



Universidad de Jaén

Facultad de Ciencias Sociales
y Jurídicas

Trabajo Fin de Grado

RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA ADMINISTRACIÓN POR ACCIDENTES DE TRÁFICO

Alumno: Andrea Aranda Ming

Julio, 2020

Resumen

Se realiza este trabajo de investigación con el fin de estudiar y conocer en profundidad la responsabilidad patrimonial de la Administración en lo referido a los accidentes de tráfico. Se analizan los procesos en los cuales la Administración es responsable tras tales hechos, para posteriormente identificar y categorizar los perjuicios causados por los mismos. Finalmente, se calculan y establecen las indemnizaciones que corresponden a los damnificados tras sufrir dichos accidentes.

Palabras clave:

Daños – Accidente – Vías – Administración – Indemnización – Tráfico – Responsabilidad

Abstract

This research work is carried out with the aim of gaining a thorough understanding of the patrimonial responsibility of the Administration in relation to traffic accidents. We analyze the processes in which the Administration is responsible after such events, to later identify and categorize the damages caused by them. Finally, the corresponding compensations of the victims after suffering those accidents are calculated and established.

Key words

Damages – Accident – Administration – Compensation – Traffic - Responsibility

Índice

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas	1
Grado en Gestión y Administración Pública	1
1. Origen de Responsabilidad Patrimonial de la Administración Pública.	4
1.1. Responsabilidad patrimonial.....	5
1.2. Servicios públicos.	6
1.3. Responsabilidad patrimonial por aplicación objetiva y subjetiva.	7
2. Ley 35/2015, de 22 de septiembre, Reforma del sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de tráfico.	8
3. Responsabilidad patrimonial de la Administración por accidentes de tráfico.	9
3.1. Elementos de responsabilidad patrimonial en las vías públicas.	9
3.1.1. Accidentes ocasionados por el descuidado estado de las carreteras.....	10
3.1.2. La deficiente señalización de las carreteras.	12
3.1.3. El mantenimiento imperfecto de las carreteras.	14
3.1.4. Accidentes por atropellos de especies cinegéticas.....	16
3.1.5. Accidentes producidos por desprendimientos de tierra, piedras u otros elementos.....	19
3.1.6. La responsabilidad de los contratistas y de terceros usuarios en las vías.	23
4. El sistema legal destinado a los accidentes de tráfico.....	26
5. Grado de afección de la propia acción del damnificado.....	27
6. Conclusión.	28
Bibliografía	32

1. Origen de Responsabilidad Patrimonial de la Administración Pública.

El origen de responsabilidad patrimonial surge en el año 1889 al publicarse en el Código Civil, en el cual se recoge por primera vez la responsabilidad que existía cuando se genera un daño, el cual debe ser sanado.

Actualmente, el Código Civil se ha modificado con el fin de añadir a las Administraciones Públicas. Las Administraciones Públicas se encargan de responder por los daños ocasionados a conductores, por las irregularidades o faltas que se encuentran en las vías públicas. La responsabilidad patrimonial que se produce por culpa o negligencia se encuentra en los artículos 1.902 y 1.903 del Código Civil, como señala (Ballesteros Fernández, 2007), *“se consagraba en su art. 1902 CC la responsabilidad patrimonial por actos propios culposos; y, en su art. 1903 CC, sentaba que esta responsabilidad era también exigible por los actos de las personas de quienes se debía responder”*¹.

A partir del siglo XX, los conductores se sentían más protegidos por las medidas adoptadas por el Código Civil. La administración se responsabilizaba de los daños causados, respondiendo con indemnizaciones a las víctimas de estos accidentes de tráfico.

A la Administración Pública se le considera responsable patrimonial por accidentes de tráfico, en aquellos casos que se producen los accidentes por faltas de mantenimiento o descuidos de las vías públicas. Estos fallos originan sucesos peligrosos que se debían haber evitado pero por consecuente se deben sanar y compensar.

Esta responsabilidad patrimonial fue regulada por dos leyes diferentes, la Ley de Régimen Local de 1950 y la Ley de Expropiación Forzosa de 1954. Cada ley desarrollaba los artículos correspondientes para las acciones ocasionadas y para corregir los hechos desencadenados. Estas leyes consecutivas se precisaban para llevar a cabo las funciones reguladoras, se recogían en el artículo 405. Se encargaba de una responsabilidad directa para los entes públicos. En cambio, el artículo 121 se ocupaba de los perjuicios causados por el mal funcionamiento que ofrecían los servicios públicos.

La Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado de 1957, Ley de Expropiación Forzosa de 1954 junto con su Reglamento de desarrollo se declaraban leyes oficiales para la regulación de la responsabilidad patrimonial. La doctrina se opuso a esta combinación de leyes para representar a la Administración.

¹ Ballesteros Fernández, Ángel (2007): *“Manual de responsabilidad patrimonial de los entes locales”*, p. 44.

(Dagnio, 2002) Señala *“la responsabilidad en uno de los elementos centrales de la concepción constitucional de la Administración Pública en el Estado Social y Democrático de Derecho”*².

Con la llegada de la Constitución Española, 1978³ se interpreta la responsabilidad patrimonial claramente en el artículo 106.2º, exponiendo que los servicios públicos que cometieran fallo o error a algún ciudadano, el cual, percibiera daño y que no fuera causado por fuerza mayor, serían indemnizados.

Finalmente, la Ley 30/1992 Régimen Jurídico de las Administraciones, 1992⁴ fue modificado por las actuales leyes que rigen la responsabilidad patrimonial, Ley 39/2015 Procedimiento Administrativo Común de⁵ junto con la Ley 40/2015 Régimen Jurídico del Sector Público⁶ concilio para la regulación de las responsabilidades patrimoniales que ejerce la Administración Pública.

1.1. Responsabilidad patrimonial.

La Ley Régimen Jurídico del Sector en vigor, en su artículo 32.1º define responsabilidad patrimonial como, *“el compromiso que tiene la Administración para indemnizar a los ciudadanos que se les produce el daño en algunos de sus bienes y derechos y en las lesiones causadas por el funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos”*⁷.

(Ballesteros Fernández, 2007), determina qué criterios son de imputación de responsabilidad a la Administración Pública, como es *“incurrirá en responsabilidad patrimonial la concreta Administración Pública a la que pueda imputarse la acción u omisión determinantes de la lesión. Pero como la acción u omisión determinante del daño lo es siempre de una persona física, es preciso determinar qué circunstancias han de darse para que la obligación de indemnizar recaiga sobre una Administración Pública”*⁸.

Conectando con la tesis de esta investigación, la responsabilidad patrimonial perteneciente a la Administración Pública por accidentes de tráfico, se necesita saber que las carreteras españolas se entienden por vías públicas, propiedad de las administraciones y son controladas por ellas mismas. La Ley de carreteras 37/2015 define carreteras como, *“se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de*

² DAGNIO, ALFREDO: *“La responsabilidad patrimonial del Estado y de las Administraciones Públicas: evolución legislativa y perspectivas constitucionales”*, en Boletín del Colegio de Abogados de Madrid, nº. 23, noviembre 2002, pág. 23.

³ Constitución Española de 1978.

⁴ Ley 30/1992, de 26 de noviembre, Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

⁵ Ley 39/2015, de 1 de octubre, Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

⁶ Ley 40/2015, de 1 de octubre, Régimen Jurídico del Sector Público.

⁷ Ley 40/2015, 1 de octubre, Régimen Jurídico del Sector Público, artículo 32.1.

⁸ Fernández Ballesteros, Ángel, (2007), *“Manual de responsabilidad patrimonial de los entes locales”*, pág. 59.

vehículos automóviles”⁹. Cuando se produce un accidente de tráfico en una vía pública, el conductor del vehículo a motor o alguno de sus acompañantes sufran alguna lesión o daño y las causas por las que se hayan sufrido ese accidente sea por mal estado de las carreteras, falta de señalización u otros elementos se considera de responsabilidad patrimonial de la administración en las vías. La administración se responsabilizará de los daños causados en los accidentes de tráfico donde la gestión pública es la causante. Como consecuencia, la administración aumenta las medidas de seguridad para la protección de los conductores y los ocupantes. Los factores o elementos que provoca los accidentes se deben reparar con el fin de eliminar el riesgo en las vías públicas. Finalmente las víctimas serán indemnizadas por la administración, dependiendo de las lesiones ocasionadas se le indemnizaran según lo establecido por la ley.

La ley¹⁰ obliga a que se cumpla la responsabilidad en las administraciones públicas a compensar a las víctimas de accidentes de tráfico, cuando las causas por las que se produce el accidente sean a consecuencia del mal estado de las vías. La responsabilidad patrimonial se emplea con el objetivo de cumplir los derechos de las víctimas. Las administraciones públicas deben respetar la ley y proteger a los particulares de daños que no deben soportar y aun así los sufren.

1.2. Servicios públicos.

Los servicios públicos se caracterizan por ofrecer bienes y servicios y que son atribuidos a las administraciones públicas. Estos servicios se emplean para garantizar el bienestar de los ciudadanos. La Constitución Española en el artículo 103.1 dice que “*la Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho*”¹¹.

Las administraciones se ocupan de ofrecer servicios que favorezcan a los ciudadanos, estos servicios se regulan por las Leyes 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público. Los servicios que ofrecen las administraciones públicas cumplen con el cometido de auxiliar o amparar a los particulares que así lo soliciten.

Los servicios se disponen para la Administración en los que responde por acción o por omisión, se llega a condenar a la administración por incumplimiento de sus obligaciones, (Moreno Molina & Magan Perales, 2005)¹².

⁹ Ley 37/2015, de 29 de septiembre, Ley de carreteras, Artículo 2.2º: Definiciones.

¹⁰ Ley 40/2015, de 1 de octubre, Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), Capítulo IV: De la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, Sección 1ª: Responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, Artículo 32.1ª: Principios de la responsabilidad patrimonial.

¹¹ Constitución Española de 1978, Título IV: Del Gobierno y de la Administración, Artículo 103.1ª.

¹² Moreno Molina, J.A. y Magan Perales, M.ª: “La responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas y, en especial, de las Corporaciones locales, El consultor, Madrid, 2005.

Se pretende, en este caso en particular, salvaguardar a los conductores que disfrutan de los dominios públicos, casco urbano y carreteras (vías de comunicación). Las prestaciones propuestas se basan en los mantenimientos que se deben realizar a las carreteras para su perfecta utilización (limpieza, pintura, baches, etc.). Las Administraciones Públicas se comprometen a la elaboración y construcción de las mismas para un futuro provechoso, la protección aprobada por las leyes, junto con la señalización lógica más apropiada y el mantenimiento conveniente.

En esta memoria, es necesario entender que para que no sea necesaria la responsabilidad patrimonial por la omisión que se comete por parte de las administraciones públicas es imprescindible que éstas ofrezcan un buen servicio.

1.3. Responsabilidad patrimonial por aplicación objetiva y subjetiva.

Responsabilidad patrimonial objetiva se distingue en las circunstancias en las que es provocado el daño, es decir, cuando el conductor sufre un accidente de tráfico si es provocado por elementos que dificultan directamente la conducción, es conocido como responsabilidad patrimonial objetiva. Para reconocer este perjuicio como responsabilidad patrimonial, se debe evaluar cómo se ocasionaron los daños y cómo se produjeron tales perjuicios para así responsabilizar a la administración.

Se reconoce por ley¹³ que las compensaciones serán atribuidas a todos los particulares que hayan sido dañados por antijuridicidad. En el caso, de resultar herido en un accidente de tráfico en el que la responsabilidad no pertenezca a la administración no será indemnizado ya que dicho daño se podría haber evitado. Se entiende por objetiva, los daños que se derivan de la administración a las empresas privadas para las labores ofrecidas, en estos casos, la responsabilidad se efectúa por la administración precisada por ser la administradora de los servicios que se prestan.

Responsabilidad subjetiva se alude al daño sufrido a causa de fuerza mayor o fortuita. Estos perjuicios son infundados de manera incitante, son deterioros que se pueden soslayar, es decir, se generan por culpabilidad del conductor. Una vez se produce tal menoscabo, los entes públicos no tienen que asumir los daños motivados por razones extraordinarias.

¹³ Ley 40/2015, de 1 de octubre, Régimen Jurídico del Sector Público, Capítulo IV: De la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, Sección 1ª, Artículo 34.1ª: Indemnización: *“Solo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que este no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. No serán indemnizables los daños que se deriven de hechos o circunstancias que no se hubiesen podido prever o evitar”*.

2. Ley 35/2015, de 22 de septiembre, Reforma del sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de tráfico.

La ley en vigor para la regulación de accidentes de tráfico en el que se analizan los daños y se identifican las indemnizaciones correspondientes a cada damnificación. Se conoce por la Ley 35/2015¹⁴, esta consta de un preámbulo dividido en tres partes, se constituye también de un artículo único, el cual, trata de la modificación de la “*Ley de responsabilidad civil abarcando la seguridad en la circulación de vehículos a motor*”. Este artículo se completa por siete artículos completamente “*modificado y se aprobaron por el Real Decreto Legislativo (8/2004, 2004)*”¹⁵.

Los 7 primeros artículos se corresponden a la reforma de la antigua ley. Posteriormente, se incluye el Título cuarto con la integración de dos capítulos que engloban las secciones y subsecciones estas a su vez se componen con 112 artículos en los que se describe las valoraciones de los daños que se producen a los particulares en los accidentes de tráfico. Se incorporan a esta nueva ley el baremo de los daños por accidentes de tráfico con sus pertinentes indemnizaciones.

Esta ley 35/2015 se concibe para los afectados en los accidentes de tráfico. Es una reforma actualizada, que afecta a las aseguradoras de automóviles y a las asociaciones que amparan a los lesionados en accidentes de tráfico.

La ley acredita el baremo¹⁶ que se utilizara para la indemnización. El baremo está estructurado en daños personales básicos, daños personales particulares y daños patrimoniales. Daños personales básicos se fracciona en: tabla 1.A indemnizaciones por causa de muerte, tabla 2.A dividida en dos partes: tabla 2.A.1 baremo médico, la clasificación y valoración de las secuelas y la tabla 2.A.2 se corresponde al baremo económico y la tabla 3.A indemnizaciones por lesiones temporales. Los daños personales particulares se componen de tres tablas: tabla 1.B indemnizaciones por causa de muerte, tabla 2.B indemnizaciones por secuelas y tabla 3.B indemnizaciones por lesiones temporales. Y por último, los daños patrimoniales se disponen de tabla 1.C indemnizaciones por causa de muerte, tabla 2.C indemnizaciones por secuelas y tabla 3.C indemnizaciones por lesiones temporales. Tablas del anexo de la ley 35/2015, de la reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de tráfico.

Se pretende con esta ley indemnizar a las víctimas de accidentes de tráfico para incrementar la protección. La ley 35/2015 aspira a resarcir de la manera más justa posible a las víctimas que padecen daños en los accidentes de tráfico con la satisfacción de camuflar el accidente de tráfico producido.

¹⁴ Ley 35/2015, de 22 de septiembre, Reforma del sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de tráfico.

¹⁵ Modificación del Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

¹⁶ Baremo: “*cuadro gradual establecido para evaluar los daños derivados de accidentes o enfermedades, o los méritos personales, la solvencia de empresas, etc.*”. Definición por la Real Academia Española.

La reforma abarca las indemnizaciones que les corresponden al daño emergente y al lucro cesante. El daño emergente se precisa como daños que se producen en bienes, derechos e intereses legítimos. En cambio, el lucro cesante se retribuye a los ingresos que la víctima no percibe por el daño causado en el accidente de tráfico. Afortunadamente, los incidentes provenientes de la administración y que se provoquen agravios en los particulares, serán indemnizados por el baremo.

Las tablas que integra esta ley también conciernen a los familiares dañados en los accidentes de tráfico. Los damnificados solicitan las valoraciones por daños y perjuicios para poder percibir la indemnización adecuada incluso la de sus familiares.

3. Responsabilidad patrimonial de la Administración por accidentes de tráfico.

3.1. Elementos de responsabilidad patrimonial en las vías públicas.

Los factores que originan accidentes de tráfico en las vías públicas se estudian para conocer cómo se relacionan con la responsabilidad patrimonial por infracción de las administraciones. Estos elementos que determinan tal responsabilidad se derivan de la mala praxis de los servicios públicos. Estos compromisos de la administración tratan del mantenimiento de las vías públicas, la señalización (señales antiguas o sin reflejo nocturno, deterioradas, etc.), los desprendimientos de tierras (por falta de seguridad) o incluso los atropellos de especies cinegéticas.

En las salidas por vacaciones, navidad o semana santa que son las más relevantes es cuando se producen numerosos accidentes de tráfico. Se debe reflexionar sobre los peligros que se pueden encontrar los usuarios de las vías sobre todo en fechas puntuales en las que se originan desplazamientos por carretera de forma masiva. La Dirección General de Tráfico (DGT) se concienza para salvaguardar la vida de los conductores. Los ingenieros que diseñan el trazado de las carreteras vías de comunicación o infraestructuras y hacen que cada vez se produzcan menos accidentes.

Los accidentes y las lesiones se pueden minimizar con una buena gestión. En años anteriores, no existían las movilizaciones y la publicidad que hacen que los usuarios conozcan los peligros que ahora si tenemos conocimiento gracias a la prensa, a la publicidad que brinda la “*Dirección General de Tráfico*”¹⁷.

¹⁷ Dirección General de Tráfico, Página Web de información, www.dgt.es.

En este análisis, se da a conocer a los usuarios los riesgos que son desconocidos pese a que están a simple vista y que quitan la vida a las personas. La responsabilidad de las administraciones públicas, es responder con eficacia a los ciudadanos que a diario transitan con sus vehículos y que desean volver a casa sanos. La función de proteger y cuidar a los habitantes la cubren con la buena actividad y trabajo derivados en mantener y conservar las carreteras libres de cualquier amenaza para los ocupantes de los vehículos. Se necesita dominar en profundidad los temas que hacen que se derive un incidente (hablamos de responsabilidad administrativa) con el fin de solucionar y llegar a evitar las lesiones que se pueden llegar a ocasionar desarrollando otros incidentes más graves como involucrar a terceras personas en los acontecimientos.

A continuación se estudian los elementos en mayor profundidad, de los cuales son obligatorios que se deban sanar y regenerar para evitar todos los hechos gravantes que puedan suceder en nuestras carreteras. Aprender de estos factores que veremos y cooperando la administración evitara estos problemas de responsabilidad patrimonial.

3.1.1. Accidentes ocasionados por el descuidado estado de las carreteras.

Los daños originados por el descuidado estado de las carreteras se destacan con la multitud de casos que se producen por esta situación. El Gobierno, en los últimos años, no ha destinado patrimonio para la mejora de las vías públicas. Las carreteras se demandan a diario debido a la ocupación y por el mero disfrute de viajar y conocer, lo que provoca continuamente el deterioro de las carreteras si no se ejecuta sobre ellas un mantenimiento constante.

Los servicios públicos se encargan de la eficacia y del mantenimiento de las infraestructuras. Si estas funciones no se llevan a cabo se producen los accidentes de tráfico. En estos accidentes producidos por la falta de mantenimiento se responsabiliza a la administración.

Los hechos que surgen por responsabilidad patrimonial en los accidentes de tráfico por el descuidado estado de las carreteras se corresponden con los hundimientos o zanjas que se producen por el tránsito.

También se incluyen las construcciones, se examinan las carreteras para los posibles cambios que se concesionan para evitar futuros accidentes de tráfico. Estas obras se usan para las transformaciones de muchos de los puntos ciegos (curvas cerradas) que se encuentran a la hora de conducir o se añaden circunstancias en el que el diseño no es correcto para la conducción.

Cuando hablamos de las construcciones, discernimos que son elaboradas por empresas privadas derivadas de las administraciones públicas. Las instituciones deben instruirse en las construcciones para ocuparse de la confección que estas mismas crean. Además inspeccionadas con la finalidad de la prosperidad de estas carreteras y lo más

importante cuidar a los circulantes que las van a utilizar para evitar los siniestros que pueden llegar a ocurrir por un defecto en la realización de las obras.

En consecuencia, en estos fallos se responsabiliza a los entes públicos, pues son ocupaciones de las que se tiene que responsabilizar. Los incidentes que ocurren en las autovías/carreteras dependen de la limpieza de las calzadas y del buen estado. La función de cuidar y mantener las vías de comunicación favorables permite que se proteja a los usuarios.

Así, por tanto se estudia la sentencia¹⁸ (Rec. 233/2013, del 11 de mayo de 2015, 2015). Se condena al Ayuntamiento de Murcia por responsabilidad patrimonial por un accidente de tráfico a consecuencia de una curva y una franja de grava.

En primer lugar, los antecedentes de hecho se observa que anteriormente a esta sentencia se dictó otra sentencia en la que se demandaba a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Murcia. Recurso desestimado debido a que la responsabilidad patrimonial le pertenece a las administraciones públicas. No obstante, se presenta un nuevo escrito en el cual se responsabiliza al Ayuntamiento de Murcia.

En segundo lugar, los fundamentos jurídicos se analizan para poder conocer el fallo de la sentencia. En el primer fundamento jurídico se detalla lo sucedido en el accidente de tráfico. Se reclama la responsabilidad patrimonial alegando que la víctima circulaba con su motocicleta por la carretera regional de Cartagena. La víctima se dirigía a su domicilio cuando sufrió un accidente al salirse por el margen derecho de la vía. El motorista se resbalo dentro del trazado de una curva no muy pronunciada, conducía a una velocidad inferior de 70 km/h, no obstante, fue adelantado por un turismo. A causa de ese adelantamiento la motocicleta se desplazó ligeramente hacia el lado derecho del carril, circulando así sobre la grava haciéndole perder la estabilidad. Por esta razón, la motocicleta se salió de la carretera, el conductor se golpeó contra un árbol haciéndole perder el conocimiento. Más tarde, se comprobó la existencia de una considerable franja de grava en la carretera, situada en la parte derecha y en toda la longitud de la curva, fue el desencadenante del accidente. Se considera declarar responsabilidad patrimonial de la administración por el descuidado estado de la carretera.

Por consiguiente, el punto cuarto de fundamentos jurídicos se puntualiza que la sentencia recurrida se determina la existencia de responsabilidad de la administración por los daños y perjuicios que se derivan del accidente de tráfico. La sala valoró que la motocicleta circulaba a una velocidad inadecuada, sin embargo, apreció la existencia de grava en la calzada. Asimismo, se distribuyó la responsabilidad en un 25% para la administración y un 75% para el recurrente. Por esta razón, el quinto fundamento recoge que el Tribunal cuestiona la decisión de la sala, comunicando que la valoración de la prueba transmitida por la Guardia Civil acerca de la velocidad inadecuada, se debe al informe contrastado de un perito exponiendo que la velocidad máxima es de 78'60 km/h. El recurrente presentó su reclamación de responsabilidad patrimonial a través de

¹⁸ Sentencia de 11 de mayo de 2015, Rec. 233/2013, Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso – Administrativo, Sección 6ª.

un informe de un perito industrial en el que se calculó que la velocidad de la motocicleta en el momento del accidente circulaba a 78'60 km/h y que es una velocidad prudencial para la curva. El Tribunal considera la prueba de la Guardia Civil.

Por último, la sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de la Región de Murcia estima parcialmente el recurso reconociendo el derecho del actor a ser indemnizado por la administración.

3.1.2. La deficiente señalización de las carreteras.

Antiguamente, la señalización consistía en una estaca con una placa, eran señales sobrias pero la demanda era inferior a la que hoy en día se puede percibir. Las señales verticales que se utilizan actualmente son las establecidas por el Real Decreto Legislativo 6/2015, la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial. Estas señales se componen de unos postes de acero a los que se le coloca una placa que proporciona al conductor información de las limitaciones o restricciones de la vía. La inmensa mayoría de estas señales son reflectantes para aumentar la visibilidad en situaciones adversas. En otros casos que se puede dotar a las señales de marcas luminosas que se encienden intermitentemente con la intención de captar la atención del conductor y transmitir el peligro.

La Dirección General de Tráfico obliga a las autoescuelas a enseñar la prioridad de las señales de tráfico. Primero, se debe obedecer las señales indicadas por las autoridades, en el caso de que se encuentre el agente de tráfico. A continuación, se obedecerá la señalización circunstancial, informan de obras o balizas fijas normalmente es señalización temporal. Seguidamente se respetará los semáforos y después las señales verticales. Finalmente, se obedecerá las marcas pintadas y las señales horizontales. La conducción adecuada se consigue respetando las normas de circulación. Con estos avances tecnológicos y estas normas de circulación la administración evita que se produzcan muchos accidentes de tráfico.

La administración es responsable de la falta de señalización o de las averías que estas tengan y desencadenen incidentes en las vías públicas. Los errores se engendran por la deficiente seguridad, en los casos de obras, lo adecuado se estima en la señalización en estos tramos. En los acontecimientos que sucedan un accidente de tráfico por carencia de señalización o indicador de la existencia de las obras será la administración la responsable de dicha acción así lo establece la “*Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial*”¹⁹. En las ocasiones en las que se origine un accidente de tráfico por obras y se hallase la señalización correcta la responsabilidad sería del particular.

¹⁹ Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, Título III: Señalización, Artículo 57.3º: “*La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en vías corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de las mismas, en los términos que reglamentariamente se determine. Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del tráfico*”.

Para estudiar este contenido, analizamos la sentencia (3643/2012, de 30 de mayo de 2012, 2012)²⁰, se interpone el recurso de casación con reclamo de responsabilidad patrimonial a consecuencia de daños sufridos en un accidente de tráfico.

En los antecedentes de hecho se resume, la desestimación del recurso contencioso administrativo. Además, se determina dictando sentencia revocando la resolución de la Ministra de Fomento y por el Vicesecretario General Técnico del Departamento en el que se acordaba desestimar la responsabilidad patrimonial administrativa y se dispone indemnizar al demandante.

Para comenzar, el primer fundamento jurídico se desarrolla el accidente de tráfico. La primera infracción por parte de la administración es la falta de señalización, ligado al escaso mantenimiento de la calzada. El accidente de motocicleta se produjo por la calzada mojada una velocidad inadecuada y las señales horizontales que se resbalaban por la propia pintura. Así, un informe técnico indicó que la principal causa es la pintura de las señales de la calzada. Igualmente, el informe se anexiona con la falta de señalización, por el peligro que existe al pisar las señales horizontales. Por otro lado, se añade las biondas y los postes metálicos conocidos como dobles T, justos estos prohibidos en el tramo en el que ocurrió el accidente. El recurrente reconoce que la falta de señalización y de luminosidad son determinantes a la hora del accidente. Por consiguiente, las señales horizontales se encontraban en mal estado lo que se produce la falta de adherencia.

A continuación, el segundo fundamento jurídico se expone el motivo del recurso de casación, debido a la infracción de las normas aplicadas y se infringen el artículo 106.2 CE y los artículos 139 y 141 de la Ley 30/92, actualmente reformada por la Ley 40/2015 y sus artículos correspondientes 32 y 34. Debido a esto, se considera infringida la responsabilidad patrimonial de las administraciones públicas. De otro modo, se declara la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas a causa del funcionamiento normal o anormal que suceden en los servicios públicos por lo que, se estima el recurso y se invalida la sentencia recurrida.

El fallo, finalmente se estima parcialmente el recurso contencioso – administrativo, estimando también que existe responsabilidad patrimonial. También anulando a su vez la resolución de la Ministra de Fomento. Se declara que debe ser indemnizado por la Administración del Estado.

²⁰ STS 3643/2012, 30 de mayo de 2012, Tribunal Supremo, Sala Contencioso Administrativo, Sección 4ª.

3.1.3. El mantenimiento imperfecto de las carreteras.

La conservación de las carreteras consiste en preservar y proteger para el uso y disfrute sin posibilidad de que existan altercados. El mantenimiento es muy necesario ya que se puede prevenir los accidentes de tráfico.

La responsabilidad por la que se le adjudica a la administración se comete por la falta de seguridad y la prolongación de las vías. Meramente la conservación de las carreteras del que se encargan los servicios públicos es del saneamiento. Así pues, cuando el saneamiento no es el adecuado la administración será la causante de la provocación de un accidente.

Sentencia²¹ (255/2014, del 18 de mayo de 2014, 2014). Esta sentencia, condena al Ayuntamiento de Pamplona a pagar a un ciclista, por la caída que tuvo en la rotonda UPNA a consecuencia de haber barro en la calzada.

Para comenzar, en lo referente a los antecedentes de hecho, se debe mencionar a modo de resumen lo que contienen tales; la procuradora en representación de la víctima, presento el 20 de junio de 2013 una demanda, interponiendo recurso ante el contencioso – administrativo, contra la resolución del 27 de mayo de 2013, se desestima la responsabilidad patrimonial por los daños sufridos como consecuencia de un accidente de tráfico. El juicio se celebró por los trámites prevenidos en el art. 78 de la Ley Jurisdiccional, quedando los autos pendientes de dictar la resolución procedente. No podemos dejar de mencionar el apartado tercero, de antecedentes de hecho, contiene que en el presente procedimiento se han respetado los trámites legales.

En cuanto a los fundamentos jurídicos recogidos en la sentencia, se debe analizar para entender el fallo de la misma. Principalmente, el fundamento jurídico primero, la víctima reclama una cuantía por los daños materiales y personales sufridos a consecuencia de la presencia de barro existente en la calzada, el conductor de la motocicleta perdió el control a consecuencia de ello. Por tales motivos, se considera que existe responsabilidad de la Administración por el estado de la calzada y por la ausencia de señalización de la zona. Sin embargo la parte demandada, en esta ocasión la Administración, se opone a la demanda formulada por la otra parte, y expone su propia reclamación. El fundamento jurídico segundo, se refiere a la responsabilidad patrimonial de la administración. Se basa en la Ley 30/1992 en su artículo 139 y 141, actualmente y por consecutivo, se corresponde a los artículos 32 y 34 de la Ley 40/2015.

En el apartado tercero se recoge los daños producidos en accidentes de tráfico junto con los accidentes de tráfico que se producen por la acción directa de terceros sobre la calzada, aquellos que no excluyen la imputación de responsabilidad a la administración, siendo necesario fijarse en el nexo causal y que el mismo sea eficiente. Cuando se trata de casos acontecidos por arrojar elementos a la calzada por terceros se le corresponde demandar al tercero, al menos en un primer momento, se debe acreditar la carga de la prueba, que tales hechos sucedieron así, en este caso, el barro de la

²¹ Sentencia 255/2014, del 18 de mayo de 2014, Juzgado de lo Contencioso – Administrativo de la Comunidad Foral de Navarra.

calzada fue originado por un tercero pero es considerado responsabilidad de la administración la limpieza de la calzada y mantenerla en buen estado para la correcta circulación de la misma. Respecto al cuarto punto, la administración se opone a las pretensiones y cuantía que se le reclaman, puesto que, la parte demandante no ha llegado a probar y a acreditar las pruebas suficientes sobre la dinámica del accidente. Se observa que la intervención de un tercero en los hechos producidos pueda romper el nexo de causalidad entre los daños y el funcionamiento anormal de la Administración Pública. Por todo lo expuesto se considera que se cumplen las obligaciones para que se establezca esa responsabilidad patrimonial.

Finalmente y en lo que respecta al FALLO, el juez estima el recurso interpuesto por la parte demandante contra la resolución que se llevó a cabo. Se dice de la misma que queda revocada y sin efecto y por tanto reconociendo, el derecho de la recurrente a ser indemnizada por el Ayuntamiento de Pamplona con la cantidad acordada por la Ley 40/2015 RJSP.

Sentencia (Rec. 2607/2010, del 7 de febrero de 2012, 2012)²². Se condena a la Administración del Estado a indemnizar a un motorista, por daños sufridos en un accidente de tráfico en la provincia de León.

Los antecedentes de hecho apuntan que se desestimó el recurso contencioso administrativo contra la Resolución del Ministerio de Fomento. Posteriormente, tramitándose el recurso de casación.

En lo referente a los fundamentos jurídicos, se recoge la información sobre los hechos del accidente. En primer lugar, se alega que sobre las 23'15 horas el recurrente conducía su motocicleta y en el punto kilométrico 143'900 donde se inició el trágico accidente por causas que aún se desconocen se desvió hacia la izquierda de la calzada colisionando contra los postes de valla de seguridad. La víctima sufrió daños al colisionar, seccionándose la pierna izquierda acabando su cuerpo en la calzada del sentido contrario. Junto a la víctima se encontraba la compañera, ambos observaron la protección de la calzada. El inconveniente se debe a la falta de seguridad vial imputable a la administración. La administración se encarga de velar por la protección y seguridad de las carreteras. Los postes de seguridad situados en las calzadas actúan como cuchillas, no protegiendo a los circulantes, tales como son las motocicletas. No obstante, la policía local del Ayuntamiento de León presentó un atestado en el cual, apuntaba la exposición que anteriormente se ha interpretado. Por otro lado, el jefe de Conservación de Dragados y Begar advierte al Ministerio de Fomento durante los meses antes y en el mes que se originó el accidente no se habían reparado y efectuado el apropiado mantenimiento de las barreras de seguridad doble.

Apartado tercero, se estipula el por qué el motivo de casación. Se debe a la infracción de la responsabilidad administrativa, alegando el recurrente las lesiones padecidas por la existencia de vallas de protección con aristas cortantes. Además, se reconoce la relación de causalidad junto con el nexo causal entre la ubicación y el

²² Sentencia 7 de febrero de 2012, Rec. 2607/2010, Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso – administrativo, Sección 4ª.

mantenimiento de las biondas, daños que no se pueden negar. Por estos motivos, la administración debe indemnizar a la víctima a consecuencia de las lesiones sufridos por la bionda. En cuanto a las biondas, la administración conocía los daños que estas producían y son elementos de riesgo, especialmente para los motoristas. Como resultado, la administración debe reparar dichas biondas, ya que, las biondas existentes no obran correctamente.

Por todo lo expuesto, el FALLO determina que el recurso contencioso – administrativo se estima, así desestimando la Resolución del Secretario General Técnico del Ministerio de Fomento y se rectifica la existencia de responsabilidad patrimonial de las administraciones. La Administración del Estado está obligada a indemnizar al recurrente.

3.1.4. Accidentes por atropellos de especies cinegéticas.

Los accidentes que suceden por atropello a especies cinegéticas en algunos casos son responsabilidad de la administración. De manera que, las especies cinegéticas por él (Real Decreto 1095/1989 se declaran las especies objeto de caza y pesca y se establecen normas para su protección, 1989)²³, son aquellos mamíferos, y aves (como por ejemplo son los animales de caza: jabalí, ciervo, gamo, corzo, etc.).

Estos animales se encuentran en cotos de caza o en parajes naturales. Suelen estar condicionado por vallas para que no existan fugas de estos animales hacía las carreteras. Los cotos están controlados por los guardas de cotos, los guardas de los cotos se encargan del mantenimiento y supervisión de estas extensiones, en cambio el mantenimiento y control de la fauna de los parajes naturales es responsabilidad de la administración a través de sus funcionarios públicos.

Para prevenir peligros de poder atropellar un animal los entes públicos anuncian el riesgo mediante señales de tráfico. Es primordial que exista la señalización y que su paso sobre la vía esté restringido por vallas.

La administración, y sólo ésta, será responsable en los accidentes que se hayan producido cuando se den las dos condiciones siguientes: cuando el vallado no se encontrara en condiciones estables para limitar al animal a salir de su zona, y esta alambrada no fuese reparada por la administración. Y en segundo lugar, por la falta de señalización advirtiendo de los peligros que pueden aparecer en esa carretera si no existe dicha señal la administración será responsable de este suceso.

Finalmente, la responsabilidad por atropellos en situaciones normales de especies cinegéticas en vías públicas, el responsable no será la administración, sino el conductor del vehículo mientras no suceda lo anteriormente expuesto. Si sucede lo precedente la responsabilidad será de la administración.

²³ Real Decreto 1095/1989, de 8 de septiembre, Declaran las especies objeto de casa y pesca y se establecen normas para su protección.

Basándome en mi propia investigación en la búsqueda de sentencias ligadas a los accidentes de tráfico por especies cinegéticas que le correspondan a la administración por su responsabilidad. Es complicado responsabilizar a la administración en estos hechos. La administración solo se culpabiliza cuando la valla del cercado no esté en un perfecto mantenimiento, es decir, con roturas. En los sucesos de atropello y de daño al particular la responsabilidad se convierte en responsabilidad civil y recae sobre el dueño de la finca en algunos aspectos y en otros aspectos en el particular del automóvil. Según la exploración realizada en este punto, también se considera que la responsabilidad patrimonial de la administración es muy reducida.

Se analiza la sentencia (Rec. 12/2006, del 12 de junio de 2007, 2007)²⁴. Esta sentencia, reclama responsabilidad patrimonial de la Administración a consecuencia de daños ocasionados a un vehículo por la irrupción de un corzo en la vía.

Los antecedentes de hecho, primeramente expresa que anteriormente se dictó sentencia con desestimación presunta, a través de silencio administrativo, por el cual el recurrente reclamaba la responsabilidad patrimonial por el accidente que había sufrido por una especie cinegética. Es importante mencionar, en el segundo antecedente cabe la revisión de dicha sentencia. Se debe a la falta de documentos que no se proporcionaron en aquel momento, que existieran documentos no reconocidos o de falsedad. Posteriormente, se confirma la falsedad, la sala exige la revisión y revoca la sentencia.

En lo referente a los fundamentos jurídicos, concretamente el segundo, se describe cómo sucedieron los hechos del accidente. El reclamante conducía su vehículo por la carretera de tramo recto, el pavimento se encontraba húmedo, cuando el animal invadió la calzada atropellándolo el conductor. En este accidente se desencadena con la muerte del animal junto con los daños al vehículo en la parte delantera. Sin embargo, la demanda que se interpuso fue desestimada, a pesar de la desestimación, se dirigió a la Consellería de Medio Ambiente solicitando el derecho a ser indemnizado por los daños sufridos en el vehículo y por la indemnización de costas del Juicio Verbal Civil. Como dice el Juzgado de lo contencioso – administrativo se estima la indemnización por costas del Juicio Verbal. El demandante alega que *“la sentencia se basó en un informe erróneo de la Administración y como consecuencia de ello obligo al recurrente a acudir a la jurisdicción civil, no puede intentar de nuevo en la vía contenciosa, sino lo que el recurrente tiene que ejercitar es la acción del artículo 102 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso – Administrativa que dispone: 1. Habrá lugar a la revisión de una sentencia firme: b) si hubiere recaído en virtud de documentos, que al tiempo de dictarse aquella, ignoraba una de las partes haber sido reconocidos y declarados falsos o cuya falsedad se reconociese o declarase después”*.

Por último, y analizando el FALLO, debido a las razones precedentes la Sala de lo Contencioso – Administrativa declara que no cabe el recurso de revisión. De cualquier modo, en esta sentencia no se declara que no exista la responsabilidad patrimonial por parte de la Administración, es causado por la falta de documentación.

²⁴ Sentencia 12 de junio 2007, Rec. 12/2006, Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso – administrativo, Sección 2ª.

A continuación, análisis de sentencia (STSJ 3/2015, del 5 de enero de 2015, 2015)²⁵ por responsabilidad patrimonial de la administración en un coto de caza sin las medidas correspondientes de seguridad. Los hechos del accidente dieron lugar en la ciudad de Santander, los damnificados son una empresa aseguradora y un civil.

A modo de resumen, los antecedentes de hecho en primer lugar, recogen las circunstancias en las que se produjo el accidente. En pocas palabras, el vehículo colisiono contra un jabalí. Asimismo, los recurrentes reclamaron ser indemnizados, además demandaron la resolución recurrida por considerar que es contraria al ordenamiento jurídico. Por el contrario, los Servicios Jurídicos del Gobierno de Cantabria declaró la inadmisibile falta de competencia del Juzgado contencioso – administrativo. Como resultado, se desestima la demanda.

Se debe mencionar el apartado sexto, de dichos antecedentes, contiene que la damnificada interpone un recurso contencioso por responsabilidad patrimonial por los daños y lesiones causadas por el atropello del jabalí. Seguidamente, la reclamación fue admitida, de este modo, se le indemnizo por parte de la administración por las lesiones, daños y costas.

Respecto a los fundamentos de jurídicos, primero, se recoge que la parte de la compañía de seguros reclama al Gobierno de Cantabria el insuficiente mantenimiento, cuidado y conservación, además, la falta de protección en el cercado del coto para evitar la salida de los animales. Por tales motivos, el Gobierno se opone a la demanda, argumentando que había señales indicando la existencia de animales y que la protección de la valla es responsabilidad del coto de caza.

El segundo fundamento jurídico, el damnificado por el accidente alega que el accidente se debe al funcionamiento anormal por parte de la administración. Por esta razón, reclama los daños fisiológicos, perjuicio estético, daños morales y por los días que tuvo que permanecer ingresado en el hospital.

Se considera que el día que se produjo dicho accidente, no había programada ninguna cacería, por esta razón el dueño del coto no tiene la responsabilidad. No obstante, la finca de caza no tiene vallado, debido a que resulta incompatible con el régimen cinegético de los terrenos. Posteriormente, el cuarto fundamento, los reclamantes exigen responsabilidad ante el Ministerio de Fomento, más tarde desestimada.

Resulta necesario analizar el fundamento sexto, para comprender la legitimación activa del seguro, acogido al art. 43 de la Ley de Contratos y Seguro. La compañía de seguros es la encargada de gestionar y de indemnizar los gastos de hospital de la damnificada. *“Conforme a ello y a los efectos de dilucidar si la aseguradora demandante tiene legitimación, o más precisamente, acción, para reclamar, interesa recordar que los hechos base de la pretensión son: 1) un accidente de tráfico, en el que resultaron lesionados el conductor de la moto objeto del seguro suscrito por la demandante y la ocupante; 2) un accidente causado por un elemento ajeno a la conducción, la irrupción de un jabalí y sin que conste incumplimiento del conductor; y*

²⁵ STSJ 5 de enero 2015, Cantabria, Procedimiento Ordinario, Tribunal Superior, Sala de lo Contencioso - administrativa

3) el pago por la aseguradora de la motocicleta de todos gastos derivados de la asistencia sanitaria prestada a los dos lesionados”²⁶. Del mismo modo, como dicta el art. 7 de la misma ley, la aseguradora está obligada a satisfacer por los daños sufridos y por sus propios bienes. Y, una vez se indemnicen dichos pagos, la aseguradora podrá volver a ir contra el tercero.

Finalmente, se estima parcialmente la demanda, tanto por la compañía de seguros como por los dos damnificados en el accidente. Se declara a ser indemnizada a la acompañante por los días de incapacidad temporal y por las secuelas. También al conductor y a la compañía de seguros desde la fecha que se hizo la reclamación administrativa.

3.1.5. Accidentes producidos por desprendimientos de tierra, piedras u otros elementos.

Los accidentes de tráfico producidos por desprendimiento de tierra, piedra u otros elementos son de responsabilidad patrimonial en las vías públicas.

Surge responsabilidad patrimonial de la administración en estos casos de desprendimientos, en el que las mallas de seguridad no están bien colocadas, porque simplemente no existen o por motivos de meteorología se producen deslizamientos del terreno. Estas barreras son colocadas para prevenir los posibles desencadenantes que puedan surgir pero aun así pueden dejar de ejercer su función si no son reparadas y revisadas por los entes públicos.

De este asunto, se conoce que los accidentes producidos por desprendimientos provocan daños materiales en los vehículos que se encuentran circulando por las vías públicas. De este modo, los desprendimientos, tales como caídas de vallados o árboles a consecuencia de fenómenos meteorológicos adversos desencadenan accidentes de tráfico.

Fundamentalmente los hechos por desplome de tierras u otros objetos a la vía no siempre corresponden a las malas condiciones meteorológicas, simplemente existen la fatalidad de que los desprendimientos surgen pudiéndose evitar con las barreras o mallas protectoras que obligatoriamente deben situarse en el lugar.

En resumen, la administración será responsable de todos los elementos que surjan en las vías públicas. Aún en este caso, que tengan la calzada limpia con un mantenimiento completo, conservación y reparación correcta y la señalización adecuada, no cabe además el examinar los vallados para que se encuentren en perfectas condiciones, que periódicamente sean reparados o renovados por otros mejorados para disfrutar de la seguridad vial. La administración es consciente de los peligros que pueda desarrollar una caída de rocas de grandes magnitudes, causando lesiones muy graves

²⁶ STSJ Cantabria 3/2015, 5 de enero 2015, Procedimiento Ordinario, Sala de lo Contencioso Administrativo, Fundamento Jurídico Sexto.

que puede resultar el fallecimiento de las personas del vehículo. Además puede propiciar que se desencadenen una serie de accidentes en cadena.

Esta sentencia (SJCA 104/2014, del 13 de mayo de 2014, 2014)²⁷, dictada a través del Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Santander, determina la reclamación sobre responsabilidad patrimonial por desprendimientos de tierras en los que se ve afectados una aseguradora y un conductor.

Anteriormente, como es conocido por los antecedentes su reclamación de responsabilidad patrimonial fue desestimada. Más tarde, se admitió a trámite por los apercibimientos legales. En ella, se celebró la vista, cada uno con su contestación. Tras ello, se practicó las pruebas que fueron admitidas y se solicitó la desestimación de la parte actora.

Como resultado, los actores comienzan a formular el recurso para la desestimación por la reclamación de responsabilidad patrimonial por daños sufridos en su vehículo por la colisión, tras un desprendimiento de tierra.

Los fundamentos de derecho recogen el principio de responsabilidad patrimonial de la administración por el art. 106.2 CE, *“los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos”*²⁸. Cuando se habla de responsabilidad, también se aplica a los órganos de la jurisdicción contencioso administrativa a través de los artículos 9.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial y art. 139 Ley Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común anteriormente citado por el art. 106.2 de la Constitución Española.

Como bien hemos ido conociendo a través de esta investigación, la responsabilidad patrimonial por parte de la administración se conoce por:

- Un acto que sea imputable a la administración que se pueda acreditar que es por una actividad que es desarrollada por la administración pública.
- La existencia de casualidad entre el acto producido por la administración y los daños ocasionados.
- La falta de fuerza mayor.

Por estas razones, se conoce la responsabilidad patrimonial, en cambio si no se perciben estos actos se entiende como pérdida patrimonial antijurídica.

El cuarto fundamento de derecho, uno de los puntos más importantes, recoge las pruebas periciales, en este caso, el Informe Atestado de la Guardia Civil, en el cual reúne las fotografías y se testifica que el accidente se originó por una colisión con piedras, tierra y vegetales. Estos materiales se encontraban en la calzada por un desprendimiento ocasionando daños al vehículo y lesiones al conductor. No estamos ante una reclamación por la falta de limpieza o por el descuidado estado de la carretera, si no nos enfrentamos a una reclamación por la falta de medidas de protección para la

²⁷ SJCA Santander, 104/2014, 13 de mayo 2014, Sala de lo Contencioso Administrativo.

²⁸ Constitución Española, Art. 106.2, Título IV, Del Gobierno y de la Administración.

contención de desprendimientos. Estas pruebas son suficientes para acreditar como sucedió el accidente y los daños causados. Así, alegando que el conductor no pudo evitar dicho accidente.

Para saber si la administración tiene la obligación legal de mantener y conservar la seguridad de esta vía, se analiza en el quinto fundamento. La responsabilidad consta de los bienes jurídicos que se encuentran en juego como son la seguridad, la vida e integridad de las personas y de sus bienes. Hay que tener presente, que en este caso el funcionamiento no ha sido correcto, ya que el desprendimiento fue por motivos de obra que anteriormente se habían producido. Por tales motivos, las obras que se realizan en zonas cerca de las vías suponen un riesgo posterior por los desprendimientos, sin embargo no siendo sanados con medidas de protección. Estamos ante un funcionamiento anormal de los servicios públicos por seguridad de las vías.

El FALLO estima íntegramente la demanda por lo expuesto anteriormente y se indemnizan al conductor del vehículo y a la compañía de seguros.

Análisis de una segunda sentencia, (SJCA 141/2014, del 17 de junio de 2014, 2014)²⁹, se reclama responsabilidad patrimonial a la administración del ayuntamiento de Cantabria por un accidente de tráfico por una colisión tras producirse un desprendimiento de piedras y tierra.

En primer lugar, los antecedentes de hecho, en modo de resumen, la procuradora de la parte demandante demanda la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria a través de un recurso contencioso administrativo, en el cual se desestima la responsabilidad patrimonial. Más tarde, se admite a trámite por el cambio de demandados. A continuación, se practican las pruebas (documentales y testificales) admitiéndose, y cada una de las partes alegan y solicitan sus pretensiones de estimar o desestimar la demanda en cuestión.

A lo referente a los fundamentos jurídicos, para comenzar, la parte demandante formula un recurso para desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial. El gobierno alega la falta de pruebas de causa del daño. Como se ha citado en la sentencia anterior, el art. 106.2 de la Constitución Española describe el principio de responsabilidad patrimonial de la Administración. Con ello, se conoce la existencia de responsabilidad patrimonial por parte de la administración la cual debe hacer frente a los daños ocasionados al conductor del vehículo.

El apartado tercero, hace referencia a una *“sentencia del Tribunal Supremo de 13 de septiembre de 2002”* se refiere a la responsabilidad objetiva de la administración como los funcionamientos que desarrollan los servicios públicos, diciendo que: *“en reiterados pronunciamientos de este Tribunal Supremo (se) tiene declarado, Sentencia de 5 jun. 1998, que “La prestación por la Administración de un determinado servicio público y la titularidad por parte de aquella de la infraestructura material para su prestación no implica que el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de las Administraciones Públicas convierta a estas en aseguradoras universales de todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para*

²⁹ SJCA Santander, 141/2014, 17 de junio de 2014, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera.

los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, porque de lo contrario, como pretende el recurrente, se transformaría aquel en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico”³⁰.

En cambio, *“la sentencia de 6 de noviembre de 1999 dice que “Debe, pues, concluirse que para que el daño concreto producido por el funcionamiento del servicio a uno o varios particulares sea antijurídico basta con que el riesgo inherente a su utilización haya rebasado los límites impuestos por los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social. No existirá, entonces deber alguno del perjudicado de soportar el menoscabo y, consiguientemente, la obligación de resarcir el daño o perjuicio causado por la actividad administrativa será ella imputable”³¹.*

Por otro lado, el Cuarto, el cual recoge el Informe Atestado de la Guardia Civil, reúne las fotografías y testificales. El accidente se produce por una colisión con una piedra aproximadamente de unos 40 centímetros de diámetro, piedra que se aposento en la carretera por un desprendimiento causando daños al vehículo. Al provocar un accidente y se debe a un desprendimiento de tierras o piedras, se señala a la administración no por el mantenimiento o descuido de la vías públicas sino por la falta de medidas de protección para la contención de desprendimientos (mallas de protección). Estas pruebas son concluyentes para acreditar como se desarrolló el accidente y los daños ocasionados, además, la víctima no tuvo una conducta negligente, la testifical muestra que la caída de la piedra fue fortuita por lo tanto el accidente fue inevitable para el demandante.

En conclusión, el FALLO el juez estima íntegramente a la parte demandante contra la Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria desestimando la reclamación de responsabilidad patrimonial. Por consiguiente, se condena al Gobierno de Cantabria a indemnizar a la parte demandante y a pagar las costas.

³⁰ SJCA Santander, 141/2014, 17 de junio de 2014, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. STS Tribunal Supremo, de 13 de septiembre de 2002

³¹ SJCA Santander, 141/2014, 17 de junio de 2014, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. STS de 6 de noviembre de 1999.

3.1.6. La responsabilidad de los contratistas y de terceros usuarios en las vías.

Cuando nos referimos a la responsabilidad de los contratistas y de terceros usuarios de la Administración, se basa en el (Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, 2011), concretamente en el artículo 214 que dice:

“1. Será obligación del contratista indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato. 2. Cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, será ésta responsable dentro de los límites señalados que se causen a terceros como contrato de obras o en el de suministro de fabricación. 3. Los terceros podrán requerir previamente, dentro del año siguiente a la producción del hecho, al órgano de contratación para que éste, oído el contratista, se pronuncie sobre a cuál de las partes contratantes corresponde la responsabilidad de los daños. El ejercicio de esta facultad interrumpe el plazo de prescripción de la acción. 4. La reclamación de aquéllos se formulara, en todo caso, conforme al procedimiento establecido en la legislación aplicable a cada supuesto.”³²

La ley admite de manera general a indemnizar a terceros por los daños y perjuicios en los cuales los contratistas estén sujetos por contrato a ejercer su responsabilidad. En cambio, las excepciones varían a causa de los daños y perjuicios que hayan sido efectuados a través de una orden inmediata y directa por parte de la Administración. También se consideran responsabilidad de la Administración aquellos accidentes que se han producido por una mala elaboración de proyectos que han sido dirigidos por esta misma, sólo por estas excepciones la responsabilidad recae sobre la Administración.

Los contratistas asumen la responsabilidad en los momentos en los que ejecutan su labor sin que se haya establecido en el contrato la actividad a realizar específicamente de una manera determinada. Al contrario, cuando la Administración ordenada de manera determinada y de forma concreta a los contratistas o el contratista la responsabilidad patrimonial recae en la Administración.

Los contratistas no se consideran de la organización administrativa, es por ello, que se le imputaran la responsabilidad cuando se produzca un accidente o daño por los hechos que se podrían haber evitado, en cambio, si la responsabilidad está sometida a normas impuestas por la administración a los contratistas, la responsabilidad recae sobre la administración (Bocanegra Sierra, 1978)³³.

³² Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, Capítulo III, Ejecución de los contratos, Artículo 214. Indemnización de daños y perjuicios.

³³ Bocanegra Sierra, R: “Responsabilidad de contratistas y concesionarios de la Administración por los daños causados a terceros”, en REDA 18/78.

Sin embargo, (Ruíz Ojeda, 2003) desarrolla que el contratista es contratado para realizar una obra y si se produce un accidente la culpa no recaería en el contratista sino en la administración por la contratación del contratista y de crear riesgo³⁴.

Respecto a este apartado, en el que la responsabilidad patrimonial recae sobre la administración y los contratistas, se analiza la sentencia (SJCA 232/2016, del 1 de diciembre de 2016, 2016)³⁵, por funcionamiento anormal, por el cual se reclama responsabilidad patrimonial por daños personales tanto al Ayuntamiento de Camargo y a la empresa contratista.

La parte actora reclama responsabilidad patrimonial al resbalar con su motocicleta a consecuencia de la existencia de gravilla en el carril por el que el conductor circulaba. Gravilla que desciende de una obra de asfaltado que se encontraba en esa calzada, obras realizadas por una empresa codemandada contratada por el ayuntamiento, obras que se encontraban sin señalizar. Para comenzar, se demanda a través del recurso contencioso administrativo contra la Resolución del Ayuntamiento de Camargo, la cual excluye la responsabilidad municipal y del contratista. Una vez admitidos a trámite, se práctica la prueba de propuesta y admitida (tanto documental, testifical y pericial).

En los fundamentos de hecho, Primero, como anteriormente se desarrollaban los hechos del accidente, además se añade la responsabilidad del ayuntamiento junto con la entidad contratista que realizaba las obras y de manera directa con la aseguradora municipal como los causantes del daño. El ayuntamiento alega falta de prueba del hecho, irresponsabilidad en el daño al existir un contratista, así culpando al conductor que no respecto la señalización que tenía la calzada.

A continuación, el Quinto fundamento, expresa que la resolución es recurrida y por lo tanto, la reclamación es desestimada por la falta de prueba en la relación causal entre los daños y el funcionamiento del servicio público. Con ello, se exonera al ayuntamiento y al contratista. Tras la falta de prueba suficiente de hechos, se entiende que el conductor se percató de las obras, conduciendo sin la suficiente sensatez y responsabilidad la cual requería la vía tras encontrarse en obras y con la señalización pertinente. Por otro lado, el contratista responsable de la obra cumplía con maestría el contrato de obras para la ejecución de asfaltado del vial. En cambio, la administración no tiene responsabilidad en este accidente ya que la señalización no es una orden directa para el contratista, sino que el contratista tiene el deber de señalizar la obra y aun así como se ha expuesto la señalización cumplía la normativa. Finalmente, llegando a la determinación de que el conductor se despistó y sucedió dicho accidente.

No conforme el demandante, recurre la resolución, y además las dos pretensiones que tenía anteriormente con el ayuntamiento y contratista. Añadiendo la condena a la aseguradora.

³⁴ Ruíz Ojeda, A: "La responsabilidad de la administración contratante en los supuestos de daños causados a terceros por sus contratistas y concesionarios (inercias y atolladeros del instituto resarcitorio en el ámbito de la contratación administrativa" en Nuevas líneas doctrinales y jurisprudenciales sobre responsabilidad patrimonial de la Administración, Cuadernos de Derecho Judicial, Madrid, 2003.

³⁵ SJCA nº1, 232/2016, 1 de diciembre, Santander, Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo.

Para comprender la situación el motorista que circulaba por la vía perdió el control al entrar en una glorieta, resbaló al encontrarse grava en el asfalto, asfalto que se hallaba en obras por la empresa contratista contratada por el ayuntamiento. La testigo asegura el daño material que se le causó al conductor en la motocicleta. Las pruebas periciales médicas demuestran los daños personales. La existencia de pruebas (fotos) del atestado además, también la testigo y el conductor detallaron el estado en el que se encontraba la vía, sólo unos conos de delimitación de carriles. Se verificó que en la dirección en la que circulaba el conductor no se especificaba con ninguna señal de obras. La empresa contratista alegó que se hallaban conos para delimitar los carriles, barras de plástico, cintas de baliza, señales de obra alertando de “peligro obra” y señales de reducción de velocidad. Se conoce la no existencia de dichas señales, además los conos situados en la vía no avisaban con antelación.

El Fallo, se estima parcialmente la demanda interpuesta por el conductor contra la Resolución del Ayuntamiento de Camargo, a su vez se anula la declaración de responsabilidad por la empresa contratista y al ayuntamiento. También, se estima parcialmente al conductor contra la empresa contratista condenándole por los daños personales y materiales.

4. El sistema legal destinado a los accidentes de tráfico.

La Ley 35/2015³⁶, es el sistema legal destinado a los accidentes de tráfico regulando las normas por lesiones en los accidentes de tráfico junto con las compensaciones establecidas para las lesiones ocasionadas en los usuarios.

Esta ley es un sistema legal en el que podemos hallar las valoraciones necesarias y las pertenecientes por los daños y perjuicios causados a las víctimas de accidentes de tráfico en los que se ve implicada la administración. Con este sistema se pretende indicar a la administración el tipo de valoración de los daños y las indemnizaciones que le corresponden a cada daño.

La Administración utiliza la Ley 35/2015 para reconocer los accidentes de tráfico que son responsabilidad patrimonial de esta, la falta de mantenimiento, señalización, conservación, que existan desprendimientos por la falta de mallas protectoras o incluso los atropellos a especies cinegéticas por no tener controlado el perímetro y el vallado. Estas causas hacen que la Administración utilice este sistema legal para controlar los daños y las indemnizaciones de las víctimas en los accidentes de tráfico.

Los accidentes de tráfico son regulados además de por la ley expuesta anteriormente por la ley 37/2015³⁷ que se corresponden con las carreteras.

El sistema legal que se ocupa de los accidentes de tráfico es el Tribunal Supremo conocido por la Sala Tercera, por recursos de casación el cual valora los daños que se producen en el accidente de tráfico junto dictando en sentencia las indemnizaciones idóneas de cada afectado. Este tribunal como hemos comentado, se encarga de identificar los diferentes daños y clasificarlos. Una vez identificados y clasificados se ocupa de las indemnizaciones adecuándolas al baremo otorgado por ley y teniendo en cuenta (en algunos casos) la cantidad solicitada por la víctima.

Podremos distinguir el daño sufrido en el accidente de tráfico con la indemnización que le corresponderá a la víctima tras sufrir perjuicio por fallo de la administración.

³⁶ Ley 35/2015, 22 de septiembre; Reforma del sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (BOE 228 de 23 de septiembre de 2015); Citada en el Capítulo II.

³⁷ Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

5. Grado de afección de la propia acción del damnificado.

Desde el punto de vista del damnificado se analiza la responsabilidad patrimonial por parte de la administración pública. Anteriormente, cuando se habla de accidentes de tráfico motivados por una mala gestión de servicios por parte de la Administración Pública, la Administración debe responsabilizarse de los daños causados en dichos accidentes, de ahí la denominada responsabilidad patrimonial.

Sin embargo, a lo largo de esta investigación se ha podido indagar a través de las sentencias como se conocen los hechos en los que se produce el accidente de tráfico. En resumen, los accidentes de tráfico que se han originado por un mal estado de vía y en el que la administración debe hacerse responsable por los daños ocasionados hacia el damnificado, hay acciones del propio damnificado que hace que aumenten el riesgo de accidente.

Estas acciones no hacen que se pierda esa responsabilidad patrimonial que es adjudicada a las administraciones, sin embargo si el conductor agrava el accidente con sus actos, como resultado la responsabilidad constara de las dos partes implicadas en los hechos.

Por consiguiente, las responsabilidades que se asignan a cada parte involucrada tienen que ir determinadas por unas pruebas periciales que se realizan en el momento que se produce tales accidentes. Estas pruebas deben precisar que parte tiene el mayor grado de culpabilidad, además, sí el damnificado con sus hechos ha empeorado la situación del accidente.

Particularmente, la doctrina jurisprudencial admite distintas sentencias entre ellas, (STS, Las Palmas, 05/05/2011)³⁸. Esta sentencia razona lo anteriormente expuesto, el recurrente exige responsabilidad patrimonial por los daños ocasionados, tanto personales como materiales. El accidente se produce en una carretera de Las Palmas, el conductor registró la falta de señalización de ese tramo, junto con la insuficiencia de vallas protectoras, como resultado la salida de su vehículo de la carretera.

Para el esclarecimiento de la responsabilidad ambas partes proporcionan las pruebas pertinentes para determinar la responsabilidad patrimonial. La Administración advierte de la velocidad a la que circulaba el damnificado. Por tanto, existe la responsabilidad patrimonial de la administración por la falta de señalización y la inseguridad de las vallas protectoras y la Administración reclama la responsabilidad del conductor por no respetar la velocidad de ese tramo.

³⁸ STS 205/207, 5 de mayo de 2011, Tribunal Supremo, Sala Tercera de lo contencioso administrativo.

6. Conclusión.

En esta memoria, se describe la responsabilidad patrimonial que tiene la administración cuando se produce un accidente de tráfico. Posteriormente, se elabora las soluciones que anteriormente se han planteado a lo largo del análisis de este trabajo.

Se investiga el origen de la responsabilidad patrimonial. La responsabilidad se recogió por primera vez en el Código Civil en 1889. Actualmente, las Administraciones Públicas se han incluido dentro de esa responsabilidad denominándose responsabilidad patrimonial debido a la modificación del Código Civil. Esta modificación se efectuó con el objetivo de garantizar la seguridad y protección en las carreteras. Las Administraciones Públicas se comprometían a mantener las vías públicas en perfecto estado como por ejemplo; el cuidado del asfalto, limpieza de las mismas e incluso una señalización adecuada para una conducción correcta. Posteriormente, la Constitución Española a través del artículo 106.2º interpreta la responsabilidad patrimonial. Sobre todo, se debe saber que las leyes por las que se rige la responsabilidad patrimonial son la Ley 39/2015 Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015 Régimen Jurídico del Sector Común. La responsabilidad administrativa se corresponde principalmente con la compensación económica por los daños que se producen, es por ello que surge la responsabilidad patrimonial con el objetivo de hacer responsables de los accidentes que surgen en el ámbito administrativo, (De Fuentes Bardaji, 2009). Considero que la evolución de las leyes hace que los ciudadanos se sientan protegidos, además los elementos por los que se producen los accidentes se debe a acciones ajenas a los usuarios. Es por ello, por lo que tengo en cuenta que es obligatorio amparar a los afectados.

Las Administraciones Públicas se ocupan de la responsabilidad patrimonial la cual se genera en esta investigación, por el mal estado de las vías públicas. Esta responsabilidad se establece para evitar accidentes, cuidar y proteger a los conductores. Como resultado, las administraciones se responsabilizan de los daños en los accidentes de tráfico, siempre y cuando sea a consecuencia de una mala gestión pública. Por consiguiente, se indemnizaran a las víctimas que sufran un accidente de tráfico a causa de responsabilidad patrimonial, se recompensan con el objetivo de restablecer los daños originados por los entes públicos. De cualquier modo, las Administraciones Públicas se consideran unas grandes aseguradoras de los conductores. Es necesario conocer las responsabilidades de cada uno, por ejemplo, los usuarios de las vías a respetar las normas de circulación y por otro lado, las administraciones públicas el compromiso de mantenerlas en perfectas condiciones. Por esta razón, valoro el trabajo que realizan las Administraciones Públicas por atender las necesidades de los conductores.

La Ley 35/2015, de 22 de septiembre, Reforma del sistema para la valoración de daño y perjuicios causados a las personas en accidentes de tráfico es la ley de regulación especializada en reconocer los daños e indemnizaciones de las víctimas. A causa de los daños que se originan en un accidente de tráfico en los que se ve implicada la administración la ley establece unos baremos para compensar a las víctimas por los daños físicos y daños materiales. Por tanto, la administración se compromete a sanar a través de ayudas económicas a las víctimas, según las lesiones que se le hayan

ocasionado. Es imprescindible esta ley, creo que sin ella los usuarios/conductores no se sentirían amparados. Una ley dedicada a los accidentes de tráfico ayuda a sanar y a reparar los daños. De esta manera la seguridad prevalece auxiliando a las víctimas.

Para que se originen los accidentes de tráfico en los que se ve involucrada las Administraciones Públicas, y se consideren responsabilidad patrimonial se debe a los elementos o factores de los que se encarga la administración. Estos elementos son el descuidado estado, la deficiente señalización, el mantenimiento imperfecto de las carreteras, por otro lado, los atropellos por especies cinegéticas, además, accidentes producidos por desprendimientos de tierra, piedras u otros elementos y por último, la responsabilidad de los contratistas y de terceros usuarios en las vías. Creo que la obligación que tiene la administración es enorme, por un lado, mantener las carreteras o vías limpias además de una señalización correcta. Entiendo la dificultad del mantenimiento debido a que hay factores que alteran la conservación como pueden ser la lluvia. Aun así, sopeso la responsabilidad o la obligación que tiene la administración, se tiene que llevar a cabo porque es una forma de garantizar que las carreteras son seguras, por esta razón, evita que se produzcan los accidentes de tráfico.

En los accidentes de tráfico se estudia los diferentes elementos para conocer el motivo del accidente. Estos elementos determinan la existencia de mala praxis por parte de los entes públicos. Las Administraciones Públicas se comprometen a mantener cuidadas las carreteras, con una señalización adecuada, la existencia de vallados para controlar a las especies cinegéticas e incluso para aquellos desprendimientos de tierras u otros elementos, también recae sobre la administración los contratistas y terceros usuarios. Estos servicios ofrecidos por los entes públicos se deben mantener en perfecto estado para proteger y cuidar a los conductores. Para ello, se necesita cuidar el estado de las carreteras a través de construcciones adecuadas, eliminar zanjas o hundimientos, además realizar obras para cambios de carreteras evitando así puntos ciegos. Por otro lado, la señalización está obligada a ejercer de información para el conductor. Actualmente, la señalización se ha mejorado y avanzado para favorecer la circulación. Los conductores se guían a través de ellas siendo así una de las normas prioritarias para la circulación.

La administración se encarga de cambiar la señalización por mal funcionamiento y además, las señales pintadas en la calzada se mantendrán limpias y con un mantenimiento antideslizante.

Por otra parte, la administración se compromete a mantener las vías limpias y cuidadas. También, será responsable la administración de los atropellos de especies cinegéticas en los que no se precie señalización o seguridad para los conductores. Así, como los accidentes que se producen por desprendimientos de piedras u otros elementos en los que la administración se ocupa de asegurar las zonas con vallados o barreras de seguridad. Y por último, las Administraciones Públicas serán responsables de los contratistas cuando los daños que se ocasionen se hayan producido por una orden del ente público. Estos elementos que causan daños a los conductores se responsabilizan a la propia administración. Sin embargo, la solución a estos errores se puede solventar confeccionando mejoras en las carreteras, construyendo vías sin dificultades (curvas cerradas), señalización visible o reflectantes con mantenimiento constante, así de este

modo, conservando las carreteras para evitar peligros al volante. Con este estudio, se aprecia la cantidad de riesgos que se encuentra un conductor, y de este modo, la administración asume la responsabilidad de proteger. Para la confianza de los conductores, es una buena función de la administración.

Las Administraciones Públicas se responsabilizan de los accidentes de tráfico en los que los factores por los que se produce dicho accidente sean lo anteriormente expuesto. No obstante, los accidentes de tráfico que se originen por otras circunstancias, como son la velocidad, la Administración no se puede responsabilizar. Principalmente, creo que los conductores o usuarios de las vías tienen un papel fundamental, así como no agravar los daños. Es obligatorio respetar las normas de circulación para prevenir accidentes o por lo menos no agravarlos. En esta investigación, se estudia la responsabilidad patrimonial de la administración en los accidentes de tráfico, aunque he observado como en muchas ocasiones las víctimas empeoran la situación por no respetar las normas de tráfico. Como por ejemplo, un conductor de moto se escurre por circular por una vía pública que se encontraba sucia, a priori la responsabilidad recae sobre la administración pero los informes de atestados indican que el conductor conducía a una velocidad superior a la indicada, como resultado, todos los usuarios debemos ser responsables e impedir accidentes.

Asimismo, la Administración se ocupa de reparar o mejorar zonas en los que se haya producido el siniestro, no implica a la Administración de ser responsable de dichos elementos. Las víctimas de accidentes de tráfico se responsabilizarán cuando la causa del accidente se produzca por elementos que no compete a la Administración Pública. Igualmente, los servicios que se prestan sirven para amparar a los ciudadanos.

Por consiguiente, se analiza sentencias para comprender la responsabilidad patrimonial de las administraciones en los accidentes de tráfico. En ellas, se observa cómo se imputa a los ayuntamientos por estos sucesos. Las resoluciones a estas sentencias se declaran a favor de las víctimas y en contra de las administraciones. Bajo mi punto de vista, la observación que he podido encontrar en jurisprudencia es la falta de responsabilidad por parte de la administración, hay accidentes de tráfico que se podrían haber evitado si el mantenimiento de las carreteras estuviera en perfecto estado es por esta razón, todos debemos ser responsables. La jurisprudencia nos desvela datos como son el de porqué se encuentra esa valla rota o una señalización inexistente, es por ello, que la administración tiene que ser consecuente y reparar por los daños.

La evolución de la historia de la responsabilidad administrativa ha ido mejorando esto se ha debido a que se ido progresando en el mundo automóvil, las administraciones han tenido que ir avanzando así, como en las carreteras o autovías, a causa de perfeccionar los automóviles o motocicletas. De este modo, las vías públicas se han visto en la obligación de desarrollar carreteras que produzcan menos accidentes. Es por ello, que reflexiono que la administración tiene que estar continuamente mejorando sus vías para prevenir accidentes y así preservar a los usuarios.

Finalmente, surgen preguntas como; ¿Cuándo una Administración es responsable por accidentes de tráfico en los cuales no existe riesgo?, ¿en qué casos se debe prestar más diligencia para evitar accidentes?, ¿Por qué se va contra los entes públicos y no contra algún funcionario en concreto?

Con estas cuestiones, quiero reflejar la complejidad que se tiene para analizar la responsabilidad patrimonial en los accidentes de tráfico. La regulación se centra en hechos concretos aunque hay situaciones en los que los hechos se ven alterados y se dificulta efectuar la responsabilidad.

Bibliografía

- 1957, L. d. (s.f.). Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1957-10111>
- *Real Decreto 1095/1989 se declaran las especies objeto de caza y pesca y se establecen normas para su protección.* (1989). Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-22056>
- Rec. 12/2006, del 12 de junio de 2007, Rec. 12/2006 (Tribunal Supremo, Sala tercera, Contencioso-Administrativo, Sección 2ª 12 de Junio de 2007).
- *Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.* (2011). Obtenido de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2011-17887
- 3643/2012, de 30 de mayo de 2012, 3643/2012 (Tribunal Supremo, Sala Tercera, Contencioso-Administrativo, Sección 4ª 30 de Mayo de 2012).
- Rec. 2607/2010, del 7 de febrero de 2012, Rec. 2607/2010 (Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª 7 de Febrero de 2012).
- 255/2014, del 18 de mayo de 2014, 255/2014 (Tribunal Supremo, Sala tercera, Contencioso-Administrativo Comunidad Foral de Navarra 18 de Mayo de 2014).
- SJCA 104/2014, del 13 de mayo de 2014, 104/2013 (Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Santander 13 de Mayo de 2014).
- SJCA 141/2014, del 17 de junio de 2014, 141/2014 (Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Santander 17 de Junio de 2014).
- Rec. 233/2013, del 11 de mayo de 2015, Rec. 233/2013 (Tribunal Supremo, Sala Tercera, Contencioso-Administrativo, Sección 6ª 11 de Mayo de 2015).
- STSJ 3/2015, del 5 de enero de 2015, 3/2015 (Procedimiento Ordinario, Sala tercera, Contencioso-Administrativo, 2015 de Enero de 2015).
- SJCA 232/2016, del 1 de diciembre de 2016, 232/2016 (Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Santander 1 de Diciembre de 2016).
- 8/2004, R. D. (2004). *Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.* Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911>
- Ballesteros Fernández, Á. (2007). *Manual de responsabilidad patrimonial de los entes locales.*
- Bocanegra Sierra, R. (1978). *Responsabilidad de contratistas y concesionarios de la Administración por los daños causados a terceros.*

- Constitución Española. (1978). *Constitución Española*. España: Tecnos.
- Dagnio, A. (2002). *La responsabilidad patrimonial del Estado y de las Administraciones Públicas: evolución legislativa y perspectivas constitucionales*. Madrid: Boletín del Colegio de Abogados.
- De Fuentes Bardaji, J. (2009). *Manual sobre responsabilidad sanitaria*. Thomson Reuters.
- Ley 30/1992 Régimen Jurídico de las Administraciones. (1992). *Jefatura del Estado*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1992-26318>
- Ley 35/2015. (s.f.). *Boletín Oficial del Estado*. Obtenido de 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: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-10197
- Ley 39/2015 Procedimiento Administrativo Común de . (s.f.). Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565>
- Ley 40/2015 Régimen Jurídico del Sector Público. (s.f.). Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10566>
- Ley de carreteras 37/2015 . (s.f.). *Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10439>
- Ley de Expropiación Forzosa de 1954. (s.f.). Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1954-15431>
- Ley de Expropiación Forzosa de 1954. (s.f.). Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1954-15431>
- Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado de 1957. (s.f.). Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1957-10111>
- Ley de Régimen Local de 1950. (s.f.). Obtenido de <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1950/363/A06037-06060.pdf>
- Moreno Molina, J. A., & Magan Perales, J. M. (2005). *La responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas y, en especial, de las Corporaciones locales*. Madrid: El Consultor.
- Público, Ley Régimen Jurídico del Sector. (s.f.). *Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10566>
- Real Decreto Legislativo 6/2015. (s.f.). *Boletín Oficial del Estado*. Obtenido de de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>

- Ruíz Ojeda, A. (2003). *La responsabilidad de la administración contratante en los supuestos de daños causados a terceros por sus contratistas y concesionarios (inercias y atolladeros del instituto resarcitorio en el ámbito de la contratación administrativa)*. Madrid.