su velero (...), sin paradas, arribó el día 5 de octubre de 2020 sobre las 23.40 horas en el pantalán del Puerto de Caleta de Sebo, con alerta de mal tiempo, de noche sin*

*luna, con escasa visibilidad y cansados, comunicando que tenía problemas de navegación, en concreto llevaban avería en el sistema de navegación, en concreto una avería en la inversora que impedía engranar la marcha atrás del motor con normalidad.*

*Tercero.- Que tras arribar al puerto, con las dificultades idiomáticas, un vigilante nocturno y no una autoridad portuaria, NI EL OFICIAL DEL PUERTO que no se encontraba presente, denegó el atraque porque no tenían cita previa o autorización de amarre con antelación (de 72 horas por Internet las personas mayores tienen que estar en conectividad total y saber idiomas), sin comprobar que había atraques libres o que podrían hacer una atraque provisional, hasta que se aclarara la situación del velero, remitiéndoles al fondeadero de la Playa de Francesa, una ubicación de difícil atraque incluso para los lugareños. Claro un vigilante nocturno, carece de la capacidad adecuada para dar una respuesta con seguridad para los particulares, cosa que un oficial de puerto, si hubiere estado, si hubiera permitido el amarre, aunque sea provisional por la edad de los tripulantes, características del velero, con problemas de motor y porque había atraques libres, además del preceptivo muelle de espera con hueco.*

*Cuarto.- Que debido al mencionado problema técnico del motor del catamarán, la desorientación de la noche, ya era el inicio 0:05 horas del día 6 de octubre, el denunciante y su esposa tuvieron que salir del puerto por la denegación del atraque y amarre, haciendo maniobras sin la debida verticalidad, por falla del motor, como acreditamos con registro del sistema satelital garmin de trayectoria, ante el desconocimiento de las aguas, la dificultad de la zona, se dirigieron al fondeadero de Playa de la Francesca por ser expulsados del Puerto de Cala de Sebo, con la dirección del barco comprometida, cansados, acabaron encallando en la restinga de Punta de Corrales, una zona de difícil tránsito para tripulaciones experimentadas, a unos 200 metros de la bocana del puerto, lanzando la señal de s.o.s “mayday” y varias señales pirotécnicas, que el Puerto de la Caleta de Sebo y salvamento ignoraron, socorriendo vecinos de la isla a sacar los pocos enseres que pudieron salvar. Esta circunstancia pudiera ser constitutivo de un presunto ilícito de la omisión del deber de socorro debida por accidente, en la persona representante legal de Puertos de Canarias o del director portuario de Caleta de Sebo a tenor del artículo 195 del código penal en relación con el artículo 33 del CP. Quedando la embarcación totalmente inservible, como adjuntamos con fotos y números testigos y medios de comunicación que se hicieron eco, (...).*

*Al cabo de los días el velero se desintegró por la acción del mar, perdiéndose el catamarán por inacción y omisión de Puertos Canarias.*

*Quinto.- Que tras pasados 8 días del accidente, el día 14 de Octubre, se entrevistó y se hizo una nota de presa firmada por (...), en la cual se dice que no disponía de autorización de atraque y que entraron y salieron con motor, no manifestó los giros y falta de perpendicularidad por problemas en la inversora del motor, asegurando que había amarres*

disponibles y hueco (entrevista en audio en la cadena SER Lanzarote), una omisión que ha lugar a indemnización por falta de refugio, sin perjuicio de una supuesta responsabilidad penal en la que pudiese incurrir, por la falta de auxilio al encallar el velero y que ni salvamento ni puertos de canarias acudieran en su auxilio.

Sexto.- El derecho a ser indemnizado por el interesado proviene del ANORMAL FUNCIONAMIENTO de un servicio portuario, en concreto por la negligencia de un vigilante, en denegar un atraque de un velero en dificultades técnicas, de pilotos mayores, con cansancio, desorientados en aguas desconocidas, con amarres libres en el puerto y el muelle de espera libre. Valorando los daños en 60.000 euros de la embarcación, más 5000 euros por enseres personales perdidos, y por lucro cesante y gastos de alojamiento en la cuantía de 75 euros diarios, ya que el matrimonio estaba jubilado y el catamarán era su domicilio.

(...)

Como sujeto pasivo afectado de la lesión causada, el interesado está legitimado a instar la indemnización por los daños sufridos en sus bienes, en este caso el catamarán de color blanco, de 8,48 m de eslora y manga 4,45 m, con matrícula (...) denominado (...), que se valoran en 60.000 euros, más 5.000 euros de enseres personales desaparecidos y 75 euros día desde el accidente hasta su nuevo domicilio que se ha constituido el día 1 de noviembre de 2020, 26 días, ascendiendo a la cantidad de 1950 euros».

2. Además, de lo expuesto el interesado en el escrito de alegaciones presentado con ocasión del trámite de vista y audiencia incluye una serie de precisiones acerca de los hechos que deben incluirse, siendo las siguientes:

«El tema fundamental omitido en el informe es el vínculo incuestionable entre el desastre y el yate arrojado del puerto en medio de la noche. Las observaciones más importantes al texto del informe:

1. ¡El hecho de que no hubo una solicitud oficial en línea no debe considerarse aquí en absoluto! La entrada al puerto fue una emergencia provocada por problemas técnicos, un defecto en el mecanismo de propulsión. Después de salir de Ceuta, pude decidir a qué puerto ir, la elección del puerto de Graciosa fue dictada por la distancia más corta en caso de falla de la propulsión. Llamé al puerto en el canal VHF como es común en todo el mundo, pero no obtuve respuesta.

2. La falla del motor, o más bien de sus controles, fue una de las causas directas del accidente. Esta falla fue informada al representante del puerto y fue ignorada. Independientemente de si era un portero o un oficial de puerto, era la persona que representaba oficialmente al puerto y tenía instrucciones del Capitán de Puerto, de lo cual ella misma informó.

3. Escribir que la tripulación del yate tenía problemas de idioma no es cierto. No digo que mi conocimiento del inglés sea perfecto, pero sí suficiente para comunicarme. Así lo

demuestra, por ejemplo, el examen estatal del inglés, que es necesario durante la defensa del doctorado (2002 - obtención del título de doctor en el campo de la Geología Marina). El representante del puerto tenía plena claridad de la situación, pero sin embargo se negó, explicándose con el orden de la Capitanía.

4. La declaración de que no hubo daños visibles en el yate es un intento de enmascarar la situación, porque el daño se manifestó con un ruido muy fuerte, que no pudo pasarse por alto. Si no se engrana la marcha atrás, se produce un ruido similar al de la selección incorrecta de la marcha en un automóvil. Como la marcha atrás no funcionaba, tuve que hacer la circulación completa en el puerto en lugar de volver al muelle con el guardia (que se puede ver en la pista del GPS). Con una marcha eficiente, no habría ninguna razón para hacer esta maniobra.

5. El motor no era de unos despreciables 3kW, sino de 11 kW (15 CV). La entrada en el certificado con respecto al motor no estaba actualizada, porque en Polonia el método de registro de yates estaba cambiando y el antiguo registro se reemplazó con una base de datos electrónica, pero las embarcaciones no se transfirieron automáticamente al nuevo registro durante el período transitorio, al mismo tiempo era difícil obtener un cambio en la entrada en el registro liquidado. El yate estaba equipado con un motor fuera borda Parsun 15 de cuatro tiempos completamente nuevo (instalado en 2017) equipado con un tornillo de extracción tipo HiTrust (sin duda, las fotos lo demuestran).

6. El daño en el mecanismo de control del motor se produjo durante un viaje en el Atlántico y se refería a los cables de control de cambios. Reparar el daño en condiciones de puerto tomaría alrededor de 1 hora y restauraría la posibilidad de frenado con el motor y retroceso con el catamarán.

7. Tener una marcha atrás eficiente permitiría frenar antes del bajío y salir del área peligrosa. Incluso en el caso de una parada en el bajío, uno podría esperar que un motor de tal potencia diera marcha atrás en el bajío, sobre todo porque encallamos con mucha tranquilidad sin dañar el yate.

8. Es un abuso extremo decir que la aglomeración de personas en la zona del accidente releva al personal portuario de prestar cualquier asistencia. Cuando lancé los cohetes rojos, el yate atrapado aún no estaba dañado y un pontón con motor o cualquier lancha a motor bastaría para sacar el catamarán del peligroso bajío y evitar su destrucción. La falta de asistencia de un puerto tan cercano fue la causa directa de la destrucción del catamarán por las olas.

9. El pronóstico del tiempo presentado en el informe muestra claramente que la rápida asistencia podría haber evitado que el yate naufragara. Fue solo con el paso del tiempo que la ola creció de 1 m a una altura de más de 2,5 m, lo que provocó que el yate se hundiera más en el bajío. También fue la razón por la que los paramédicos me sacaron del yate,

considerando que la situación era demasiado peligrosa. La fuerza de las olas se evidencia en el hecho de que el yate se desplazó por un fondo rocoso de casi 100 m, lo que destruyó por completo uno de sus cascos.

10. Escribir sobre buena visibilidad es otro elemento de malinterpretar los hechos, porque fue la falta de visibilidad de los obstáculos lo que condujo al rumbo equivocado. Después de dejar el puerto fuertemente iluminado, uno estaba completamente cegado.

11. La impaciencia del representante del puerto que exigió salir del puerto de inmediato también fue la razón por la que no podía confiar en los aparatos. Amarrando apagué los aparatos de navegación, cuando tuve que salir de improviso, estos aparatos no daban la posición correcta, sólo identificaban los satélites GPS.

12. En vista de los hechos antes mencionados, se vuelve indiscutible que si nos permitieran quedarnos hasta la mañana, no habría catástrofe, habría tiempo para reparar el control del motor, la luz del día nos permitiría detectar obstáculos a distancia, y la navegación activada con suficiente antelación indicaría el rumbo correcto. Además, una tripulación bien descansada es más resistente a los errores.

13. Había suficientes plazas libres en el puerto para albergar el yate hasta el amanecer, había muchos atracaderos libres y también mucho espacio libre en el muelle este, donde los yates no amarran permanentemente. Explicarse con la falta de plazas libres es un elemento constante de la negativa a usar este puerto (tengo fotos de cuántos lugares quedan vacíos cuando el puerto dice que no hay plazas). Al administrar el sitio de manera eficiente, sería posible no rechazar constantemente la amarradura de yates, lo que sucede aquí todo el tiempo.

14. La valoración proporcionada por la compañía de seguros no puede considerarse correcta. Ella omite por completo que el yate se sometió a una renovación general en 2010-2017! Después de la renovación, el yate era mucho más valioso que cuando lo compré. Su valor se evidencia en la lista de obras realizadas. El yate era prácticamente una unidad nueva saliendo de Gdańsk en 2018, no sólo renovado, sino reforzado y equipado con un motor de 15 CV nuevo de fábrica.

15. La valoración correcta (80 000 euros) la presenta mi perito, un especialista con muchos años de experiencia, presidente del grupo de expertos de la Asociación Polaca de Vela. Tiene muchos años de práctica en las valoraciones de embarcaciones, preparadas para compañías de seguros. Por supuesto, se puede aplicar el razonamiento presentado en el informe y restar el 10% de la comisión de venta de esta cantidad, lo que da 72.000 euros y un descuento por el consumo de la unidad. Sin embargo, aquí se debe tener en cuenta el período desde la varadura después de la renovación general, es decir, 2 años (no 17 años), lo que da una pequeña cantidad de alrededor de 4000 euros. Teniendo en cuenta estos parámetros, el valor del yate es de 68.000 euros.

16. Incluso si establecemos que la parte del equipo que se salvó es el 10% del valor (la suma sobreestimada), la valoración de la pérdida del yate sigue siendo de 61.200 euros, que es más de la suma por la que estimé el valor del yate en el momento de su pérdida.

17. Es completamente incomprensible por qué no se ha reconocido la suma de pérdidas de equipo de 5.000 euros a pesar de que he facilitado la lista de las pérdidas. No hay velas entre ellas, como sugieren los autores del informe. La lista es concreta, aunque estaba incompleta porque esperaba renovar algunos de los equipos, pero el grado de su destrucción no lo permitió. Un ejemplo es la nevera, las herramientas eléctricas y el motor principal, que aunque funcionó hasta el final en la embarcación, no volvió a arrancar después de desmontarlo de la embarcación. La lista de pérdidas tras la totalización de los equipos que no pudieron ser reparados es de 11.000 euros.

No estoy de acuerdo con las tesis principales del informe de que la catástrofe no tuvo nada que ver con la echada del yate fuera del puerto en medio de la noche, a pesar de los daños en la propulsión. Fue la causa principal de la catástrofe, la prueba es simple - si se hubiera permitido que la embarcación permaneciera en el puerto hasta la mañana - la catástrofe no habría ocurrido en absoluto (la propulsión estaría reparada y permitiría la retirada de la zona peligrosa, y la navegación sería correcta, ya que durante el día no sería posible no notar rocas sobresaliendo del agua). Además, la valoración de las pérdidas es inadecuada y no refleja el valor del yate - recién renovado y con un equipamiento caro».

### III

1. El procedimiento se inició mediante de la presentación de la reclamación efectuada por la representante del interesado el día 9 de noviembre de 2020. El día 9 de febrero de 2021 se admitió a trámite la reclamación a través de la Resolución del Director Gerente de la entidad Puertos Canarias n.º 2021/0051.

2. El procedimiento cuenta, entre otros con el informe preceptivo del Servicio y el informe pericial de la compañía aseguradora de la entidad Puertos Canarias, referido a los hechos y a la valoración de los daños, emitido por ingeniero técnico naval, a cuyo contenido se hará referencia expresa posteriormente.

Así mismo, en el informe del Servicio, entre otros extremos, se señala lo siguiente:

« (...) En la fecha del siniestro, el puerto contaba con 217 plazas de atraque existentes, de las cuales 25 no estaban operativas por averías. El resto estaban ocupadas por 192 embarcaciones (de recreo, pesqueras, comerciales y líneas regulares). Por tanto, la ocupación de los amarres el día 05-10-2020 era del 100%, NO habiendo plazas libres disponibles.

(...)

#### 5. GESTIÓN DE AMARRES

No consta que el reclamante solicitara formalmente autorización para la prestación del servicio de atraque por la web de Puertos Canarias. Tampoco consta que cursara aviso al Puerto de La Graciosa relativo a su previsión de llegada, tanto por correo electrónico, teléfono, canal VHF 9 (comunicaciones con el puerto), ni por el canal VHF 16 (llamadas de emergencia, socorro y seguridad).

Durante la planificación de la travesía, el armador pudo haber presentado la solicitud con antelación a su salida del puerto de origen.

Cuando el barco llega fuera del horario laboral es recibido por el vigilante de seguridad privada portuaria, quien informa al patrón del velero que la ocupación del puerto es total y que no es posible encontrar ningún atraque libre disponible.

#### 6. AVERÍA DEL MOTOR

El vigilante de seguridad portuario que prestó servicio en el turno de la noche del 5 al 6 de octubre de 2020 manifiesta que el velero aparentemente no presentaba ninguna avería y que el patrón de la embarcación NO le comunicó en ningún momento la existencia de avería alguna. El velero accedió al puerto por sus propios medios y salió del puerto por sus propios medios.

(...)

#### 8. RESCATE

Sobre las 00:05 h la tripulación del (...) lanzó una señal de S.O.S. "mayday" y varias señales pirotécnicas. El vigilante de seguridad avisa al 1-1-2 para informar que ha visto el destello de una bengala o cohete por el exterior del contradique.

A las 00:14 h la Sala Operativa del 1-1-2 alertó del accidente e inmediatamente los efectivos de EMERLAN (Emergencias y Rescate Lanzarote), encargados por convenio de realizar en La Graciosa las tareas del Servicio de Urgencias Canario (SUC), se desplazaron a la Punta de Los Corrales. Allí procedieron a auxiliar a sus dos tripulantes, que bajaron del velero a pie, ayudados también por vecinos de la zona. Posteriormente los trasladaron al Centro de Salud de Caleta de Sebo para que les fuera realizada una valoración médica.

Inicialmente, según manifestaron desde el 1-1-2, fue activado el helicóptero Helimer que se preparó para auxiliar a los navegantes; sin embargo, como pudieron llegar a tierra por sus propios medios, la aeronave no acudió al lugar.

Sobre las 00:10 h el vigilante de seguridad se pone en contacto telefónico con el oficial de puerto y le informa de lo sucedido. Momentos después, los dos se personaron en La Punta de Los Corrales y se encontraron el velero encallado, comprobando que la tripulación estaba a salvo y que varios vecinos habían acudido en su ayuda, así como efectivos de Emerlan».

3. El presente procedimiento carece de fase probatoria, pues no se solicitó la práctica de prueba alguna. Además, al interesado se le otorgó el trámite de vista y audiencia, formulando escrito de alegaciones, al que adjuntó diversa documentación.

4. Por último, en fecha que no consta, se emitió Propuesta de Resolución de sentido desestimatorio.

5. En el presente supuesto, se ha superado el plazo de seis meses que, para su resolución, establece el art. 91.3 LPACAP. La demora producida no impide, sin embargo, la resolución expresa del procedimiento, sin que la Administración quede vinculada al resolver expresamente por el sentido desestimatorio del silencio administrativo producido con anterioridad [arts. 21.1 y 24.3.b) LPACAP].

## IV

1. La Propuesta de Resolución desestima la reclamación, puesto que el órgano instructor considera que no concurre relación de causalidad entre el adecuado funcionamiento del Servicio y los daños reclamados, considerándose además, del contenido de la propia reclamación, que tales daños se deben exclusivamente a la actuación inadecuada del propio interesado.

En este sentido, en la Propuesta de Resolución se afirma que *«Es necesario aclarar a los oportunos efectos que el siniestro se produce fuera del Puerto de Caleta del Sebo, esto es, fuera del dominio público portuario, o lo que es lo mismo, fuera de la órbita de responsabilidad del ente público empresarial “Puertos Canarias”, lo que ya de por sí sólo permitiría desestimar la presente reclamación de responsabilidad patrimonial.*

*(...) A este respecto, hemos de continuar diciendo que, el reclamante, se limita, tras constatar lo obvio, es decir, el hecho cierto del encallamiento de la embarcación en la Punta Corrales, a manifestar que el siniestro se produjo, en síntesis y SEUO totalmente involuntarios, a/como consecuencia de “ (...) denegar un atraque de un velero con dificultades técnicas (...) ”*

*Pero es que, lo anteriormente expuesto lo hace el interesado-reclamante sin aportar la más elemental prueba de la causa directa del siniestro.*

*Por no existir, ni tan siquiera existe/consta entre la documentación incorporada al expediente instruido al efecto prueba determinante/concluyente de la que salga que el acceso de la embarcación siniestrada al puerto de Caleta del Sebo fuera de emergencia, ni del alegado -que no probado- problema técnico en la embarcación, circunstancias estas con las que pretende justificar el interesado-reclamante que se le debió asignar un atraque provisional en el puerto; el reclamante en este punto se limita a aportar un supuesto*

registro del sistema satelital garmin, el cual, por otra parte, muestra la trayectoria de la embarcación a su salida del puerto de referencia, pero de aquel, en ningún caso, se puede concluir -tal y como pretende el interesado- un presunto fallo/avería en el motor o en los mecanismos de control de aquél.

Por otra parte, el interesado-reclamante aporta un informe pericial, informe éste en el que el técnico se limita a realizar una cuantificación y/o valoración de la embarcación siniestrada, sin entrar a valorar/comprobar el estado de funcionamiento del motor o de los mecanismos de control del mismo, a lo que hemos de añadir que dicho informe se emite sin haber visitado la embarcación siniestrada y en/con base en los datos facilitados al perito por el propietario de la embarcación, tal y como admite el propio técnico.

Por contra, tenemos lo manifestado por el técnico dependiente de “Puertos Canarias” (concretamente por el Jefe de Explotación de “Puertos Canarias” en la isla de Fuerteventura) quién en su informe, de fecha 21 de diciembre de 2021, dice, al apartado 9.4, que: “No consta que la embarcación presentara ninguna avería sustancial que le impidiera navegar y fondear fuera del puerto”.

Llegados a este punto, y dado que no existe prueba directa que permita constatar que el acceso de la embarcación siniestrada al puerto de referencia fuera de emergencia, así como la realidad del presunto daño alegado en el motor o en los mecanismos de control del mismo, y habida cuenta de que la reclamación de responsabilidad patrimonial parte de aquellos para justificar la entrada de la embarcación al puerto y, posteriormente anularlos, a la denegación de la autorización -prestación del servicio- de atraque y el siniestro, esta ausencia es ya suficiente, por si sola, para desestimar la reclamación presentada, toda vez que la carga de la prueba de la misma pesa sobre la parte reclamante, e impide, en este caso concreto, apreciar la relación de causalidad cuya existencia sería inexcusable para un eventual reconocimiento de la responsabilidad de este Organismo público.

Se ha de recordar, que es al interesado-reclamante a quién corresponde la carga de la prueba sobre las cuestiones de hecho determinantes de la existencia de la antijuricidad, así como del sustrato fáctico de la relación de causalidad que permita la imputación de la responsabilidad de la Administración.

(...) Decimocuarto.- Que, buscando la posible causa eficiente del siniestro, hemos de estar a lo manifestado por el propio interesado reclamante, quién -según sus palabras- una vez entra en el puerto de Caleta del Sebo apaga el sistema GPS de la embarcación y al encender de nuevo el mismo aquel no le facilita su correcta ubicación, así como que, voluntariamente y pese a tener un fallo en el motor (extremo este que no ha quedado probado) a la salida del puerto no iza/alza las velas.

(...)

*Es decir, aun pudiendo haber probado la alegada avería en el motor, la denegación de autorización - prestación de servicio- de atraque provisional en el puerto de Caleta del Sebo a la embarcación denominada "(...)" y matrícula nº: (...), no tendría por qué haber sido la causa eficiente del accidente, pues el hecho de que la marcha atrás no funcionara -en palabras del experto de la compañía aseguradora- no era impedimento para que la embarcación pudiera navegar y fondear sin problemas.*

*La causa eficiente del accidente pudiera estar en una posible negligencia del propio interesado- reclamante, quien como ya hemos dicho apaga del sistema GPS al entrar en el puerto; no alza/iza las velas (propulsión principal de la embarcación) a la salida del puerto; y finalmente comete un error de trazado en el rumbo, todo ello junto con el cansancio acumulado tras días de travesía, etc.*

*A este respecto creemos/consideramos que ya carece de relevancia que la embarcación pudiera, supuestamente, disponer de un motor de características superiores a las especificadas en la ficha técnica de la embarcación -la cual hemos de decir nos fue facilitada por el interesado, quién en aquel momento nada dijo a este respecto.*

*Finalmente, no podemos pasar por alto que, según el propio reclamante, la embarcación de su propiedad disponía de otros dos (2) motores eléctricos que se habrían, presuntamente, instalado en la reforma realizada en la embarcación para mejorar la maniobrabilidad de la misma en los puertos (dato este que hemos extraído de la página 4 del informe-pericial de parte)».*

2. Antes de entrar en el fondo de esta cuestión, es preciso recordar la doctrina constante y reiterada de este Organismo acerca de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, la cual sigue los criterios jurisprudenciales. Así, en el Dictamen 47/2022, de 3 de febrero, entre otros muchos, se ha afirmado que:

*«En relación con el instituto de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas 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».*

*Asimismo, como se ha razonado reiteradamente por este Consejo Consultivo, tanto el art. 139 LRJAP-PAC, como el actualmente vigente art. 32 LRJSP, exigen para que surja la obligación de indemnizar de la Administración, que 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. 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».*

Esta doctrina resulta ser plenamente aplicable al presente asunto y sobre ella se incidirá posteriormente.

3. Pues bien, teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se ha de señalar que el interesado reclama porque considera que se le denegó el atraque en el Puerto de La Graciosa (Puerto de Caleta de Sebo), cuando se hallaba en una situación de emergencia, por avería en uno de los motores de su embarcación, viéndose obligado por ello a fondear en la Playa Francesa, en plena noche y en una zona que desconocía, todo lo cual provocó el posterior encallamiento de su embarcación.

Por contra, la Administración entiende, como se deduce no solo de la Propuesta de Resolución, sino también de los informes obrantes en el expediente, que el accidente sufrido por el interesado se debe, de forma exclusiva, a su propia negligencia, pues no solicitó, con la antelación previa, la preceptiva autorización para la prestación del servicio de atraque en el Puerto de La Graciosa, ni les comunicó por ningún medio válido, antes de llegar al Puerto, que se hallaba en una situación de emergencia, socorro o seguridad, como tampoco lo hizo una vez que accedió al Puerto, siendo el atraque en el mismo del todo imposible al estar todos los atraques disponibles ocupados. Además, no se considera probado que en el momento de los hechos sufriera avería alguna o que esta fuera perceptible a simple vista.

Por último, la Administración considera negligente la actuación del interesado, quien decide fondear, en plena noche, en la Playa Francesa, zona que desconoce plenamente y, además, lo hace sin tener activado el GPS, sin izar las velas, medio principal de propulsión de la embarcación, la cual carece de un motor con la potencia adecuada para auxiliar a las velas en las distintas maniobras náuticas, especialmente, en situaciones como las acontecidas en este caso.

4. 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.

En el presente supuesto, el interesado no aporta prueba alguna que permita considerar probado que, con antelación suficiente, solicitó el atraque en el Puerto de La Graciosa o que hiciera, con carácter previo a su llegada a Puerto, una llamada de emergencia, socorro o seguridad; tampoco ha acreditado por medio alguno, ni aun indiciariamente, que hubiera comunicado al personal de seguridad del Puerto que sufría una avería grave, que afectaba de forma evidente a la gobernabilidad de su embarcación, además, ni siquiera ha logrado probar que sufriera la avería que alega en su reclamación.

A su vez, tampoco acredita que en el momento de los hechos existieran plazas de atraque libres, ni que se le denegara indebidamente el atraque en el Puerto de La Graciosa.

Finalmente, tampoco ha probado que el motor principal de su embarcación fuera un motor con la potencia adecuada para evitar en un momento de peligro el adecuado auxilio a la embarcación e impedir con ello un encallamiento como el padecido.

Por tanto, en modo alguno ha demostrado una actuación incorrecta de la Administración, ni siquiera en su auxilio, el cual, como consta en el informe del

Servicio, se le prestó de forma efectiva, poniendo a su disposición todos los medios humanos y materiales con los que cuenta para ello la isla de La Graciosa.

La Administración, por el contrario, ha demostrado su actuación correcta y que la misma es del todo ajena al resultado final, el cual se debe solo a la actuación negligente del interesado, así se pone de manifiesto tanto en el extenso y pormenorizado informe del Servicio, como en el informe emitido por ingeniero técnico naval, no perteneciente a la Administración, en el que se señala lo siguiente:

*«En nuestra opinión, la causa del siniestro es consecuencia de las siguientes circunstancias:*

*1.- El Armador de la embarcación (...) no realizó una planificación adecuada de la ruta de navegación prevista. Ello es, que independientemente de posibles retrasos acumulados durante la navegación, normales en la navegación a vela, debería haber cursado aviso al Puerto de Caleta de Sebo relativo a su previsión de llegada. El plazo de 72 h de antelación en la reserva que figura en la documentación aportada es un plazo mínimo destinado a garantizar la operatividad del puerto, pero no es un plazo máximo, es decir, el Armador podría haber comunicado su previsión de llegada al Puerto de Caleta de Sebo con antelación a su salida del puerto anterior (origen).*

*2.- La embarcación (...) montaba un motor fueraborda de 3 kW. Véase que se trata de una embarcación del tipo catamarán con unas dimensiones de 8,48 m de eslora y 4,45 m de manga. Un motor de 3 kW es a todas luces insuficiente para una adecuada maniobrabilidad de esta embarcación (se trata de una embarcación bicasco de 4,45m de manga y 1,5 Tm de desplazamiento), independientemente de si la marcha atrás alegadamente no funcionaba adecuadamente. La propulsión principal de la embarcación era a vela, siendo el motor únicamente auxiliar, especialmente para las maniobras de entrada en puerto (y más en esta embarcación, que montaba un motor fueraborda de muy escasa potencia). Por otra parte, el hecho de que alegadamente la marcha atrás no funcionara, no era impedimento para que la embarcación pudiera navegar y fondear sin problemas (salvo por la reducida potencia del motor).*

*3.- El Armador de la embarcación (...) tomó la decisión de fondear en un fondeadero para él desconocido sin conocer previamente las características batimétricas de la zona y cometió un error en el trazado del rumbo establecido para llegar al mismo.*

*4.- Según la información aportada, los tripulantes del (...) llevaban varios días navegando sin escala. Ello implica un desgaste y fatiga de la tripulación que ocasiona cansancio y falta de pericia ante situaciones peligrosas que normalmente podrían haberse evitado».*

Por todo ello, procede afirmar que no se ha demostrado la concurrencia del nexo causal entre el adecuado funcionamiento del Servicio y los daños reclamados por el

interesado, pues el accidente se produjo por la sola actuación negligente del interesado, que ha ocasionado la plena ruptura de dicho nexo causal.

Al respecto, se ha señalado en el Dictamen 382/2019, de 29 de octubre, entre otros muchos, que:

*« (...) En lo que atañe al nexo causal, se ha superado la inicial doctrina que supeditada 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».*

Doctrina plenamente aplicable al supuesto que nos ocupa, por lo que, atendiendo a los razonamientos ya expresados, se considera que no concurren en el presente caso los requisitos necesarios para que proceda la declaración de la responsabilidad patrimonial de la Administración. En consecuencia, procede la desestimación de la reclamación presentada por las razones aquí expuestas.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución por la que se desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada por el interesado, se considera conforme a Derecho por las razones expuestas en el Fundamento IV del presente Dictamen.