

<p><b>Expediente:</b> 21/2011 <b>Objeto:</b> Responsabilidad patrimonial por fallecimiento debido a colisión en carretera. <b>Dictamen:</b> 24/2011, de 2 de mayo</p>
---

## DICTAMEN

En Pamplona, a 2 de mayo de 2011,

el Consejo de Navarra, compuesto por don Enrique Rubio Torrano, Presidente; don José Antonio Razquin Lizarraga, Consejero-Secretario; y los Consejeros don Alfredo Irujo Andueza, don José Iruretagoyena Aldaz, don Julio Muerza Esparza, don Eugenio Simón Acosta y don Alfonso Zuazu Moneo,

siendo ponente don Enrique Rubio Torrano,

emite por unanimidad el siguiente dictamen:

### I. ANTECEDENTES

#### I.1ª. Consulta

El 10 de marzo de 2011 tuvo entrada en el Consejo de Navarra un escrito del Presidente del Gobierno de Navarra en el que, de conformidad con el artículo 16.1 de la Ley Foral 8/1999, de 16 de marzo, del Consejo de Navarra (desde ahora, LFCN), modificada por la Ley Foral 25/2001, de 10 de diciembre, se recaba la emisión de dictamen preceptivo sobre el expediente de responsabilidad patrimonial promovido por don ..., en representación de doña ..., doña ..., don ... y doña ..., por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia del fallecimiento de don ... en accidente de circulación.

Se acompaña el expediente administrativo tramitado como consecuencia de la indicada reclamación de responsabilidad patrimonial (RPOP 39/2010), incluyendo propuesta de resolución y la Orden Foral 19/2011, de 3 de marzo, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, ordenando solicitar dictamen preceptivo de este Consejo.

## **I.2ª. Antecedentes de hecho**

### **Primero.- Reclamación de responsabilidad patrimonial**

Mediante escrito de 3 de marzo de 2010, don ..., en representación de doña ..., doña ..., don ... y doña ..., formula al Departamento de de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra reclamación de indemnización de daños por responsabilidad patrimonial del citado Departamento a consecuencia del fallecimiento en la carretera N-240 de don .... En dicho escrito se exponen sustancialmente las alegaciones que a continuación se relatan.

El día 3 de marzo de 2009, sobre las 07:43 horas, don ... circulaba con su vehículo por la carretera N-240, sentido Huesca, cuando al llegar al punto kilométrico 25,874, término de Ibargoiti, colisionó con un tracto-camión. Como consecuencia de esta colisión, el Sr. ... resultó muerto.

Por estos hechos se incoaron Diligencias Previas nº 279/2009 por parte del Juzgado de Instrucción nº 2 de Aoiz, en las que constan el fallecimiento del Sr. ..., el atestado de la Guardia Civil y el examen del Instituto Nacional de Toxicología en el que se señala la inexistencia del alcohol, drogas y cualquier otra sustancia estupefaciente en el cuerpo del fallecido. Las diligencias se archivaron por Auto de 18 de marzo de 2009, recurrido en reforma y posterior apelación, habiéndose dictado por la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Navarra Auto confirmatorio de 19 de octubre de 2009.

El accidente que causó la muerte de don ... ocurrió cuando el tracto-camión articulado realizó un giro hacia la izquierda en un lugar con muy defectuosa señalización y a muy poca distancia de la salida del carril lento existente en la dirección Huesca, que llevaban tanto el tracto-camión como el vehículo que circulaba detrás. El Sr. ... se encontró de forma repentina con que el tracto-camión reducía bruscamente la velocidad para girar hacia la izquierda, dirigiéndose hacia la zona de obras de la Autovía del Pirineo (A-21), y ante dicha reducción inesperada, el conductor del turismo no pudo evitar la colisión con el tracto-camión, a pesar de que trató de esquivarlo por

su derecha. La Guardia Civil, en su atestado, llega a la conclusión de que la causa principal o eficiente fue la distracción o desatención de don ....

Dado que el reclamante no está conforme con la conclusión a la que llega la Guardia Civil, encargó un informe a un perito experto, don ...Antonio Moreno, para que estudiase la señalización de la calzada, teniendo en cuenta que en aquella época se estaban realizando en las proximidades de esta carretera obras de ejecución de la Autovía del Pirineo (A-21) y que, precisamente, el tracto-camión con el que colisionó el Sr. ... giraba a la izquierda para introducirse en un camino agrícola que se dirigía a la obra de la citada autovía.

En el informe pericial de parte se indica, y en esto coincide plenamente con el atestado de la Guardia Civil, que existía señalización de obras en el sentido Huesca-Pamplona y que debía haber estado señalizado por obras también el sentido contrario, dirección Huesca, con la correspondiente limitación de velocidad; dicha señalización resulta lógica -dice- dado que en el punto en el que sucedió el siniestro se dirigen camiones girando habitualmente en el mismo lugar en el que lo hizo el tracto-camión contra el que colisionó el Sr. .... La señalización era debida dado que, a muy pocos metros de la salida del carril lento, donde los vehículos tienen que accionar el intermitente izquierdo, se encuentra el lugar donde los camiones giran a la izquierda; concretamente, según informe del perito, desde donde termina la cuña del carril lento hasta donde se produce el accidente hay 39,50 metros, y durante ese trayecto, según manifiesta en el atestado el conductor del tracto-camión siguió con el intermitente en funcionamiento, lo que hacía suponer al conductor del vehículo que iba detrás que se había dejado puesto tras la salida del carril de vehículos lentos, y no podía pensar que iba a reducir bruscamente la velocidad e iba a girar a la izquierda en una línea continua, si bien había dos interrupciones de la misma que podían hacer creer al conductor del tracto-camión que allí estaba permitido el giro.

En síntesis, y con base en el informe del perito, solicitado de parte, se alcanza la conclusión de la incorrecta señalización del punto en el que ocurrió el accidente, y esta fue la causa de que se produjera la colisión del

turismo con el tracto-camión y el consecuente fallecimiento, pues si la teórica línea discontinua hubiera estado correctamente, es decir, como línea continua, el tracto-camión no habría girado en ese punto y, previamente, no habría reducido su velocidad de forma repentina, lo que habría evitado el alcance del turismo. Igualmente, si hubiera habido señalización de obras en el sentido Pamplona-Huesca, se habrían instalado las señales que recoge el informe del perito Sr. ..., y que serían las mismas que había en la dirección contraria, limitándose la velocidad a 60 y a 40 Km/h, lo cual habría hecho que el Sr. ... hubiese reducido su velocidad y, además, estaría advertido de la posibilidad de giro del tracto-camión hacia la zona de obras, lo cual hubiera servido para poder parar o reducir la velocidad de tal manera que la colisión con el tracto-camión se hubiese podido evitar. Don ... circulaba correctamente a la velocidad permitida según la señalización existente en el lugar conforme al cálculo efectuado por el Sr. .... Circulando a la velocidad permitida de 90 Km/h, ante la rebaja brusca e inesperada no pudo evitar la colisión con el mismo, insistiendo en que, en caso de que hubiera existido la señalización obligatoria, se hubiera podido adaptar, por parte del fallecido, la velocidad y circulación a las circunstancias de la vía. Por todo ello, tal y como señala en sus conclusiones el perito, la causa principal o eficiente del siniestro fue el giro hacia la izquierda del tracto-camión, en un lugar en el que no podía existir línea discontinua que habilitara el citado giro.

Tales irregularidades -se afirma- son achacables al Gobierno de Navarra como titular de las carreteras de la Comunidad Foral, que tiene la obligación de mantener las vías en correcto estado, obligación que fue claramente incumplida.

Las consecuencias de lo anterior se deben traducir en las correspondientes indemnizaciones pecuniarias derivadas del fallecimiento de don ..., casado con doña ... , con quien tenía una hija, ...:

- Para su esposa, doña ... , 126.867,60 €
- Para su hija menor de edad, 52.855,58 €
- Para los padres, don ... y doña ..., 10.571,12 €, para cada uno.

## **Segundo.- Iniciación del procedimiento. Trámite de admisión de la reclamación**

La Administración requirió al reclamante, de una parte, acreditación de que ninguno de los reclamantes habían sido indemnizados en forma alguna por parte de la compañía aseguradora del vehículo siniestrado u otras entidades aseguradoras, o instituciones públicas o privadas, por el fallecimiento de don ...; y, de otra, póliza del vehículo siniestrado.

El reclamante, en respuesta a semejante requerimiento, hizo las correspondientes alegaciones y adjuntó la documentación pertinente.

Sostuvo que sus representados habían sido indemnizados “por alguna aseguradora” por la muerte por accidente sufrida por don ..., así como que por el seguro de accidentes de ocupantes, su propia aseguradora ... había indemnizado a su viuda doña ... con 18.030 €, que es el importe de la póliza que acompaña. Por otro lado, doña ... también había sido indemnizada en 3.005, 06 €, así como su hija, en la misma cantidad. Igualmente, la viuda había sido indemnizada por el seguro de convenio colectivo de trabajo, de la ..., en 8.565,36 €, asimismo, fue igualmente indemnizada “por otras pólizas de vida y accidente, cuyos ingresos constan en la Hacienda Foral, ya que ha sido objeto de la correspondiente liquidación y cuyos resguardos no obran en poder de mi representada”, pero se remite a Hacienda Foral para comprobar este extremo.

Por otra parte, afirma el alegante que la aseguradora del tracto-camión con el que colisionó, ..., no ha indemnizado en cantidad alguna. Sostiene, igualmente, que los seguros de vida y accidentes percibidos por la viuda e hija del fallecido son compatibles con la indemnización que les corresponde.

Mediante Resolución 294/2010, de 9 de agosto, del Secretario General Técnico del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se admite a trámite la reclamación patrimonial formulada por don ..., en nombre y representación de doña ... y doña ..., y se inadmite, por falta de legitimación, la presentada en nombre y representación de don ... y doña .... Se nombra asimismo instructora del procedimiento. El 16 de

septiembre de 2010, don ..., en nombre y representación de don ... y doña ..., formuló recurso de reposición frente a la mencionada Resolución 294/2010, que fue desestimado por Resolución 330/2010, de 4 de octubre, del Secretario General Técnico del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

### **Tercero.- Diligencias previas**

Mediante escrito de 17 de agosto de 2010, la instructora solicita del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 2 de Aoiz original o copia compulsada de las Diligencias Previas nº 279/2009, que, una vez enviadas, se incorporan al expediente. Remite, asimismo, oficio recabando información a la Guardia Civil acerca de si con motivo de los hechos se inició expediente sancionador contra el conductor del tracto-camión, el cual, a decir del reclamante, había realizado un giro prohibido y circulaba a velocidad anormalmente baja.

### **Cuarto.- Instrucción del procedimiento e informes**

La instructora del expediente, mediante oficio de 17 de agosto de 2010, solicitó del Servicio de Caminos y Construcción informe acerca de los siguientes extremos: a) Sobre la habitualidad del giro de camiones de las obras de la Autovía del Pirineo, A-21, tramo Monreal-Izco, en el lugar en el que se produjo el siniestro; B) Sobre el peso que podían transportar los citados camiones; C) Si durante la ejecución de las obras se registraron otros accidentes como consecuencia de tales giros a la izquierda de los camiones de las obras.

El Servicio de Caminos y Conservación, en su informe de 24 de noviembre de 2010, contestó en síntesis a los particulares requeridos, lo siguiente: A) En aquella época, en el acceso a Sengáriz, la frecuencia diaria era del orden de 45 bañeras, lo que supone 5 camiones de media por hora, durante las 9 horas de trabajo; en el momento del accidente había un solo tracto-camión; B) La bañera que tuvo el accidente podía llevar hasta 40.800 Kg, incluidas tara y carga; C) Durante la ejecución de las obras no se produjeron más accidentes en ese tramo 2.2 como consecuencia de giros a

la izquierda. En este informe se hace referencia a la documentación existente, que se remite a la instructora. A saber: oficio de la Sección de Obras II, de 20 de marzo de 2009, dirigido a la Dirección del Servicio de Caminos y Construcción; informe de la Asistencia Técnica GTT, de 3 de marzo de 2009; informe de la empresa constructora HNV, de 4 de marzo de 2009; informe de la Sección de Obras II, de 5 de marzo de 2009; y oficio de la Sección de Obras II, de 22 de abril de 2009, dirigido a la Dirección del Servicio de Conservación.

En el oficio de 20 de marzo de 2009, la Sección de Obras II, a propósito de otros informes (HNV, GTT), precisa que la señalización sentido Huesca es la fija de la carretera, la misma que antes de las obras de la autovía, no existiendo ninguna señalización provisional. En ese mismo sentido, “la línea horizontal continua se interrumpe con dos trazos discontinuos, por lo que hay que entender de acuerdo con el artículo 167 del reglamento General de Circulación que está permitido el giro a la izquierda para acceso a Sengáriz. Esto se confirma porque, en otros cruces con caminos, en la misma carretera N-240, se adopta una solución similar de señalización horizontal para permitir giros a la izquierda”. En el informe de la empresa constructora HNV, de 4 de marzo, en sus observaciones se recoge: “En sentido Liédena se encuentra con limitación a 80 km/h y sin más afecciones al tráfico habitual mientras que en sentido Pamplona se encontraban las señales de obras y salida de camiones. No se han producido frenadas del vehículo por lo que el conductor del turismo no vio al tracto-camión casi parado en el carril derecho”.

En un nuevo informe de la Sección de Obras II, de 5 de marzo de 2009, y en relación con las obras, se señala: “Las obras de la A-21 no han producido modificación alguna en el estado y señalización de la intersección del camino de Sengáriz con la carretera N-240. Por tanto el acceso a las obras desde la N-240 a través del camino de Sengáriz, que en algunas ocasiones ha debido ser efectuado por camiones de suministro de materiales, no se ha realizado a través de una nueva incorporación (intersección) por obras a la N-240, sino mediante una intersección preexistente entre dos viales públicos, las carretera N-240 y el camino a

Sengáriz. La salida y entrada de camiones desde la obra a vial público se produce, tal como se detalla en el plano adjunto, a través de un camino de obra que se incorpora al camino de Sengáriz, antes de la intersección de éste con la carretera. No se trata, por tanto, de un acceso a la obra desde la N-240. Se trata de un acceso al camino de Sengáriz desde la N-240. Y, después, un acceso desde el camino de Sengáriz a la obra. En el acceso al camino de Sengáriz desde la N-240 los responsables de la obra no tienen nada que decir, pues es un acceso público abierto para todo el tráfico en el cual no se ha introducido ningún tipo de modificación, manteniéndose en las mismas condiciones que existían antes de la obra. En el acceso a la obra desde el camino de Sengáriz, que ésta sí que es una actuación nueva, no ha existido ningún problema”.

#### **Quinto.- Trámite de audiencia y alegaciones del interesado**

Conferido trámite de audiencia al reclamante, conforme a lo previsto en el artículo 82.1 de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra (en adelante, LFACFN), se concedió un plazo de 10 días hábiles para formular alegaciones y presentar los documentos y justificaciones que estimase pertinentes.

Don ... presenta el correspondiente escrito de alegaciones, con fecha 20 de diciembre de 2010, en el que se ratifica en todo lo expuesto con anterioridad y anuncia la presentación de un recurso contencioso-administrativo frente a la Resolución 330/2010 que había desestimado el recurso de reposición frente a la decisión de considerar que los padres del fallecido no se encontraban legitimados para reclamar por el fallecimiento de su hijo. Se interpone, efectivamente, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 2 de Pamplona el correspondiente recurso contencioso-administrativo y se remite al Juzgado por el Secretario General Técnico del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución 45/2011, de 11 de febrero, el expediente correspondiente al recurso contencioso-administrativo, procedimiento ordinario nº 182/2010, quedando emplazados “...”, doña ... y doña ... para que puedan comparecer y personarse en autos en el plazo de nueve días.



## **Sexto.- Propuesta de resolución**

La propuesta de resolución, precedida de un informe jurídico de 8 de febrero de 2011, de la que es fiel reflejo, desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada por don ..., en nombre y representación de doña ... y doña .... Tras reseñar los antecedentes y la tramitación del expediente, entiende que la causa principal o eficiente de la producción del accidente ha sido la distracción o desatención en la conducción de don ..., que no adecuó su velocidad a la del vehículo que le precedía ni guardó la debida distancia de seguridad con él. En definitiva, no se ha acreditado que la causa de la producción del accidente y del fallecimiento del Sr. ... haya sido consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

## **II. CONSIDERACIONES JURÍDICAS**

### **II.1ª. Carácter preceptivo del dictamen**

El artículo 16.1.i) de la LFCN establece el dictamen preceptivo del Consejo de Navarra en relación con los expedientes administrativos tramitados por la Administración de la Comunidad Foral de Navarra en los que la ley exija el dictamen de un órgano consultivo, que se refieran, entre otras, a “reclamaciones de indemnización por daños y perjuicios de cuantía superior a veinte millones de pesetas” (120.202,42 euros).

Por su parte, el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial, aprobado por Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, dispone en su artículo 12.1 que, cuando sea preceptivo a tenor de lo establecido en la Ley Orgánica del Consejo de Estado, se recabe el dictamen de este órgano consultivo o, en su caso, del órgano consultivo de la Comunidad Autónoma, remitiéndole todo lo actuado en el procedimiento, así como una propuesta de resolución. El apartado 2 de dicho precepto reglamentario añade que “se solicitará que el dictamen se pronuncie sobre la existencia o no de relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y la lesión producida y, en su caso, sobre la valoración del daño causado y la cuantía y

modo de la indemnización, considerando los criterios previstos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. El dictamen se emitirá en un plazo máximo de dos meses”.

En consecuencia, de acuerdo con los preceptos citados, este Consejo emite dictamen preceptivo al versar la consulta sobre una reclamación de indemnización por daños y perjuicios de cuantía superior a 120.202,42 euros.

### **II.2ª. Sobre la tramitación del procedimiento**

La Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra (en adelante, LFACFN) regula en sus artículos 80 y siguientes el procedimiento en materia de responsabilidad patrimonial. En el procedimiento general se contemplan sucesivamente la práctica de las pruebas que se declaren pertinentes, solicitud de otros informes necesarios, audiencia del interesado por un plazo de diez días hábiles, dictamen del Consejo de Navarra cuando sea preceptivo, propuesta de resolución y, finalmente, resolución definitiva por el órgano competente y notificación (artículo 82 LFACFN).

De otra parte, en orden a la determinación del órgano competente para resolver, a tenor de lo dispuesto en el artículo 78 de la LFACFN, la resolución de los procedimientos de responsabilidad patrimonial corresponderá al Consejero titular del Departamento cuya actuación haya podido generar aquélla.

En el presente caso se ha dado cumplimiento a aquellas previsiones normativas, por lo que la tramitación del procedimiento se estima correcta.

### **II.3ª. La responsabilidad patrimonial de la Administración: regulación y requisitos**

Como hemos dicho repetidamente en dictámenes anteriores, la responsabilidad patrimonial de la Administración es una institución de garantía de los ciudadanos que, ya contemplada en el artículo 106.2 de la

Constitución Española, encuentra su fundamental régimen jurídico en los artículos 139 a 144 (Capítulo I del Título X) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada, entre otras, por la Ley 4/1999, de 13 de enero (en adelante, LRJ-PAC).

El punto de partida lo constituye así el artículo 139.1 de la LRJ-PAC, a cuyo tenor los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes de 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 normal o anormal de los servicios públicos.

La jurisprudencia viene exigiendo para que resulte viable la reclamación de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, que el particular sufra una lesión en sus bienes o derechos que no tenga obligación de soportar -antijuridicidad- y que sea real, concreta y susceptible de evaluación económica; que la lesión sea imputable a la Administración y consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y que, por tanto, exista una relación de causa a efecto entre el funcionamiento del servicio y la lesión, sin que ésta sea producida por fuerza mayor (sentencias del Tribunal Supremo de 28 de marzo de 2006; 9 de mayo de 2005; 9 de noviembre de 2004 y 3 de octubre de 2000, entre otras muchas).

La indemnización se calculará con arreglo a los criterios de valoración establecidos en la legislación de expropiación forzosa, legislación fiscal y demás normas aplicables, ponderándose, en su caso, las valoraciones predominantes en el mercado (artículo 141.2 LRJ-PAC). El derecho a reclamar prescribe al año de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o de manifestarse su efecto lesivo (artículo 142.5 LRJ-PAC).

La carga de la prueba de los hechos necesarios para que exista la responsabilidad corresponde a quien reclama la indemnización; y, en cambio, corre a cargo de la Administración la prueba del correcto funcionamiento del servicio o de la existencia de fuerza mayor o de

circunstancias demostrativas de la existencia de dolo o negligencia de la víctima suficientes para considerar roto el nexo de causalidad (como recuerda la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de julio de 2000).

Como viene recordando este Consejo (entre otros, dictámenes de 30 de octubre, 39/2004, de 22 de noviembre, 30/2007, de 30 de julio, 41/2010, de 26 de julio, y 56/2010, de 8 de noviembre), ese sistema de responsabilidad objetiva no convierte a las Administraciones Públicas “en aseguradoras universales de todos los riesgos con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados, derivada de la actividad de éstos, por el hecho de que ejerzan competencias en la ordenación de un determinado sector o sea necesaria su autorización, porque, de lo contrario, como pretende la representación procesal de la recurrente, se transformaría aquél en un sistema providencialista no contemplado por nuestro ordenamiento jurídico” (STS de 7 de febrero de 1998 y 13 de septiembre de 2002, entre otras).

#### **II.4ª. En particular, la relación de causalidad**

Para que surja la responsabilidad es preciso que la lesión pueda ser imputada, esto es, jurídicamente atribuida, a un sujeto distinto de la propia víctima, en nuestro caso a la Administración de la Comunidad Foral de Navarra. La imputación es de este modo un fenómeno jurídico consistente en la atribución a un sujeto determinado del deber de reparar un daño, con base en la relación existente entre aquél y éste.

En el caso examinado, la reclamación se fundamenta en el hacer y actuar de los servicios públicos de ordenación del tráfico de la Administración de la Comunidad Foral, entendiendo el recurrente que su mal funcionamiento determinó un resultado fatal al considerar la “incorrecta señalización del punto en el que concurrió el accidente, aspecto este que fue la causa de que se produjera la colisión del turismo conducido por el Sr. ... con el tracto-camión, y, en consecuencia, su fallecimiento, pues si la teórica línea discontinua hubiera estado correctamente, es decir, como línea continua, el tracto-camión no habría girado en ese punto y, previamente no habría reducido su velocidad de forma repentina, lo que habría evitado el

alcance del turismo. Igualmente, si hubiera habido señalización de obras en el sentido Pamplona-Huesca, se habrían instalado las señales que recoge el informe del Sr. ..., y que serían las mismas que había en la dirección contraria, limitándose la velocidad a 60 y a 40 Km/h... , lo cual habría hecho que el Sr. ... hubiese reducido su velocidad y, además, estaría advertido de la posibilidad de giro del tracto-camión hacia la zona de obras, lo cual habría servido para que hubiera podido parar o reducir la velocidad de tal manera que hubiese evitado la colisión con el tracto-camión”.

Frente a semejantes alegaciones, la propuesta de resolución señala: “Con respecto al primero de los argumentos esgrimidos, la falta de señalización de las obras de la Autovía del Pirineo A-21, en el sentido que seguía el fallecido, sentido Huesca, el informe del Servicio de Caminos y Construcción señala que la afirmación de que el accidente ocurrió en un lugar con muy defectuosa señalización es gratuita y no se sustenta en ningún dato objetivo. A mayor abundamiento, contradice el informe del perito de parte, Sr. ..., presentado con el escrito inicial de reclamación, y sostiene que si bien la Instrucción 8.3 IC (“Señalización de Obras”), aprobada por la Orden Ministerial de 31 de agosto de 1987, en su apartado 2, establece los criterios a tener en cuenta para ordenar la circulación y señalización en presencia de obras fijas, en el presente caso las obras de la Autovía del Pirineo A-21 se situaban fuera de la plataforma de la carretera N-240, siguiendo un trazado paralelo a la misma y estando su punto más cercano a 14 metros (frente a los 10 que señala la norma) de distancia del borde del carril contiguo. Es por esta razón por la que, dirección Huesca, no había señalización en sentido Pamplona, no por la disposición de la obra respecto al p.k. de la carretera en la que se produjo el accidente sino porque 800 metros más adelante en sentido Pamplona las obras de la Autovía sí interferían con la plataforma de la N-240. Sobre el segundo argumento planteado por el reclamante (la existencia de irregularidades en las marcas viales de la carretera), en concreto, con respecto a que la cuña del carril de vehículos lentos existente dirección Pamplona-Huesca tiene 49 metros y, por lo tanto, incumple la Orden Ministerial de 27 de diciembre de 1999, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC, cabe señalar que la citada Norma no es de aplicación a una carretera preexistente a la aplicación de la Norma, pues,

como bien apunta el Servicio de Caminos y Construcción, dicha Norma (apartado 1.2) es aplicable a los proyectos de carreteras de nuevo trazado a partir de la aprobación de la misma y la carretera en la que ocurrió el accidente no lo era. Por tanto, la cuña del carril de vehículos lentos existente en la N-240 no incumple dicha Orden Ministerial, como bien indica el citado informe del Servicio de Caminos y Construcción”.

Del informe técnico elaborado por la Guardia Civil cabe entresacar los siguientes datos que permiten determinar el comportamiento del conductor del tracto-camión y el del vehículo, así como el estado de la carretera y la visibilidad en el momento en que se produjo la colisión. El velocímetro del vehículo del fallecido en el momento de la colisión marcaba 100 Km/h. La velocidad del tracto-camión, cuyo velocímetro señalaba 0 Km/h, en el tacógrafo indicaba que la velocidad en el momento del accidente era de 30 Kms/h aproximadamente. En cuanto a la visibilidad del tramo, según recoge el informe, era buena, de más de 250 metros; se encontraba amaneciendo, el tiempo estaba despejado “y se descarta el deslumbramiento directo por el sol puesto que el mismo sale en un ángulo de unos cuarenta grados a la izquierda, con respecto al eje longitudinal de la vía cuyo trazado se ve perfectamente tras salir de la curva hacia la derecha anterior al lugar punto de conflicto”. En cuanto a la posible huella de frenada, se afirma que “no existen huellas de frenada anteriores a la colisión”. La declaración de la única testigo del accidente, ante la pregunta de si el conductor del turismo realizó alguna maniobra, manifiesta “que el conductor del turismo circulaba también por el carril de vehículos lentos se incorpora al carril derecho y no se percata de la presencia del tracto-camión porque en ningún momento ni frena ni realiza maniobra evasiva”. En otro pasaje del informe, y a propósito de la reconstrucción del accidente, se señala cómo el vehículo del fallecido “se encontraba circulando, sentido Huesca, por el carril derecho de los dos existentes, haciéndolo detrás del vehículo articulado y a una velocidad aproximada de unos 100 kilómetros por hora, según quedó reflejado en el cuentakilómetros del vehículo, el cual quedó bloqueado debido a los daños”. Respecto del vehículo articulado se dice que “se encontraba circulando por el carril derecho de los dos existentes, delante del turismo y a una velocidad

aproximada de unos 30 kilómetros por hora, según el diagrama del disco tacógrafo”.

El informe realizado por la Guardia Civil determina, en otro pasaje del mismo, que “la fuerza principal de impacto en el turismo indica que la colisión por alcance fue en oblicuo hacia la derecha. Por tanto, el P.P.R. (Punto de Percepción Real: a saber, momento y lugar en el cual el conductor percibe realmente por primera vez el peligro de la situación anormal) de este conductor está entre los 25 y 35 metros antes del P.C.” De esta manera, el Punto de Decisión, es decir aquél en el que el conductor inicia la realización de la maniobra que ha decidido desarrollar en virtud del proceso intelectual correspondiente, “se encuentra entre 5 y 15 metros antes de llegar al P.C.”

La hipótesis que el informe técnico de la Guardia Civil considera más razonable es la siguiente: “El conductor del turismo LANCIA LYBRA, que circulaba sentido Huesca, tras tomar la curva hacia la derecha desatiende la circulación y no se percata de la presencia del tracto-camión que circulaba delante a unos 200 metros, o pudo haberlo visto pero como el conductor del tracto-camión no desconectó el intermitente izquierdo una vez incorporado al carril derecho pudo pensar que el tracto-camión seguiría adelante y que su conductor se había olvidado de quitarlo, de cualquier forma se percata del peligro aproximadamente a tan solo unos 30 metros antes del punto de colisión siéndole imposible a esta distancia evitar alcanzarlo pese haber realizado una maniobra evasiva de giro a la derecha. Según el conductor del tracto-camión por el carril izquierdo, en sentido opuesto, circulaba otro vehículo, por lo que en caso de haber hecho la maniobra evasiva hacia ese lado tal vez hubiera colisionado de forma frontal contra el mismo”.

Frente a este planteamiento se alza el del perito de parte, el cual, sobre unas bases que no se compadecen ni con lo informado por la Guardia Civil, ni con lo señalado por el Servicio de Caminos y Construcción, concluye: “Como causa principal cabe destacar el giro indebido hacia la izquierda del transporte tractora matrícula 2463-BJC y semirremolque matrícula R-8556-BBM ya que como se ha podido comprobar se encontraba prohibido por línea continua, si bien ésta había sido parcialmente borrada

(artesanalmente) sin respetar las dimensiones reglamentarias establecidas por la normativa vigente, siendo pues confusa su interpretación, tal y como se ha especificado en el cuerpo del presente informe. Además de lo relacionado se ha podido comprobar que se encontraba ubicada fuera de la zona de influencia del camino vecinal y en lugar prohibido al encontrarse en el área de ocupación de un carril de cambio de velocidad, concretamente al final de la cuña de transición. El transporte debería haber realizado el cambio de dirección en la vía circular sita  $\pm$  1.330 mts. en sentido Huesca (intersección con la carretera de acceso a Izco). Esta maniobra antirreglamentaria se produce como consecuencia de una deficiente labor inspectora por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, ya que las irregularidades con el trazado descritas en este dictamen (carril de cambio de velocidad antirreglamentario, marcas viales horizontales borradas irregularmente, etc.) deberían haber sido subsanadas ya en su día sin permitir que se perpetuasen. En cuanto a la carencia de señalización preventiva (preaviso) y la restrictiva de obras, preceptiva por la vigente normativa legal (también relacionada en el cuerpo del presente dictamen), que si se cumple en los tramos de obra actuales, deberían haber sido subsanadas por mandato expreso de la Dirección de obra (de la Dirección General) al contratista, tal y como establece la normativa, con anterioridad al comienzo de las obras y en caso de incumplimiento paralizar la obra hasta haber sido subsanadas dichas irregularidades”.

Así pues, si bien para el informe pericial la causa principal de la colisión es el giro indebido a la izquierda sobre línea continua del tracto-camión, ya hemos señalado que ha quedado acreditado la existencia de líneas discontinuas, tal y como refiere el informe de la Guardia Civil. Este último descarta la hipótesis del perito de parte: “aunque el conductor del tracto-camión realizara una maniobra de cambio de dirección a la izquierda, dicha maniobra no es antirreglamentaria, le está permitida al haber dos trazos discontinuos en la línea longitudinal separadora de carriles”. Todo ello, al margen de que una velocidad correcta según las circunstancias viarias hubiera soslayado la colisión, pues se hubiera podido frenar con tiempo suficiente para evitarla.



En el escrito de reclamación se señala la deficiente señalización como causante de la colisión. Pues bien, esta hipótesis es, igualmente, descartada por el informe de la Guardia Civil: “Si bien se aprecia una deficiencia en la señalización, no afecta al desarrollo del accidente puesto que la colisión se produce a 250 metros de la salida de una curva, en un tramo recto que goza de buena visibilidad, existía arcén suficiente por el margen derecho sentido Huesca, por lo que el tracto-camión no suponía un obstáculo insalvable, el conductor pudo percibir la presencia de dicho tracto-camión y aminorar su velocidad, guardando la distancia de seguridad con el vehículo que le precede, unido a que éste le estaba señalizando la maniobra mediante el indicador de dirección correspondiente”.

La Sentencia de la Sala Tercera, Sección 6ª, del Tribunal Supremo de 25 de abril de 2000, condensando doctrina anterior del propio Tribunal, afirma con cita de numerosas sentencias, que “la Administración queda exonerada, a pesar de que su responsabilidad patrimonial sea objetiva, cuando es la conducta del perjudicado o de un tercero la única determinante del daño producido aunque hubiese sido incorrecto el funcionamiento del servicio público”. Esta ha sido la circunstancia que se ha dado en el caso dictaminado.

Como ha tenido la oportunidad de señalar este Consejo en su dictamen 46/2005, de 24 de octubre, la relación de causalidad no ha de entenderse en sentido absoluto, es decir, como un nexo directo y exclusivo, sino en sentido relativo, de forma que la aparición -en su caso- de una pluralidad de causas en la generación del daño -entre ellas, la obligada relación con el funcionamiento del servicio público-, permita apreciar una concurrencia de culpas con la consiguiente distribución equitativa de la indemnización derivada de la lesión sufrida. Ahora bien, para ello es menester que las causas concurrentes tengan un efecto condicionante del resultado dañoso, pues no procede la responsabilidad cuando la culpa o conducta de la víctima es decisiva o determinante del hecho dañoso, en cuanto origen o causa eficiente e idónea del resultado teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

En el caso dictaminado resulta más que probable que sólo el comportamiento negligente de la víctima dio origen a la colisión y subsiguiente fallecimiento de la misma. Esta es, igualmente, la conclusión a la que llega la propuesta de resolución de la instructora: en definitiva - señala-, no se sabe la razón de la distracción del Sr. ..., pero lo cierto es que tal distracción se produjo y motivó que el vehículo conducido por el fallecido colisionase por alcance con el tracto-camión de considerables dimensiones.

En suma, a juicio de este Consejo, no concurre en el presente caso el requisito de la relación de causalidad, faltando, por tanto, criterio de imputación para que deba responder la Administración, lo que conlleva la desestimación de la solicitud de responsabilidad patrimonial.

### **III. CONCLUSIÓN**

El Consejo de Navarra considera que la reclamación formulada por don ..., en nombre y representación de doña ... , doña ..., don ... y doña ..., en solicitud de las correspondientes indemnizaciones por los daños sufridos por el fallecimiento de don ..., debe ser desestimada.

En el lugar y fecha señalados en el encabezamiento.