

La responsabilidad patrimonial de la administración pública: Análisis jurisprudencial en materia de siniestros de tráfico

Elena García Pérez de Ascanio
Abogada

SUMARIO

- I. INTRODUCCIÓN
- II. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL
- III. REGULACIÓN ACTUAL DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA ADMINISTRACIÓN.
- IV. RASGOS ESENCIALES DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA ADMINISTRACIÓN
 - 4.1. Responsabilidad extracontractual de la Administración Pública y los elementos subjetivos.
 - 4.2. Carácter objetivo de la responsabilidad
- V. PRESUPUESTO REQUISITOS Y ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL
 - 5.1. El daño: antijurídico, efectivo, evaluable económicamente e individualizado
 - A) Antijuridicidad de la lesión
 - B) Daño efectivo
 - C) Daño evaluable económicamente
 - D) Daño individualizado
 - 5.2. Relación de causalidad con el Funcionamiento normal y anormal de los servicios públicos
 - A) Relación de causalidad y funcionamiento anormal
 - B) Relación de causalidad y funcionamiento normal
 - 5.3. Causas excluyentes: fuerza mayor
- VI. ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL EN MATERIA DE SINIESTROS DE TRÁFICO
 - 6.1 Baches, socavones e irregularidades en la calzada
 - 6.2 Ausencia de señalización
 - 6.3 Sustancias deslizantes y pérdida de adherencia
 - 6.4 Tramos de la vía peligrosos
 - 6.5 Desprendimientos
 - 6.6 Obras en la vía
 - 6.7 Presencia de animales
 - 6.8 Obstáculos defectos en las vías urbanas rurales
 - 6.9 Motoristas como colectivo vulnerable
 - 6.10 Accidentes vinculados a las barreras de seguridad metálicas (BSM)
- VII. CONCLUSIONES

I. INTRODUCCIÓN

La responsabilidad patrimonial de la Administración Pública es una garantía fundamental para la protección de los ciudadanos. Este principio implica que, cuando una persona sufre un perjuicio que no está jurídicamente obligada a soportar, la Administración debe indemnizarlo, incluso en aquellos casos en los que su actuación haya sido conforme a la legalidad. El fundamento de esta institución se encuentra en el artículo 106.2 de la Constitución Española, que consagra el derecho de los ciudadanos a ser resarcidos por los daños derivados del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

En el ámbito específico de la circulación y la seguridad vial, esta responsabilidad adquiere una gran importancia. Las Administraciones titulares de las vías están obligadas a planificar, conservar y señalizar adecuadamente las carreteras y caminos de su competencia, de modo que su omisión o actuación deficiente puede resultar determinante para evitar o, por el contrario, provocar siniestros. Entre las situaciones que habitualmente dan lugar a reclamaciones se encuentran baches no reparados, deficiencias en la señalización, obras mal señalizadas o barreras de seguridad en mal estado, entre otras.

Para que surja la obligación de reparar, la doctrina y la jurisprudencia exigen la concurrencia de determinados requisitos como son el daño efectivo, evaluable e individualizado que el ciudadano no tenga el deber de soportar; la relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y el daño y la inexistencia de causas de exoneración como la fuerza mayor o la culpa exclusiva o grave de la víctima. Comprender estos elementos, a la luz de la normativa actual y de lo que han establecido los tribunales, nos permite ver el verdadero alcance de esta responsabilidad que es prevenir los riesgos en la carretera y, si ocurre un daño, garantizar que el ciudadano sea reparado de forma justa.

II. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL

La configuración actual de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública caracterizada por su consolidación y por ser una garantía para los ciudadanos frente a los daños que puedan derivarse de la actuación administrativa se aleja significativamente del modelo originario. Tradicionalmente, se partía del principio de irresponsabilidad del poder públi-

co, en virtud del cual no se podía reclamar al Estado por los perjuicios ocasionados en el ejercicio de sus funciones.¹

Esta idea se mantuvo durante mucho tiempo veníamos de un modelo estatal muy poco controlado, la Administración contaba con poca incidencia, y se ponía el foco en la culpa de la persona que actuaba. Con ese marco, costaba reconocer que el Estado debiera indemnizar.²

Tal y como señala Juan Alfonso Santamaría Pastor, en España la responsabilidad de la Administración comienza a admitirse de forma excepcional y solo a partir de mediados del siglo XIX, limitada exclusivamente a los supuestos previstos en las leyes especiales.³

Un primer avance en la configuración de la responsabilidad patrimonial se produjo con la aprobación del Código Civil de 1889, particularmente a través de sus artículos 1902 y 1903. En ellos se introdujo la noción de responsabilidad extracontractual, al disponer, en esencia, que quien cause un daño a otro por acción u omisión derivada de culpa o negligencia debe reparar dicho perjuicio.

Además, el legislador fue más allá al señalar que esta obligación de responder no se limita a los actos propios, sino que también alcanza a aquellos cometidos por personas que se encuentran bajo la esfera de responsabilidad del obligado, como puede ser el caso de hijos menores de edad. Con este planteamiento se sientan las bases para que, más adelante, el Estado pudiera ser considerado responsable por los daños producidos a través de la actuación de sus funcionarios o agentes.

Aun así, durante décadas se exigió que hubiera una infracción legal clara para poder reclamar contra autoridades y funcionarios. Ese requisito mantuvo una lectura culposa y retrasó la

1 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: «Principios de la responsabilidad extracontractual de la Administración Pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)», en QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.): *Responsabilidad patrimonial de la Administración Pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pág. 38-39.

2 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas*, en *Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 328.

3 SANTAMARÍA PASTOR, J. A. «Principios de Derecho Administrativo; GENERAL II. Portal Derecho S.A (IUS-TEL), Madrid, 2023.

entrada de un modelo verdaderamente público y objetivo.⁴

De esta forma, se abrió la posibilidad de reclamar también frente al Estado cuando actuara por medio de agentes o funcionarios, si bien todavía con una visión muy ligada a la culpa y negligencia y no a un régimen de responsabilidad objetiva. Como expone Menéndez Sebastián, la evolución doctrinal posterior irá encaminada a reconocer a la Administración como persona jurídica única imputable, cuya responsabilidad se fundamenta en criterios más amplios que la mera culpabilidad.⁵

Otro avance, aunque no duradero fue la Constitución de la II República de 1931, que habló de una responsabilidad subsidiaria de la Administración en su artículo 41. No llegó a consolidarse por su escasa vigencia, pero marcó el inicio por el que se dejaba atrás el antiguo privilegio de irresponsabilidad.

Posteriormente, Ley de Régimen Local de 16 de diciembre de 1950 introdujo un régimen específico para las entidades locales, regulado en los artículos 405 y siguientes, que establecían la responsabilidad de los municipios por los daños causados por sus autoridades, funcionarios o agentes en el ejercicio de sus atribuciones. En este marco, la distinción entre responsabilidad directa y subsidiaria era esencial. Cuando el daño derivaba de una culpa o negligencia grave del funcionario, la entidad local respondía solo de forma subsidiaria (art. 409), previa declaración judicial de la infracción cometida, y con acción de regreso contra el causante (art. 410).⁶

Cuando no existía culpa del funcionario, la Administración respondía directamente (art. 406.1), siempre que el daño fuese efectivo, ma-

terial e individualizado (art. 405). Este régimen supuso un importante paso, al reconocer de forma clara la responsabilidad de la Administración Local como sujeto jurídico diferenciado, aunque todavía mantenía una fuerte dependencia de la calificación de la conducta del funcionario.⁷

Esa mezcla de responsabilidad directa y subsidiaria muestra bien el momento de transición, seguía pesando la culpa del funcionario, pero ya se abría camino la idea de responder por el servicio, aunque no hubiera culpa.

En la década de los cincuenta se produjo un avance importante, con la Ley de Expropiación Forzosa de 1954 se reconoció expresamente la responsabilidad directa de la Administración, regulada en su artículo 121, que disponía la obligación de indemnizar toda lesión que los particulares sufriesen en sus bienes y derechos como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos. Sin embargo, esta responsabilidad quedaba limitada a los daños de carácter patrimonial y susceptibles de valoración económica, quedando fuera los perjuicios de carácter moral o personal, como se desprende del artículo 133.1 de la misma ley.

La ampliación a daños corporales y morales llegó justo después con el Reglamento de 1957 (art. 133). Ese paso fue clave: la idea dejó de estar pegada a la expropiación y empezó a funcionar como una regla general de responsabilidad por la actividad administrativa.⁸

El proceso de consolidación continuó con la aprobación de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado (LRJAE) de 1957. En su artículo 406, se reconocía ya que los particulares tenían derecho a ser indemnizados por el Estado por toda lesión sufrida en sus bienes y derechos, salvo casos de fuerza mayor, siempre que aquella lesión fuese consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

En realidad, el punto clave de la LRJAE fue su artículo 40, que generalizó la responsabili-

4 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas, en Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 328.

5 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: «Principios de la responsabilidad extracontractual de la Administración Pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)», en QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.): *Responsabilidad patrimonial de la Administración Pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pág. 38-39.

6 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: «Principios de la responsabilidad extracontractual de la Administración Pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)», en QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.): *Responsabilidad patrimonial de la Administración Pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2013,

pág. 40-43.

7 FÁBREGAS DEL PILAR, J. M.: *La responsabilidad del Estado y de sus autoridades y funcionarios*, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1957.

8 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas, en Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 329

dad por el funcionamiento normal o anormal e incluyó la fuerza mayor como causa de exoneración.⁹

Este fue un paso fundamental hacia la concepción moderna de la responsabilidad patrimonial se dejaba de poner la culpa o negligencia del funcionario para situarse en la existencia objetiva de un daño antijurídico causado por la actuación administrativa. Su aplicación práctica, con todo, no fue inmediata. A comienzos de los años setenta la jurisprudencia empezó a consolidar este enfoque y a dejar atrás el modelo anterior de forma clara.

La aprobación de la Constitución de 1978 significó la consolidación definitiva del principio de responsabilidad patrimonial. En su artículo 106.2 se establece, en términos generales, que los ciudadanos tienen derecho a ser compensados cuando sufran un perjuicio en sus bienes o derechos como consecuencia de la actuación de los servicios públicos, con la única excepción de los supuestos de fuerza mayor.

Desde entonces, los tribunales han perfilado qué daños son indemnizables, y deben ser reales, concretos, valorables económicamente y, sobre todo, antijurídicos, es decir aquellos que el perjudicado no esté obligado a soportar. Así se mantiene el carácter objetivo del sistema sin convertirlo en una indemnización automática para cualquier daño.¹⁰

Con esta previsión constitucional, la responsabilidad patrimonial queda configurada como un régimen objetivo y universal, que se extiende tanto al funcionamiento normal como al anormal de la Administración, reforzando su papel como una de las garantías esenciales del Estado de Derecho.

Tras la Constitución, la responsabilidad patrimonial se reguló de forma general y común para todas las Administraciones en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, complementada por el Real Decreto 429/1993, que aprobó el Reglamento

de los procedimientos en materia de responsabilidad patrimonial.

En 2015 se reorganizó el sistema, el contenido sustantivo pasó a la Ley 40/2015 y el procedimental a la Ley 39/2015. Esta división ha dado más orden y una aplicación más homogénea. Como recuerda Menéndez Sebastián, esta evolución histórica culmina en un sistema en el que la responsabilidad de la Administración “se erige en una de las garantías esenciales de los ciudadanos frente al poder público”¹¹.

III. REGULACIÓN ACTUAL DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA ADMINISTRACIÓN

En la actualidad, la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas se encuentra regulada en dos normas clave que separan claramente el ámbito sustantivo del procedimental.

La primera es la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP) que recoge el contenido sustantivo, es decir, la organización, el funcionamiento y las relaciones entre las distintas Administraciones Públicas, así como la responsabilidad patrimonial.

Como idea general, el régimen actual es objetivo, pero no ilimitado por lo que queda fuera lo causado por fuerza mayor o por daños que el ciudadano deba soportar por ley, y la indemnización puede modularse si hay culpa del perjudicado. Además, no se indemnizan daños imprevisibles o inevitables según el estado de la ciencia o de la técnica en el momento del hecho.¹²

En materia de responsabilidad patrimonial sus artículos 32 a 37 determinan los requisitos esenciales como la existencia de un daño efectivo evaluable económicamente e individualizado la ausencia de fuerza mayor y el carácter antijurídico del perjuicio de modo que el ciudadano

9 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas*, en *Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 329

10 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas*, en *Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 329

11 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: «Principios de la responsabilidad extracontractual de la Administración Pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)», en QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.): *Responsabilidad patrimonial de la Administración Pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pág. 36.

12 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas*, en *Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 329

no tenga el deber jurídico de soportarlo. De esta forma se configura un régimen de responsabilidad objetiva que solo se modula cuando concurre culpa del perjudicado o cuando los daños resultan imprevisibles o inevitables.

La segunda norma es la Ley 39/2015 de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas que complementa a la anterior al regular el marco procedimental (LPACAP), que integra el procedimiento de responsabilidad patrimonial como una especialidad del procedimiento administrativo común. La LPACAP establece que la reclamación debe iniciarse, por lo general, a instancia del interesado, mediante una solicitud en la que se identifique claramente el daño sufrido, su valoración y la relación de causalidad con la actuación administrativa. El plazo para interponer la reclamación es de un año, que se computa desde la producción del hecho lesivo o, en el caso de daños personales, desde la curación o estabilización de las secuelas conforme a su artículo 67.

Aunque lo normal es la iniciación a instancia de parte, el expediente también puede iniciarse de oficio, ya sea por decisión del propio órgano competente (art. 65) o por petición razonada de otros órganos administrativos (art. 61.4) siempre con los mismos requisitos de identificación del daño, acreditación del nexo causal y determinación del momento en que se produjo. Además, la práctica administrativa y la jurisprudencia recuerdan que, cuando el daño trae causa de un acto posteriormente anulado en vía administrativa o contencioso-administrativa, el plazo anual puede computarse desde la notificación de la resolución firme que declare la nulidad, sin perjuicio de la regla especial prevista para los daños personales.¹³

Durante la tramitación del procedimiento, la LPACAP exige la emisión de informes preceptivos, entre ellos el del servicio presuntamente responsable (artículo 81.1), con el fin de acreditar la realidad del daño, su imputación y la existencia del nexo causal. La resolución final debe ser motivada, pronunciándose expresamente sobre la concurrencia de los requisitos de la responsabilidad, la valoración económica del perjuicio y la procedencia o no de la indemnización. El plazo máximo para dictar resolución es de

seis meses y, si se supera sin respuesta expresa, se produce silencio administrativo desestimatorio (artículo 91), habilitando al interesado para acudir a la jurisdicción contencioso-administrativa. Por último, la norma concreta el órgano competente para resolver en función del ámbito material y territorial en el que se haya originado el daño, de acuerdo con el artículo 92.¹⁴

En consecuencia el marco normativo vigente proporciona a los ciudadanos una protección real y efectiva frente a los daños que puedan derivarse del funcionamiento de los servicios públicos definiendo con claridad tanto las situaciones indemnizables como el procedimiento que ha de seguirse para su reclamación. De este modo la responsabilidad patrimonial se consolida como un elemento esencial al garantizar que los particulares vean indemnizados los perjuicios ocasionados por la actuación administrativa.

IV. RASGOS ESENCIALES DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DE LA ADMINISTRACIÓN

La responsabilidad patrimonial de la Administración difiere de la responsabilidad civil entre particulares, prevista en el artículo 1902 del Código Civil. Mientras que esta última se apoya en la culpa o negligencia como presupuesto para generar obligación de indemnizar, la responsabilidad patrimonial administrativa se configura con un carácter objetivo y directo. Así lo dispone en la actualidad el artículo 32 de la Ley 40/2015, al reconocer el derecho de los particulares a ser indemnizados por toda lesión que sufran en sus bienes y derechos, siempre que sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y no concurra fuerza mayor.¹⁵

4.1. Responsabilidad extracontractual de la Administración Pública y los elementos subjetivos.

La responsabilidad patrimonial de la Administración se configura como una responsabili-

14 “La responsabilidad patrimonial de la administración”. Consejo General de Abogacía Española. 14 marzo de 2024.

15 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: “Principios de la responsabilidad extracontractual de la administración pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)”, en: QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013, pág. 42.

13 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas*, en *Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 330



dad extracontractual que recae directamente sobre la propia Administración frente al ciudadano perjudicado como así reconoce la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de noviembre de 1998. Esto significa que no responde de manera subsidiaria por los daños ocasionados por sus funcionarios, sino que asume de forma inmediata y directa la obligación de indemnizar al afectado, con independencia de quién haya sido el agente concreto causante del daño. Una vez satisfecha la indemnización, la Administración conserva la posibilidad de ejercer la acción de regreso frente al funcionario responsable, si concurren dolo, culpa o negligencia grave en su actuación¹⁶

Este régimen directo responde a la solvencia económica de la Administración, lo que asegura al ciudadano la efectividad de la indemnización

y refuerza su posición como garantía patrimonial. En cambio, si la responsabilidad recayera únicamente sobre el funcionario causante, el resarcimiento sería más incierto y difícil de lograr. De hecho, el artículo 145 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, vino a reforzar este principio al disponer que es el patrimonio de la Administración el que responde directamente frente al perjudicado, lo que hace real y efectiva esta responsabilidad objetiva.¹⁷

La única excepción a este principio se mantiene en los supuestos previstos en el artículo 121 del Código Penal, es decir, cuando los daños

16 GARCÍA DE ENTERRÍA, E. y FERNÁNDEZ, T. R.: *Curso de Derecho Administrativo*, Tomo I, 21.ª ed., Civitas, Navarra, 2024, pág. 29 y ss.

17 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: "Principios de la responsabilidad extracontractual de la administración pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)", en: QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013, pág. 43.

se deriven de delitos cometidos por agentes públicos en el ejercicio de sus funciones. En tales casos, el responsable principal es el propio agente, y la Administración solo queda obligada de modo subsidiario. No obstante, el artículo 146.2 de la LRJPAC precisa que la posible responsabilidad penal del personal no paraliza los procedimientos de reconocimiento de responsabilidad patrimonial, salvo que la resolución del proceso penal resulte indispensable para concretar los hechos relevantes.¹⁸

En cuanto a los sujetos intervinientes, por un lado, se encuentra la Administración Pública, que asume la responsabilidad conforme al artículo 106.2 de la Constitución Española, pudiendo imputarse tanto a sus acciones como a sus omisiones. Esta responsabilidad alcanza a todos los agentes que integran la Administración en el ejercicio de funciones públicas, autoridades, empleados y personal al servicio de la Administración. Incluso se extiende a quienes, sin ser funcionarios, actúan mediante fórmulas de colaboración, como concesionarios o contratistas. En este último caso, el artículo 214 del 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, establece la obligación del contratista de indemnizar los daños y perjuicios que cause a terceros en la ejecución del contrato. Ahora bien, para que proceda la imputación es necesario que el agente actúe en el marco del servicio público.

Por otro lado, el otro sujeto esencial es el ciudadano perjudicado, quien, en virtud del artículo 106.2 CE, está legitimado para reclamar una indemnización cuando sufra una lesión en sus bienes o derechos como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos. Dicho particular es el centro de la garantía constitucional, pues su derecho a ser resarcido constituye la razón de ser del sistema de responsabilidad patrimonial.

Además, conviene destacar que el sistema de responsabilidad patrimonial en España se configura como un modelo unitario, aplicable a todas las Administraciones Públicas con independencia de su ámbito estatal, autonómico o local. Así lo confirma el artículo 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, que establece expresamen-

te la responsabilidad directa de las entidades locales por los daños ocasionados en el ejercicio de sus competencias.¹⁹

4.2. Carácter objetivo de la responsabilidad

Uno de los rasgos más relevantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración es su carácter objetivo. A diferencia de la responsabilidad civil entre particulares regulada en el artículo 1902 del Código Civil, donde es imprescindible acreditar culpa, negligencia o dolo, el régimen administrativo no exige esa demostración. El artículo 139.1 de la Ley 30/1992 determinó que la responsabilidad de la Administración surge siempre que exista un daño derivado del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, con la única excepción de los supuestos de fuerza mayor.²⁰

Este enfoque implica que no es necesario demostrar culpa o ilicitud en la actuación del agente público para que surja la obligación de indemnizar. Incluso los perjuicios resultantes de actividades desarrolladas conforme a la legalidad pueden ser resarcidos, siempre que se acrediten los elementos básicos, existencia de un daño real, su individualización y el nexo causal con el funcionamiento del servicio.

En esta línea, la jurisprudencia del Tribunal Supremo ha reiterado que el deber de reparar el daño no depende de la intención, previsión o diligencia del personal administrativo, y se extiende tanto a supuestos de funcionamiento irregular como a aquellos en los que la actividad ha sido plenamente correcta. La Sentencia de 29 de mayo de 1991 es especialmente relevante, pues declara que la Administración responde de forma directa y objetiva por las lesiones que sufran los particulares cuando sean consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos, quedando únicamente excluidos los daños inevitables o imprevisibles ligados a la propia existencia del servicio.²¹

19 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: "Principios de la responsabilidad extracontractual de la administración pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)", en: QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013, pág. 43 y ss.

20 LÓPEZ MENUÑO, F., GUICHOT REINA, E. y CARRILLO DONAIRE, J. A.: *La responsabilidad patrimonial de los poderes públicos*, Lex Nova, Valladolid, 2005, pág. 42.

21 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas, en Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general/*

18 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas, en Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general/* coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 332-333.

Esto significa que al ciudadano le basta con probar la existencia de una lesión patrimonial efectiva, evaluable económicamente e individualizada, y acreditar que existe un nexo causal entre esa lesión y la actividad administrativa, sin necesidad de entrar a valorar la conducta subjetiva del agente público que intervino. Lo decisivo no es si el servicio se prestó correctamente o con errores, sino que el resultado haya generado un daño antijurídico que el particular no tiene el deber jurídico de soportar.

Este sistema de responsabilidad está pensado para proteger de verdad al ciudadano, porque incluso cuando la Administración actúa de manera correcta desde el punto de vista formal, si de esa actuación se produce un daño directo, la Administración tiene el deber de indemnizar. La única circunstancia que puede excluir esta obligación es la concurrencia de fuerza mayor o, en su caso, la existencia de dolo o negligencia grave de la propia víctima, lo que rompería el vínculo causal entre el daño y la actuación administrativa.

En este sentido, la STS de 3 de octubre de 2000 afirmó con claridad que el ordenamiento español establece un sistema de responsabilidad de carácter objetivo, admitiendo como presupuesto tanto el funcionamiento normal como el anormal de los servicios públicos. Según la expresión utilizada por la norma, no es necesario que concurren elementos subjetivos de culpabilidad, pues el título de imputación surge cuando se aprecia que el perjudicado no tenía el deber jurídico de soportar el daño²².

En definitiva, la responsabilidad patrimonial se apoya en tres pilares, daño real y antijurídico, imputación al servicio público y nexo causal directo. Ahora bien, este régimen no convierte a la Administración en una “aseguradora universal” si existe culpa del perjudicado, asunción voluntaria del riesgo o riesgos del progreso, la indemnización se excluye o, en su caso, se atenua.²³

coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 333

22 Sentencia de 3 de octubre de 2000, núm. 7033/2000, ECLI:ES:TS:2000:7033

23 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas, en Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 333

V. PRESUPUESTO REQUISITOS Y ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL

Analizados los rasgos esenciales de la responsabilidad patrimonial, conviene precisar cuáles son los requisitos indispensables para que surja el deber de indemnizar. La Administración puede causar daños de muy diversa naturaleza, pero no todo perjuicio es resarcible.

Solo procede la indemnización cuando concurren, de forma cumulativa, los siguientes presupuestos: (5.1) la existencia de un daño antijurídico y resarcible; (5.2) la relación de causalidad entre el funcionamiento normal o anormal del servicio público y el resultado lesivo; y (5.3) la inexistencia de fuerza mayor u otras causas de exclusión de responsabilidad.²⁴

5.1. El daño: antijurídico, efectivo, evaluable económicamente e individualizado

Para que un daño pueda considerarse indemnizable en el ámbito de la responsabilidad patrimonial es necesario que reúna determinadas condiciones. En primer lugar, debe tratarse de un daño antijurídico, es decir, aquel que el ciudadano no tiene el deber jurídico de soportar. No entran, por tanto, en esta categoría los perjuicios que derivan de cargas generales impuestas por la ley o de actuaciones legítimas de la Administración que no sobrepasan los límites de lo que razonablemente debe soportar un administrado.

Además, el daño ha de ser efectivo, lo que significa que ha de ser real, concreto y cierto, quedando excluidos los perjuicios meramente hipotéticos, eventuales o basados en simples conjeturas. Solo cuando la lesión se materializa de manera tangible en el patrimonio o en la esfera personal del afectado puede hablarse de un daño reparable.

Junto a ello, resulta indispensable que el perjuicio sea evaluable económicamente. La reparación debe poder traducirse en una cuantía dineraria, lo que permite indemnizar tanto los daños materiales como los personales, incluyendo los de carácter moral, siempre que puedan acreditarse y cuantificarse con criterios razonables conforme al art. 139.2 LRJPAC.

Por último, el daño ha de estar individualizado, es decir, referido a una persona concreta

24 LÓPEZ MENUÑO, F., GUICHOT REINA, E. y CARRILLO DONAIRE, J. A.: *La responsabilidad patrimonial de los poderes públicos*, Lex Nova, Valladolid, 2005, pág. 42

o, en su caso, a un grupo determinado de personas, y no a una colectividad indeterminada. Solo de este modo se garantiza que el perjuicio pueda imputarse a la actuación administrativa y no a una afectación genérica de la colectividad.

A estos requisitos se suma la doctrina consolidada de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, que en diversas sentencias (14 de mayo, 4 de junio y 2 de julio de 1994, entre otras) ha precisado que la responsabilidad patrimonial de la Administración posee naturaleza objetiva o por el resultado. Ello significa que resulta indiferente que la actuación administrativa se haya desarrollado de manera normal o anómala, basta con que exista un daño antijurídico, real, económicamente evaluable e individualizado, derivado de la actividad administrativa, para que nazca la obligación de indemnizar.

Este criterio introduce como presupuesto esencial el nexo causal. Sobre este aspecto, la Sentencia de 19 de septiembre de 2004 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de Madrid destaca que no es necesario acreditar dolo, culpa o irregularidad en la prestación del servicio para exigir la responsabilidad, ya que el propio régimen constitucional y legal extiende el deber de resarcir incluso a los supuestos en los que los servicios públicos funcionan con normalidad.

En consecuencia, se concluye que el carácter antijurídico del daño se verifica siempre que el riesgo inherente al funcionamiento del servicio público exceda los límites que la sociedad considera razonables conforme a los estándares de seguridad exigibles. De este modo, la clave no está en el modo en que actúa la Administración, sino en los efectos que dicha actuación genera sobre los particulares.²⁵

A) Antijuridicidad de la lesión

El artículo 141.1 de la derogada Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, ya establecía que existe responsabilidad patrimonial cuando el administrado sufre un daño que no tiene el deber jurídico de soportar. En la actualidad, esta previsión ha sido recogida, en el artículo 32.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que mantiene el mismo principio, la antijuridicidad de la lesión no implica que la actua-

ción de la Administración sea necesariamente ilegal, sino que el perjuicio ocasionado excede las cargas que el ciudadano está obligado a aceptar. De este modo, incluso en supuestos en los que la actuación administrativa sea plenamente ajustada a Derecho, puede darse lugar a indemnización si el daño que se produce resulta antijurídico²⁶

La jurisprudencia consolidada ha precisado que lo determinante es la antijuridicidad del resultado o de la lesión padecida, y no tanto la legalidad o ilegalidad de la actuación administrativa en sí misma considerada. Ello implica que debe valorarse si el ciudadano estaba jurídicamente obligado a soportar el perjuicio concreto, atendiendo al principio de igualdad en el reparto de las cargas públicas. Además, esta apreciación no puede hacerse de manera aislada, sino que debe tenerse siempre en cuenta la existencia de un nexo causal entre el funcionamiento, ya sea normal o anormal, del servicio público y el resultado lesivo. Solo cuando se acredite esta relación causal y, al mismo tiempo, se constate que el daño es antijurídico en los términos descritos, procede reconocer el derecho a la indemnización.²⁷

La clave está en determinar en qué casos el ciudadano tiene el deber de soportar el daño y, por tanto, no cabe indemnización. Esto ocurre cuando el perjuicio se produce como consecuencia de una obligación prevista en la ley, de una sanción administrativa válida, de una cláusula contractual o de decisiones discrecionales de la Administración que se adoptan de forma razonable y proporcionada. En estos supuestos, aunque exista un daño, este no puede considerarse antijurídico porque el ordenamiento lo impone o justifica.

B) Daño efectivo

Ahora bien, incluso cuando se trata de un daño que el administrado no tiene el deber jurídico de soportar, no todo perjuicio es automáticamente indemnizable.

En lo que respecta al daño efectivo, el Tribunal Constitucional, en reiterada jurisprudencia

²⁵ «Carreteras en mal estado: responsabilidad patrimonial de la Administración pública» CALDERÓN CORREDERA, Servicios Jurídicos Integrales.

²⁶ MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: «Principios de la responsabilidad extracontractual de la Administración pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)», en QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la Administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013, pág. 49.

²⁷ Sentencia de 5 de febrero de 2007, núm 568/2007, ECLI:ES:TS:2007:568.

cia (SSTC de 30 de noviembre de 1992, 5 de diciembre de 2000, 14 de marzo de 2002, 11 de abril de 2002, 12 de abril de 2002 y 18 de abril de 2002), ha señalado la necesidad de diferenciar entre derechos consolidados y meras expectativas. La privación de un derecho adquirido puede generar indemnización al equipararse a un supuesto de expropiación, mientras que la frustración de expectativas no da lugar a responsabilidad patrimonial. Como advierte Menéndez Sebastián, la clave está en que la indemnización solo puede recaer sobre perjuicios económicos derivados de un daño real y acreditado, y no sobre la simple pérdida de oportunidades o aspiraciones.²⁸

Esta exigencia se refleja en el artículo 32.1 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, que establece que la mera anulación de un acto o disposición administrativa no presupone por sí sola el derecho a indemnización, ya que es preciso acreditar que se ha producido una lesión efectiva. La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha seguido esta línea, en la STS de 31 de marzo de 2008²⁹, relativa a la anulación de una licencia para la instalación de un bingo, se descartó que la nulidad del acto conllevara automáticamente el reconocimiento de responsabilidad patrimonial. En el mismo sentido, la STS de 17 de febrero de 2015 Rec. 2335/2012³⁰ precisó que la responsabilidad patrimonial derivada de la anulación de actos administrativos no opera como un sistema de responsabilidad objetiva, sino que se aproxima más a la lógica de la responsabilidad por culpa. Es decir, la ilegalidad del acto no basta por sí sola, el daño debe demostrarse como real, concreto y derivado de una actuación administrativa negligente o defectuosa.

Esto refuerza que el sistema de responsabilidad patrimonial exige siempre la acreditación de un daño efectivo y resarcible, no bas-

tando la mera constatación de la ilegalidad del acto anulado.

C) Daño evaluable económicamente

Este requisito se aplica tanto a los daños en bienes y derechos patrimoniales como a los daños morales y corporales.

La jurisprudencia ha consolidado que la indemnización derivada de la responsabilidad patrimonial de la Administración debe procurar la reparación íntegra del daño, abarcando tanto los perjuicios de carácter patrimonial como los daños morales, siempre que concurren los requisitos legales de antijuridicidad, nexo causal y ausencia de fuerza mayor o culpa exclusiva del perjudicado.

En este sentido, el Tribunal Supremo, en su Sentencia de 3 de mayo de 2007, declaró la responsabilidad patrimonial de un ayuntamiento por el deficiente mantenimiento de un paseo marítimo que provocó el fallecimiento de una persona, reconociendo a los familiares una indemnización que incluía tanto los daños morales derivados de la pérdida como los perjuicios patrimoniales, entre ellos los gastos funerarios y el lucro cesante por la pérdida de las aportaciones económicas del fallecido.³¹

Por su parte, la Sentencia 325/2010, de 29 de abril, del Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares, resolvió un supuesto de diagnóstico prenatal erróneo que privó a la madre de la posibilidad de interrumpir voluntariamente el embarazo. En este caso se reconoció una indemnización que comprendía los daños morales ocasionados por la afectación a su derecho de autodeterminación y las consecuencias psicológicas sufridas.³²

De este modo, la doctrina jurisprudencial reafirma que la indemnización en materia de responsabilidad patrimonial tiene un alcance integral y reparador, destinado a restituir al perjudicado, en la medida de lo posible, la situación anterior al daño, tanto en su dimensión económica como en su esfera personal y moral.

D) Daño individualizado

Resulta imprescindible que el daño pueda atribuirse de manera concreta a una persona o

28 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: «Principios de la responsabilidad extracontractual de la Administración pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)», en QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la Administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013, pág. 56.

29 Sentencia de 31 de marzo de 2008, núm. 2308/2004, ECLI:ES:TS:2008:1293

30 MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: «Principios de la responsabilidad extracontractual de la Administración pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)», en QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la Administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013, pág. 58.

31 Sentencia de 3 de mayo de 2007, núm. 3023/2007, ECLI:ES:TS:2007:3023

32 STSJ Islas Baleares 325/2010, 29 de Abril de 2010, núm. 325/2010.

a un grupo determinado de personas, de modo que no pueden considerarse indemnizables aquellos perjuicios que no se puedan vincular a un patrimonio específico, por tratarse de afectaciones de carácter general que recaen sobre la colectividad. A este respecto, el Tribunal Supremo ha precisado que el daño reclamado debe reunir las notas de efectividad, valoración económica e individualización respecto de sujetos concretos, lo que supone que ha de ser real, cierto y perfectamente determinado.

Por tanto, no tienen cabida los perjuicios meramente hipotéticos, eventuales, contingentes o basados en simples conjeturas, ni tampoco la frustración de expectativas sin sustento real. Asimismo, el daño debe estar debidamente probado, ya que la indemnización no puede fundamentarse en criterios inciertos o posibles.³³

5.2. Relación de causalidad con el Funcionamiento normal y anormal de los servicios públicos

El artículo 139 de la LRJPAC establece que la lesión será indemnizable siempre que sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos. Esta previsión normativa introduce de manera directa la necesidad de analizar la relación de causalidad entre la actividad administrativa y el daño producido, pues solo cuando se acredita dicho vínculo es posible imputar jurídicamente el perjuicio a la Administración.

A) Relación de causalidad y funcionamiento anormal

Cuando el daño tiene su origen en un funcionamiento anormal del servicio público, la relación causal se pone de manifiesto a través de la constatación de una actuación ilícita o culpable de la Administración, o de la ilegalidad objetiva de su proceder. El Tribunal Supremo ha señalado reiteradamente que no es imprescindible acreditar culpa subjetiva de los funcionarios; basta con probar una deficiencia objetiva en la prestación del servicio. Un ejemplo lo encontramos en la Sentencia de 28 de marzo de 2000 (FJ 7º), que analizó el caso de un interno de un centro penitenciario con antecedentes de intentos de suicidio. La información sobre ese riesgo no se transmitió al centro, y esa omisión fue

considerada decisiva para el desenlace fatal, al entenderse que un funcionamiento adecuado del servicio penitenciario habría permitido adoptar medidas de prevención.

En este contexto, la relación de causalidad se traduce en una auténtica *conditio sine qua non*, sin esa omisión o irregularidad administrativa, el daño no se habría producido. No obstante, no es suficiente comprobar esta condición negativa, sino que es preciso verificar que la causa identificada sea adecuada y eficaz para explicar el resultado según las reglas de la experiencia común, descartando meras coincidencias o hechos marginales que no puedan imputarse razonablemente a la actuación administrativa.

Por tanto, no todo daño individualizado, real, económicamente evaluable e imputable a la Administración da lugar automáticamente a resarcimiento. Es igualmente indispensable que la lesión carezca de justificación legal, en cumplimiento del segundo requisito del sistema de responsabilidad patrimonial: el elemento objetivo de la antijuridicidad. Solo cuando se constata que el perjudicado no tenía el deber jurídico de soportar el daño, la Administración estará obligada a indemnizar.³⁴

B) Relación de causalidad y funcionamiento normal

Cuando el daño se produce en un escenario de funcionamiento normal del servicio público, es decir, cuando la actuación administrativa es conforme a Derecho y sin negligencia subjetiva, la exigencia de responsabilidad patrimonial se fundamenta en el riesgo inherente a la organización o a la propia prestación del servicio.

En estos supuestos, el Tribunal Supremo ha afirmado que la responsabilidad es objetiva: basta acreditar la realidad del daño, su antijuridicidad y el nexo causal con la actividad administrativa, sin que sea preciso demostrar culpa.

No obstante, la jurisprudencia también ha señalado que este nexo causal se rompe si el resultado se debe a fuerza mayor o a una conducta dolosa o gravemente negligente de la víctima. Aquí cobra relevancia la distinción entre caso fortuito y fuerza mayor, ya que el pri-

33 La responsabilidad patrimonial de la administración como resultado de la anulación de un acto administrativo (a propósito de la STS, Sala 3.ª, de 17 de febrero de 2015, Rec. 2335/2012), *La Administración al Día*, 22 de febrero de 2018.

34 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas*, en *Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, pág. 333

mero se refiere a un hecho imprevisible o inevitable, pero internamente ligado al funcionamiento del servicio, por lo que no exime de responsabilidad; mientras que la fuerza mayor constituye un acontecimiento externo, irresistible y absolutamente ajeno a la Administración, que sí excluye la obligación de indemnizar (STS 1 de noviembre de 2001, FJ 2º). En consecuencia, incluso dentro de un funcionamiento normal, la Administración debe responder siempre que el daño se presente como una consecuencia adecuada y verosímil de su actividad, quedando exonerada únicamente ante hechos de fuerza mayor o culpa grave del perjudicado.³⁵

5.3. Causas excluyentes: fuerza mayor

La fuerza mayor se configura como la principal causa de ruptura del nexo causal, definida como un acontecimiento extraordinario, imprevisible e inevitable, que escapa por completo al ámbito de control de la Administración y que no podría haberse evitado aun aplicando la máxima diligencia.

Ejemplos típicos son las catástrofes naturales excepcionales terremotos de gran magnitud, erupciones volcánicas imprevistas, fenómenos meteorológicos fuera de toda previsión o hechos de terceros de carácter absolutamente irresistible, como actos terroristas imprevisibles. Junto a la fuerza mayor, la conducta dolosa o gravemente negligente de la víctima constituye también una causa de exoneración, en la medida en que rompe el vínculo causal entre la actividad administrativa y el daño.

En todos los demás casos, la Administración debe asumir la reparación íntegra del perjuicio, incluso si el servicio se prestó de manera formalmente correcta.³⁶

VI. ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL EN MATERIA DE SINISTROS DE TRÁFICO

La Administración pública, en su actuación cotidiana, está sujeta al cumplimiento de una

serie de deberes que vienen impuestos por el marco normativo vigente. Dichas obligaciones persiguen la protección del interés general y el correcto funcionamiento de los servicios públicos.

Cuando la Administración incumple estas obligaciones, ya sea porque omite su actuación, la lleva a cabo de manera deficiente, parcial, irregular o incluso de forma contraria a lo dispuesto por el ordenamiento jurídico, se generan consecuencias negativas que repercuten directamente en los ciudadanos. En estos supuestos, el daño causado a los administrados abre la puerta a la exigencia de responsabilidad patrimonial de la propia Administración.

La seguridad vial constituye uno de los ejes esenciales en la prevención de daños a los ciudadanos, y en este ámbito la Administración ha ido asumiendo un papel cada vez más activo, acompañado de una normativa más estricta, con el fin de reducir al máximo los riesgos de circulación.

En su garantía intervienen distintos ámbitos. Por un lado, la fabricación y mantenimiento de los vehículos, responsabilidad que recae sobre fabricantes y propietarios. Del mismo modo, la formación y conducta de los usuarios, conductores y peatones, corresponde principalmente a cada persona, si bien la Administración contribuye de forma indirecta a través de la educación vial, la regulación de permisos de conducción y los sistemas de control y sanción. El papel central de la Administración se sitúa en el estado de las vías públicas, que debe planificar, construir, conservar y señalizar adecuadamente. Una deficiente conservación, una señalización incorrecta o la falta de mantenimiento constituyen factores de riesgo que, pueden generar responsabilidad patrimonial cuando el daño, su antijuridicidad y el nexo causal quedan acreditados. De este modo, aunque la seguridad vial exige la cooperación de fabricantes y usuarios, la obligación directa e inexcusable recae en la Administración respecto de las infraestructuras viarias.³⁷

Dentro de esta responsabilidad, la Administración pública en materia de circulación desempeña un papel determinante. Es imprescindible atender a los riesgos derivados de una inadecuada regulación del tráfico, ya que la ausencia de medidas preventivas puede conducir

³⁵ "La responsabilidad patrimonial de la administración (análisis jurisprudencial)", Noticias Jurídicas, 1 de junio de 2009.

³⁶ MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M.ª: «Principios de la responsabilidad extracontractual de la Administración pública (artículos 139 y 141 LRJPAC)», en QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la Administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*, 2.ª ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013, pág. 72-73.

³⁷ MARTÍNEZ NIETO, A. *Cómo evitar la pérdida del permiso de conducir por puntos y las multas*. La Ley-Actualidad, Madrid, 2006, pág. 21-22.

a situaciones en las que conductores o peatones tomen decisiones peligrosas que terminen provocando accidentes. En tales supuestos, resulta necesario analizar si concurre responsabilidad por parte de la Administración, lo que, en caso afirmativo, habilita a los particulares a reclamar la correspondiente reparación por los daños sufridos³⁸

No puede obviarse que a la Administración le corresponde una función primordial en este ámbito, garantizar que las vías de circulación estén libres de riesgos que comprometan la seguridad de los ciudadanos que transitan las carreteras. Este deber no se limita únicamente a la supervisión de los elementos más evidentes como son los baches, socavones, obstáculos, desprendimientos, sustancias deslizantes, etc., sino que se extiende a una obligación general de prevención y eliminación de peligros potenciales. Se trata, en definitiva, de asegurar el bienestar de los ciudadanos, algo que se refleja de manera clara en la legislación de tráfico y seguridad vial³⁹

En materia de seguridad vial, el Estado ostenta una competencia esencial relativa al tráfico y circulación de vehículos a motor (art. 149.1. 21ª CE). Esta atribución no se limita únicamente a la regulación de los aspectos estrictamente vinculados a la conducción, como son las señales, la limitación de velocidad o las condiciones técnicas de los vehículos, sino que se extiende también a la garantía de la seguridad en la circulación como principio de alcance general, que debe proyectarse de manera uniforme en todo el territorio nacional. Así lo ha señalado reiteradamente el Tribunal Constitucional, destacando, entre otras, la STC 132/1998⁴⁰, que subrayan la necesidad de preservar la homogeneidad normativa en esta materia y la vinculación de todos los titulares de vías de circulación sean de titularidad estatal, autonómica o local a la normativa básica en materia de seguridad vial.⁴¹

38 GONZÁLEZ PÉREZ, J. *Responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas*. 8.ª ed., Civitas, Navarra, 2016, pág. 365 y ss.

39 FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, D. "Riesgos, seguridad vial y responsabilidad patrimonial de la Administración por accidentes de tráfico en vías interurbanas", en: QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.). *Responsabilidad patrimonial de la administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*. 2.ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pág. 1695 y ss.

40 SENTENCIA 132/1998, de 18 de junio (BOE núm. 170, de 17 de julio de 1998) ECLI:ES:TC:1998:132

41 FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, D. "Riesgos, seguridad vial y responsabilidad patrimonial de la Administración por accidentes de tráfico en vías interurbanas",

A la luz de esta regulación, la responsabilidad patrimonial del Estado en accidentes de circulación requiere la concurrencia de los presupuestos establecidos en el artículo 139.1 de la antigua Ley 30/1992 (LRJ-PAC), actualmente recogidos en la Ley 40/2015.

Entre los supuestos que con mayor frecuencia han llegado a los tribunales se encuentran los relativos a la responsabilidad por daños derivados del mal estado de la vía pública. Como reconoce el Doctor en Derecho López y García de la Serrana, la jurisprudencia ha ido precisando qué debe entenderse por funcionamiento normal o anormal de los servicios encargados de la construcción, conservación y vigilancia de las carreteras. No solo se incluyen las actuaciones contrarias a Derecho o manifiestamente defectuosas, sino también los casos de omisión, como un mantenimiento insuficiente o una señalización inadecuada. La omisión se concibe, en este sentido, como la infracción del nivel mínimo de diligencia exigible a la Administración para la prestación del servicio, que ha de valorarse en función de las circunstancias de tiempo, lugar y medios disponibles.

Esto ha permitido tanto la declaración de responsabilidad como, en supuestos en los que se acredita una actuación diligente, la exoneración de la Administración. Así, la Sentencia del TSJ del País Vasco de 3 de diciembre de 2008 rechazó la reclamación al haberse probado la existencia de un servicio de vigilancia y conservación de carreteras adecuado. Por el contrario, otras resoluciones, como las dictadas por la AN el 6 de abril de 2009 y el 18 de febrero de 2009, han estimado la responsabilidad cuando se ha demostrado que la ausencia de control o la falta de actuaciones de mantenimiento en un plazo razonable fueron causa directa del accidente, ya fuera por la presencia de piedras en la calzada o por vertidos no retirados.

En todos estos casos, la jurisprudencia insiste en que no basta con constatar el daño y su origen en la vía pública es imprescindible comprobar que la lesión carece de justificación legal, es decir, que reviste el elemento objetivo de la antijuridicidad. De este modo, solo cuando el perjudicado no tenía el deber jurídico de soportar el menoscabo y el servicio no alcanzó el es-

en: QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.). *Responsabilidad patrimonial de la administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*. 2.ª ed., Tirant lo Blanch, Valencia, 2013, pág. 1767-1768.

tándar mínimo de seguridad exigible, la Administración está obligada a indemnizar.⁴²

Además del daño efectivo e imputable a la Administración, es imprescindible la existencia de una relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y el resultado lesivo. Según la teoría de la causalidad adecuada, la causa debe ser normalmente idónea para producir un daño de la clase ocurrida, y no una mera coincidencia explicable por hechos extraordinarios. La jurisprudencia exige analizar cada caso concreto: en primer lugar, verificar si el hecho administrativo constituye una *conditio sine qua non* del resultado, es decir, que sin él el daño no se habría producido, y en segundo lugar valorar su adecuación al resultado teniendo en cuenta las circunstancias de tiempo, lugar, previsibilidad y medios disponibles (TSJ Castilla y León, Valladolid, 14-3-2008, FJ 2).

No basta con invocar el mal estado de la vía o la presencia de una sustancia deslizante: es preciso acreditar que ese factor fue causa directa y determinante del siniestro. Cuando no se demuestra la realidad del peligro o su influencia efectiva, los tribunales desestiman la reclamación por falta de nexo causal (AN, Sec. 8.ª, 25-9-2009; AN, Sec. 8.ª, 12-5-2009; TSJ Andalucía, Granada, 5-10-2009). Tampoco la mera existencia del servicio o la titularidad de la infraestructura convierte a la Administración en aseguradora universal de todo riesgo: si el daño se produce al margen de su ámbito razonable de control, o por causas ajenas que rompen el nexo, no nace la responsabilidad (TSJ País Vasco, 20-6-2008, FJ 5; en términos semejantes, TSJ Navarra, 29-5-2008, FJ 2). Por último, la ruptura del nexo causal exonerará de responsabilidad cuando concurra fuerza mayor, esto es, un acontecimiento extraordinario, inevitable y ajeno a la organización administrativa, de acuerdo con los arts. 106.2 CE y 139.2 de la normativa entonces vigente.⁴³

A continuación, se expone jurisprudencia, organizada en distintos bloques temáticos en función de la causa principal del daño.

42 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas, en Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, págs. 338-339.

43 LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas, en Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general*/ coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011, págs. 342-343.

6.1 Baches, socavones e irregularidades en la calzada

Los desperfectos en el pavimento como pueden ser los baches, socavones o los hundimientos representan uno de los supuestos más habituales de responsabilidad patrimonial en el ámbito local. Su aparición, generalmente progresiva, exige de las Administraciones un deber permanente de vigilancia, conservación y señalización. La jurisprudencia ha sido clara determinando que no basta con reparaciones puntuales, sino que es preciso un exhaustivo control continuo que permita advertir el riesgo a tiempo y, en su caso, señalar adecuadamente hasta que se ejecute la reparación.

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (Sevilla), de 31 de mayo de 2006 nos muestra el caso de una conductora que sufrió daños en su vehículo al atravesar un tramo de carretera en el que existía un bache no reparado ni debidamente señalado, agravado por las lluvias caídas los días previos.

La Administración alegó que el mantenimiento de la vía había sido adjudicado a una empresa concesionaria, intentando desplazar la responsabilidad hacia ésta. Sin embargo, el Tribunal determinó la titularidad pública de la carretera comporta un deber indelegable de conservación y señalización. La posible existencia de un contrato de mantenimiento no exonera a la Administración, que sigue siendo responsable frente al ciudadano, sin perjuicio de su derecho a repetir contra la empresa concesionaria.

El fallo también descarta que las lluvias constituyeran fuerza mayor. Recordó que las inclemencias meteorológicas son previsibles en el régimen de explotación de una vía y que la Administración debía haber actuado con la debida diligencia, tanto en la reparación como en la colocación de señalización preventiva.

De este modo, el Tribunal concluyó que el daño reunía todos los requisitos efectivo, evaluable económicamente, individualizado y anti-jurídico, al no existir deber jurídico de soportarlo.

Esta sentencia refuerza la doctrina de que la responsabilidad patrimonial es objetiva, en el sentido del artículo 106.2 de la Constitución, basta con que el mal estado de la vía y la ausencia de señalización guarden relación causal con



el daño, sin que sea necesaria la acreditación de culpa.⁴⁴

Una segunda Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León (Valladolid), de 15 de febrero de 2008 analiza un accidente ocurrido en la carretera C-623, en un tramo en obras donde se presentaba parches y socavones sin la debida señalización, a pesar de las quejas vecinales previamente formuladas.

Los agentes de la Guardia Civil confirmaron en su atestado que las deficiencias eran persistentes y conocidas. La propia instructora del expediente administrativo propuso estimar la reclamación ante la evidencia de que la Administración había tenido conocimiento del problema sin adoptar medidas efectivas.

La Sala recuerda que los artículos 15 de la Ley de Carreteras, 48 del Reglamento General de Carreteras y 57 de la Ley de Tráfico establecen un deber legal expreso de conservación y de señalización de los peligros.

Frente a la alegación de que la Administración no es “*aseguradora universal*” de todo riesgo, el Tribunal precisó que sí lo es cuando el peligro supera los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social y, en particular, cuando se acreditan advertencias previas ignoradas.⁴⁵

El fallo declara que la antijuridicidad del daño radica en la ausencia de deber jurídico de soportarlo por el ciudadano, y que la Administración titular de la carretera responde de las consecuencias dañosas, aunque los trabajos se

44 STSJ Andalucía (Sevilla), 31 de mayo de 2006, rec. 1484/2002, ECLI:ES: TSJAND:2006:4787.

45 STSJ Castilla y León (Valladolid), 15 de febrero de 2008, rec. 1238/2003, ECLI:ES: TSJCL: 2008:732.

hubiesen encomendado a un tercero. La omisión de medidas preventivas (ya fuera reparación urgente o señalización adecuada) se consideró una infracción directa del deber de conservación.

6.2 Ausencia de señalización

En materia de señalización, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 139.1 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación en desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo). Dicho precepto establece que corresponde al titular de la vía la responsabilidad de mantenerla en las mejores condiciones posibles de seguridad y de instalar y conservar las señales y marcas viales adecuadas. Igualmente le compete autorizar, en su caso, la instalación de otras señales, si bien en situación de emergencia los agentes de la autoridad pueden colocar señalización circunstancial sin autorización previa.

La jurisprudencia ha determinado que el incumplimiento de este deber de señalización conlleva responsabilidad patrimonial. Así, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, de 17 de septiembre de 2009, declaró que la deficiente señalización de un tramo en el que se había detectado una capa de hielo constituyó la causa del siniestro. El tribunal razonó que, pese a que la empresa de mantenimiento conocía el riesgo, no se colocaron señales, permanentes o temporales, que advirtieran del peligro, lo que hizo inexcusable el deber de resarcimiento.⁴⁶

6.3 Sustancias deslizantes y pérdida de adherencia

Los accidentes originados por aceites, combustibles, agua estancada, gravilla o placas de hielo en la calzada representan una de las causas de reclamaciones de responsabilidad patrimonial frente a las Administraciones titulares de las vías.

Estos supuestos se caracterizan por el alto riesgo de pérdida de adherencia, que compromete gravemente la seguridad de la circulación y exige a la Administración un deber reforzado de conservación, vigilancia y señalización. La jurisprudencia exige que, mientras persista el pe-

ligro, la Administración limpie, drene o señalice el punto de riesgo, sin que pueda ampararse en su origen natural o en la intervención de terceros.

Un ejemplo ilustrativo lo ofrece la Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de marzo de 2007. En este caso, el Tribunal Supremo examinó un accidente mortal ocurrido en una autovía, provocado por una balsa de agua formada en la calzada debido a defectos de drenaje. En la fase administrativa se había estimado parcialmente la reclamación, pero se redujo la indemnización en un 50 % al considerar que existía concurrencia de culpas del conductor. Sin embargo, el Tribunal Supremo revocó esta decisión al entender que no se acreditó imprudencia alguna, la velocidad era adecuada y el estado de los neumáticos correcto.⁴⁷

Este fallo consolida el principio de que las inclemencias meteorológicas previsibles, como lluvias intensas, no constituyen fuerza mayor, y que corresponde a la Administración adoptar sistemas de evacuación de aguas y señalizar los tramos inundables.

La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 29 de mayo de 2008 analizó un accidente causado por un charco persistente de gasoil en la calzada, previsiblemente originado por el vertido de un vehículo de transporte. El Tribunal constató que, aun tratándose de una sustancia vertida por un particular, la Administración no había demostrado una vigilancia suficiente ni una limpieza inmediata, a pesar de que se trataba de una vía muy transitada.

En su fundamentación, la Sala subraya que la procedencia externa de la sustancia no exime de responsabilidad, lo decisivo es si el peligro podía haberse evitado con una actuación diligente. Al no quedar acreditado un control eficaz, se declaró la responsabilidad patrimonial de la Administración, si bien se apreció concurrencia de culpas. El conductor había circulado con velocidad inadecuada a las condiciones de la vía, por lo que la indemnización se redujo en proporción a su contribución al resultado.⁴⁸

La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, de 1 de marzo de 2002 analiza un accidente por placas de hielo en una carretera secundaria, producido durante un episodio

⁴⁶ STSJ Galicia 18 de Septiembre de 2009, núm rec. 887/2009, ECLI: TSJGAL:2009:7954

⁴⁷ Sentencia de 21 de marzo de 2007, rec. 67/2006, ECLI:ES:TS:2007:

⁴⁸ STSJ Navarra, 29 de mayo de 2008, rec. 198/2006, ECLI:ES:TSJNA:2008.

de frío intenso. En este caso, el tribunal desestimó la reclamación, considerando que el fenómeno meteorológico había sido extraordinario e imprevisible, y que la Administración había actuado de forma diligente dentro de sus posibilidades.

La Sala señaló que el principio de eficacia del artículo 103 de la Constitución no impone una obligación de resultado absoluto, sino de medios razonables. La Administración había desplegado los servicios de limpieza y extendida sal en los tramos de mayor tránsito, acreditando una actuación preventiva acorde con la previsión meteorológica disponible. En consecuencia, no se apreció antijuridicidad del daño, al tratarse de un riesgo inevitable en las circunstancias concretas.⁴⁹

En esta misma línea, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 29 de mayo de 2008 precisó que la responsabilidad no se derivaba únicamente de la existencia del vertido, sino de la falta de mantenimiento y control adecuado de la vía. Según el tribunal, como titular de la carretera correspondía a la Administración vigilar de manera efectiva los posibles riesgos y adoptar las medidas necesarias para eliminarlos. En el caso concreto un tramo de la N-121-A se acreditó que no se había realizado ninguna labor de vigilancia durante al menos los dos días previos al siniestro, lo que supuso un incumplimiento del deber de conservación que justifica la imputación de responsabilidad.

En términos coincidentes, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 6 de noviembre de 2008 añadió, a modo de reflexión complementaria, que la Administración puede ser responsable incluso cuando el peligro inmediato se origine en la actuación de un tercero, como ocurre con vertidos de sustancias deslizantes procedentes de vehículos que circulan con anterioridad. Lo relevante destacó la Sala es determinar si, de acuerdo con las normas que regulan el servicio público y con el nivel de eficacia que impone la Constitución, la Administración debía haber actuado para evitar el daño. Solo un examen detallado de las obligaciones explícitas o implícitas y de los medios razonables disponibles permitirá, en cada caso, fijar si existió un nexo causal suficiente entre la inactividad administrativa y el accidente.

En conclusión, estas sentencias establecen que en los accidentes provocados por sustan-

cias deslizantes la Administración tiene un deber reforzado de conservación y señalización, debiendo limpiar, drenar o advertir del peligro de manera inmediata, incluso cuando el vertido procede de un tercero. Solo puede quedar exenta de responsabilidad si acredita una actuación preventiva suficiente y que la causa del accidente fue totalmente imprevisible, como ocurrió en el supuesto de las placas de hielo de 2002.

6.4 Tramos de la vía peligrosos

Determinados tramos de carretera presentan un riesgo añadido derivado de su diseño, trazado o elementos de seguridad, como curvas de radio muy cerrado, salidas de autopistas con visibilidad reducida o carencia de barreras de protección.

En estos supuestos, el deber de la Administración no se agota en el mantenimiento ordinario, sino que se extiende a una evaluación constante de la peligrosidad y, en su caso, a la adopción de medidas específicas de advertencia, refuerzo de la señalización o instalación de defensas que limiten las consecuencias de un posible accidente.

El Tribunal Supremo en su Sentencia de 23 de diciembre de 2002 analizó la muerte de un conductor que se salió de la calzada a la salida sur de una autopista en el término municipal de Castellón, en un punto especialmente delicado por curva muy cerrada y con ausencia de guardarraíles.

En primera instancia, había estimado parcialmente la reclamación de responsabilidad patrimonial formulada por la familia de la víctima, concediendo una indemnización de cinco millones de pesetas.

La demandada interpuso recurso de casación alegando que la causa exclusiva del accidente fue la velocidad excesiva del conductor, de modo que no existía nexo causal entre el estado de la vía y el resultado.

El Tribunal Supremo, confirmó los hechos probados, si bien la velocidad era un factor importante el siniestro se produjo en una salida de autopista en curva muy cerrada, en la que estaba suficientemente probada la inexistencia de defensas o guardarraíles, resultaba muy difícil precisar hasta qué punto la colocación de estas protecciones habría evitado el resultado letal, pero su ausencia suponía un déficit en las medidas de seguridad exigibles en un tramo de especial riesgo.

⁴⁹ STSJ Navarra, 1 de marzo de 2002, rec. 411/1999, ECLI:ES: TSJNA:2002.

Finalmente se desestimó el recurso de la Administración, recordando que la responsabilidad objetiva exige que sea ésta quien demuestre la existencia de fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima. Al no haberse demostrado que la velocidad fuera la única causa del accidente, se mantuvo la indemnización acordada.⁵⁰

6.5 Desprendimientos

La caída de árboles, ramas, rocas o la invasión de vegetación en la calzada constituye otra de las causas relevantes de responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas.

Estos supuestos, aunque en ocasiones puedan parecer fortuitos, exigen un deber reforzado de conservación y de adopción de medidas preventivas, especialmente en zonas de montaña o en tramos donde la experiencia demuestra la repetición de incidentes.

La Sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 16 de septiembre de 2008 refuerza la idea de que el mantenimiento de las carreteras exige un estándar de diligencia especialmente elevado en casos de desprendimientos. Según esta resolución, cuando se trata de rocas, piedras o tierras que caen sobre la calzada, la Administración está obligada a desplegar la máxima diligencia tanto en la señalización como en la retirada de los elementos peligrosos, dado que su mera presencia supone por sí misma una situación de riesgo. En estos supuestos, el peligro se considera previsible, por lo que, salvo que se acredite la intervención inmediata de un tercero que haya provocado el desprendimiento de forma súbita, el deber de resarcimiento deriva de la falta de adopción preventiva de las medidas necesarias para evitar un hecho perfectamente previsible.⁵¹

El Tribunal Supremo, en su Sentencia de 8 de abril de 2010, analizó el caso de un accidente producido cuando una roca se desprendió del talud situado en la margen izquierda de la carretera N-621 (León-Santander), impactando contra el parabrisas de un vehículo y causando graves lesiones a una ocupante. En primera instancia se reconoció a la víctima el derecho a ser indemnizada con 287.277,03 euros, más intereses legales. Frente a ello, la Administración General del Estado recurrió en casación alegando que el siniestro se debía a un supuesto de fuer-

za mayor, dado que la roca procedía de una finca privada colindante sobre la que ni la Administración ni la empresa concesionaria de conservación ejercían funciones de control o vigilancia.

El Tribunal Supremo desestimó el recurso y confirmó íntegramente la condena indemnizatoria. La Sala razonó que no podía considerarse imprevisto ni imprevisible un desprendimiento que, según los propios informes de la empresa conservadora, se producía con frecuencia en la zona debido al pastoreo y sobre el que existían reiteradas advertencias sin que se adoptaran medidas correctoras. Recordó además su doctrina previa (SSTS de 23 de febrero, 30 de septiembre y 18 de diciembre de 1995; 6 de febrero de 1996; y 19 de abril de 1997), en la que se sostiene que no concurre fuerza mayor cuando el riesgo es conocido y evitable.

En consecuencia, el Alto Tribunal concluyó que la Administración debía haber ejecutado obras de contención, instalado redes de protección, limpiado los taludes o, al menos, colocado una señalización adecuada, y que su omisión generó un nexo causal directo y suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial.⁵²

De este modo, incluso cuando el elemento que provoca el daño procede de una finca privada colindante, la Administración tiene el deber de actuar si conoce el riesgo, ya sea adoptando las medidas necesarias o exigiendo a los propietarios que las ejecuten. Solo cuando el suceso resulte absolutamente imprevisible e inevitable podrá considerarse fuerza mayor y, por tanto, excluirse la responsabilidad de la Administración.

6.6 Obras en la vía

La ejecución de obras en carreteras y vías urbanas constituye un escenario especialmente delicado en materia de responsabilidad patrimonial. La presencia de maquinaria, materiales de construcción, desvíos provisionales o la reducción de carriles incrementa objetivamente el riesgo para los usuarios, lo que impone a la Administración un deber reforzado de prevención, señalización e iluminación. El incumplimiento de estas obligaciones puede generar daños indemnizables, aun cuando la obra haya sido adjudicada a empresas contratistas, pues la actividad de conservación y mejora de las infraestructuras forma parte del servicio público esencial de mantenimiento viario.

⁵⁰ Sentencia de 23 de diciembre de 2002, rec. 7466/1998, ECLI:ES:TS:2002:8798.

⁵¹ STSJ País Vasco 2124/2008, 16 de Septiembre de 2008, ECLI:ES:TSJPV:2008:2308

⁵² Sentencia de 8 de abril de 2010, rec. 2574/2008, ECLI:ES:TS:2010

Un ejemplo relevante es la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Santa Cruz de Tenerife), de 12 de diciembre de 2007. El caso se originó cuando un conductor sufrió lesiones graves al colisionar, de madrugada, contra un muro situado en una zona de obras de la autopista TF-5. El punto afectado estaba sometido a trabajos de refuerzo del firme en virtud de un convenio entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Canarias. La Administración demandada, el Gobierno de Canarias, alegó que el accidente se debió a la conducción imprudente del afectado y que la obra disponía de señalización temporal, además de intentar trasladar la responsabilidad al Ministerio de Fomento y a las empresas contratistas.

El Tribunal, tras examinar el atestado de la Guardia Civil y las pruebas periciales, desestimó estas alegaciones y destacó que la dirección y vigilancia de las obras correspondía directamente al Gobierno de Canarias, como titular de la competencia en materia de seguridad en ese tramo. Se constató que las señales carecían de propiedades reflectantes, las luces de iluminación estaban apagadas y no se habían colocado catadióptricos, incumpliendo el artículo 140 del Reglamento General de Circulación, que impone la señalización diurna y nocturna de las obras. Además, existían antecedentes de accidentes graves en el mismo punto, lo que evidenciaba la previsibilidad del riesgo.

La Sala consideró que la causa principal del siniestro fue la conducta omisiva y negligente de la Administración autonómica, aunque apreció una concurrencia de culpas, al estimar que el conductor no adaptó la velocidad a las condiciones de la vía, reduciendo la indemnización en un 30 %. Finalmente, se fijó una compensación de 259.550,45 euros, y se desestimó la legitimación pasiva del Ministerio de Fomento, recordando que el titular de la competencia de control y vigilancia es el único responsable frente al perjudicado, sin perjuicio de su derecho de repetición frente a contratistas o subcontratistas.⁵³

También resulta significativa la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (Málaga) de 26 de diciembre de 2006. En este asunto, un accidente mortal en la autovía A-92 fue atribuido por los familiares de la víctima a una supuesta deficiencia en la señalización de una desviación temporal.

Sin embargo, la Sala concluyó que la causa determinante fue la conducción a velocidad excesiva y la falta de atención a las señales existentes, declarando inexistente el nexo causal con la actuación administrativa. La sentencia recordó que, aun siendo la responsabilidad patrimonial objetiva, no convierte a la Administración en aseguradora universal de todos los riesgos y que la culpa exclusiva de la víctima rompe la relación de causalidad exigida por el artículo 106.2 de la Constitución.⁵⁴

Estas resoluciones consolidan criterios clave en materia de obras públicas, la obligación de señalización reforzada clara, visible, reflectante y eficaz tanto de día como de noche, complementada con iluminación y limitaciones de velocidad; la responsabilidad indelegable del titular de la competencia de vigilancia, aunque los trabajos sean ejecutados por empresas contratistas o mediante convenios con otras administraciones; y la importancia de adoptar medidas adicionales cuando el riesgo es conocido, pues la existencia de accidentes previos en el mismo punto agrava la obligación de actuar.

6.7 Presencia de animales

La irrupción de animales en la calzada plantea un problema en materia de responsabilidad patrimonial, al poner en juego la necesidad de determinar si el accidente es imputable a la Administración titular de la vía o a terceros.

En el caso de animales sueltos, la clave está en discernir si el siniestro se debe a deficiencias en el cerramiento o vigilancia de la vía o, por el contrario, a la negligencia de los propietarios de los animales, lo que desplaza la responsabilidad.

El caso examinado por el Tribunal Supremo en su Sentencia 6 de julio de 2010 se refiere a un accidente mortal ocurrido el 16 de junio de 2004 en una autovía, en el que un vehículo colisionó con un animal que había accedido a la calzada.

Los padres de la víctima reclamaron una indemnización al Ministerio de Fomento, alegando que la Administración no había adoptado las medidas necesarias para impedir la entrada del animal en la vía, pese a lo dispuesto en el artículo 57.1 del Texto Articulado de la Ley de Tráfico, que impone al titular de la carretera el deber de mantener la calzada en condiciones de seguridad.

⁵³ STSJ Canarias (Santa Cruz de Tenerife), 12 de diciembre de 2007, rec. 413/2005, ECLI:ES: TSJICAN: 2007:5621.

⁵⁴ STSJ Andalucía (Málaga), 26 de diciembre de 2006, rec. 794/2000.

En primera instancia, desestimó el recurso, considerando que no se había probado la existencia de deficiencias en las vallas perimetrales ni la falta de vigilancia por parte de la Administración.

Frente a ello, los demandantes interpusieron recurso de casación y el Tribunal Supremo desestimó el recurso, señaló que no se apreciaba rotura ni deformaciones en la valla que cerraba los márgenes de la autovía, y que en las inmediaciones existía un cambio de sentido por el que el animal pudo acceder a la carretera, circunstancia que ni siquiera extremando las precauciones exigibles se habría podido evitar.

El fallo enfatiza que la función de mantenimiento de la Administración no puede extenderse hasta el punto de garantizar la absoluta imposibilidad de que un animal irrumpa en la vía, especialmente cuando, como en este caso, la irrupción se produce por un punto habilitado para el tráfico concretamente un cambio de sentido y no por una rotura o deficiencia estructural de la valla.

La sentencia también subrayó que la negligencia del propietario del animal, que no lo custodió adecuadamente, fue la causa determinante del accidente, lo que rompe el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y el daño.⁵⁵

Por lo tanto, las corporaciones locales deben mantener cerramientos eficaces y en buen estado, pero no pueden ser consideradas aseguradoras universales frente a cualquier irrupción animal si los dispositivos de protección son adecuados y no existe una deficiencia acreditada.

6.8 Obstáculos defectos en las vías urbanas rurales

En las vías urbanas y rurales, la existencia de elementos inesperados o mal señalizados como vallas, mallas ganaderas, bolardos u otros objetos constituye un riesgo evidente para la circulación. La jurisprudencia viene señalando que la Administración tiene el deber de prevenir, señalar y, en su caso, retirar estos obstáculos de forma eficaz, de modo que los usuarios no queden expuestos a peligros que no están obligados a soportar.

Un ejemplo es la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de noviembre de 2011, que consti-

tuye una referencia en materia de obstáculos no señalizados.

Los hechos que dieron lugar a esta resolución se produjeron, cuando un motorista circulaba por un camino forestal de "Monte Güe", en Aragón, acompañado por otro motociclista. El camino, de firme de tierra y con aspecto similar al de una pista forestal apta para el tránsito, presentaba un tramo curvo y en pendiente ascendente, donde se había instalado una malla ganadera para evitar la entrada de animales, sin que existiera ninguna señal que prohibiera el paso, limitara la velocidad o advirtiera de la existencia del vallado. Al llegar a ese punto, el conductor colisionó de frente con la malla, sufriendo graves lesiones como fracturas en cadera, antebrazo y costillas, con secuelas que derivaron en incapacidad permanente total para su profesión.

El Tribunal Superior de Justicia de Aragón, en primera instancia, reconoció el derecho del afectado a ser indemnizado, condenando a la Administración autonómica a pagar 223.059,76 euros.

La Diputación General de Aragón recurrió en casación, alegando que el motorista circulaba por una vía no apta para el tráfico rodado, de noche y con falta de precaución, lo que, a su juicio, rompía el nexo causal o, al menos, exigía una reducción sustancial de la indemnización por concurrencia de culpas.

El Tribunal Supremo confirmó la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración, pero estimó parcialmente el recurso para moderar la cuantía de la indemnización a 156.141,83 euros, al apreciar una participación causal del 30 % por parte de la víctima.⁵⁶

6.9 Motoristas como colectivo vulnerable

Los motoristas son, por su exposición directa y la inestabilidad propia del vehículo, uno de los colectivos más afectados por las deficiencias en las vías públicas. Cualquier irregularidad del firme, la presencia de sustancias deslizantes o la deficiente instalación de elementos de protección puede tener consecuencias mucho más graves que en otros vehículos. La jurisprudencia ha sido especialmente cuidadosa al analizar estos casos, subrayando el deber de diligencia reforzada de las Administraciones cuando el daño afecta a este tipo de usuarios.

⁵⁵ Sentencia de 6 de julio de 2010, rec. 309/2009, ECLI:ES:TS:2010:3771.

⁵⁶ Sentencia de 29 de noviembre de 2011, rec. 4785/2009, ECLI:ES:TS:2011:8214.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 25 de octubre de 2002 abordó un accidente ocurrido en la carretera N-634, en el que un motorista reclamaba por la caída sufrida al supuestamente pisar gravilla.

El Tribunal confirmó la desestimación de la demanda al considerar que la gravilla se hallaba únicamente en el arcén y que la calzada donde debía circular la motocicleta estaba en buen estado, seca y libre de sustancias deslizantes. La Sala recordó que, aunque la responsabilidad patrimonial es objetiva, la Administración queda exonerada si demuestra que el accidente se debió a causas ajenas a su deber de conservación o a la imprudencia del conductor.⁵⁷

Esta resolución marca un criterio importante, no basta con la mera existencia de gravilla cercana; es imprescindible acreditar que el material afectó efectivamente a la zona por la que se circulaba.

En muchas ocasiones, el mayor riesgo proviene de los elementos de protección lateral, que pueden convertirse en factores agravantes de las lesiones en caso de caída, un ejemplo es la Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de diciembre de 2009 la cual analizó un accidente mortal en el que el impacto contra una bionda metálica supuso lesiones mucho más graves.

La Sala concluyó que las defensas laterales deben cumplir las normas de seguridad vigentes, de modo que no incrementen los riesgos para los motoristas.⁵⁸

En la misma línea, la Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de abril de 2011 profundizó en la obligación de instalar sistemas de protección homologados, señalando que la omisión de estas adaptaciones puede generar responsabilidad patrimonial, aun cuando el accidente inicial no se deba a la Administración.⁵⁹

Otro ejemplo es la Sentencia del Tribunal Supremo de 3 de diciembre de 2002. El caso se originó en Portugalete (Bizkaia), cuando un motorista, circulando correctamente por una de las arterias principales del municipio, sufrió una caída a consecuencia de una extensa mancha de

líquido deslizante, aceite o sustancia oleaginosa que ocupaba prácticamente toda la calzada.

El afectado reclamó por las lesiones, secuelas y daños materiales. La Diputación Foral de Bizkaia negó la responsabilidad, alegando que el vertido era reciente y que, por tanto, no había tenido tiempo de detectarlo ni de limpiar la vía. El Tribunal Supremo, sin embargo, estimó el recurso y condenó a la Diputación Foral al pago de la indemnización.

Su fundamentación resulta especialmente relevante ya que recordó, en aplicación del artículo 1214 del Código Civil y del artículo 106.2 de la Constitución, que corresponde a la Administración demostrar que su servicio de vigilancia y mantenimiento funcionó con la eficacia exigible, no siendo suficiente presumir que el vertido ocurrió instantes antes del accidente. Además, invocó el principio de facilidad probatoria, destacando que el ciudadano carece de medios para conocer la organización interna de los servicios de limpieza, mientras que la Administración sí dispone de esa información, por lo que la ausencia de prueba de su actuación no puede perjudicar al reclamante. Igualmente, subrayó que, tratándose de una vía urbana de gran tránsito, la Administración debía extremar la vigilancia más allá de lo habitual en carreteras secundarias, sin que la inexistencia de accidentes previos demuestre que el vertido fuera inmediato, pues otros vehículos podrían haber pasado sin incidentes. Con base en estos argumentos, el Supremo concluyó que la falta de acreditación sobre la eficacia del servicio de limpieza y señalización equivalía a un funcionamiento anormal del servicio público, generando un daño antijurídico y, por tanto, indemnizable.⁶⁰

6.10 Accidentes vinculados a las barreras de seguridad metálicas (BSM)

Como analiza el abogado Reyes Martínez en su trabajo publicado en la Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, las barreras de seguridad metálica (BSM), conocidas como biondas, se diseñaron principalmente para proteger a los ocupantes de vehículos tipo turismo y, en determinados modelos, a vehículos medianos o pesados, como furgonetas, camiones y autobuses. Sin embargo, no están concebidas para proteger a usuarios vulnerables como motoristas o ciclistas. Esta realidad se deduce de la normativa técnica y ha sido reconocida expre-

⁵⁷ Sentencia de 25 de octubre de 2002, rec. 6152/1998, ECLI:ES:TS:2002:6404.

⁵⁸ Sentencia de 1 de diciembre de 2009, rec. 3381/2005, ECLI:ES:TS:2009:7159.

⁵⁹ Sentencia de 13 de abril de 2011, rec. 5791/2006, ECLI:ES:TS:2011

⁶⁰ Sentencia de 3 de diciembre de 2002, rec. 38/2002, ECLI:ES:TS:2002:6494.

samente por la jurisprudencia, como en la STSJ de Castilla-La Mancha de 9 de mayo de 2001 donde se afirma que estos elementos, aun aportando beneficios para los automovilistas, pueden suponer un riesgo añadido para motoristas y ciclistas en caso de caída.

En materia de responsabilidad patrimonial, lo habitual no es reclamar por la falta de instalación de una barrera, aunque existen excepciones, como la Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal Supremo de 4 de mayo de 2011 (recurso 764/2007) ni por un diseño inadecuado para vehículos turismo, sino porque la barrera no funcionó correctamente, bien causando daños que no debía provocar, bien no evitando daños que debería haber impedido.

Un ejemplo es la STSJ de Castilla y León 245/2022, de 25 de febrero de 2022, relativa a un siniestro mortal ocurrido en la A-6 cuando un turismo, tras salirse de la vía, impactó contra una barrera que se fracturó, introduciéndose en el habitáculo y atravesando al conductor. La investigación pericial determinó que la BSM no estaba certificada y se sospechó que podía tratarse de material reutilizado, lo que es ilegal. El Ministerio de Fomento llegó finalmente a un acuerdo extrajudicial e indemnizó a los padres de la víctima.

Otro supuesto destacado es el resuelto por la STSJ de Andalucía 2006/2020, de 2 de octubre de 2020, donde se acreditó que, tras unas obras de reforma en una carretera protegida previamente con barrera, la Administración retiró la protección sin reponerla, incumpliendo así su obligación de mantener la vía en las mejores condiciones de seguridad.

También resulta relevante la STSJ de Madrid 310/2015, de 23 de abril de 2015, en la que un conductor alegó que la incorrecta instalación de la barrera contribuyó a la gravedad de las lesiones amputación parcial de un pie al introducirse un extremo de la bionda en el vehículo. Sin embargo, el recurso fue desestimado por falta de prueba pericial que acreditara técnicamente defectos de instalación o de drenaje que justificaran la reclamación, recordando la Sala que corresponde al reclamante aportar una prueba clara del nexo causal.

La práctica demuestra la importancia de los informes periciales. En un reciente procedimiento ordinario (TSJ de Madrid, Sección Décima, 38/2024), la pericial privada calculó la velocidad de la motocicleta accidentada en 62 km/h, dentro del límite legal de 70 km/h, mientras que

el atestado policial se limitó a señalar “velocidad inadecuada” sin calcularla. Durante el juicio, los agentes reconocieron carecer de formación específica en normativa técnica de carreteras y en parámetros como el coeficiente de rozamiento del pavimento o la regulación de las barreras metálicas, lo que evidenció una deficiencia en la pericia pública y reforzó la necesidad de informes especializados para acreditar defectos de infraestructura.⁶¹

De estas resoluciones se desprenden varias conclusiones prácticas en toda reclamación por accidente en que intervenga una BSM es fundamental exigir el certificado de instalación y el proyecto técnico original, aportar informe pericial que analice la conformidad de la barrera con la normativa y las instrucciones de montaje; y acreditar que no se han añadido elementos no previstos o que no existan obstáculos en su zona de trabajo. Solo así puede demostrarse, con certeza, que la barrera presentaba defectos de instalación, mantenimiento o diseño que constituyen un funcionamiento anormal del servicio público y que, por tanto, generan responsabilidad patrimonial de la Administración.

VII. CONCLUSIONES

Uno de los retos más importantes en las reclamaciones de responsabilidad patrimonial es probar el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y el daño. Aunque la responsabilidad administrativa es objetiva, no basta con acreditar que ha existido un accidente es imprescindible que el reclamante demuestre que ese daño deriva de una actuación u omisión imputable a la Administración, ya sea en un funcionamiento normal o anormal. En la práctica, esto no siempre resulta sencillo. Muchas veces es difícil determinar cómo ocurrió el accidente, en qué momento un bache, una falta de señalización o una deficiente conservación de la vía resultaron determinantes, o cuál fue la concreta intervención que provocó la lesión. Además, las administraciones suelen estar en una posición probatoria más ventajosa, pues disponen de archivos técnicos, informes internos y personal especializado. Por esta razón, el particular debe aportar pruebas contundentes de que el daño se vincula al estado de la vía, y corresponde a la Administración acreditar que actuó con la dili-

61 Reyes Martínez, J. M. “La responsabilidad Patrimonial de la Administración Pública en el ámbito de las Barreras de seguridad metálicas (guardarrailes) Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en RC y Seguro, 2º Trimestres de 2025, pág. 12.

gencia debida y que el servicio se prestó conforme a los estándares exigibles.

La prueba es decisiva para el éxito de la reclamación. Los atestados policiales gozan de presunción de veracidad iuris tantum, de modo que su contenido constituye una base probatoria especialmente sólida, salvo que se demuestre lo contrario. A su lado, los informes periciales técnicos relativos a la ingeniería de la vía, su pavimento, el drenaje, la iluminación, el estado de las barreras de seguridad u otros elementos desempeñan un papel determinante para describir con detalle las condiciones de la carretera y relacionarlas con el siniestro concreto. Las declaraciones de testigos, en particular las de los agentes de la autoridad que intervinieron en las primeras diligencias, son también una pieza fundamental para reforzar el relato de los hechos. Sin embargo, los tribunales suelen exigir que estos testimonios estén corroborados por otros indicios documentales o técnicos, evitando así que una resolución se base únicamente en versiones no contrastadas.

La responsabilidad patrimonial no convierte a la Administración en un asegurador universal. No todo desperfecto, irregularidad menor o desgaste natural de la vía justifica una indemnización. Para que surja la obligación de reparar, el defecto debe ser realmente relevante y haberse acreditado que fue determinante en la producción del accidente. Este límite es fundamental, porque las carreteras están expuesta a fenómenos meteorológicos, desgaste y un uso constante que hacen imposible mantener cada metro cuadrado en condiciones perfectas. La Administración debe responder solo cuando la deficiencia excede lo que puede considerarse un riesgo ordinario o inevitable, y cuando la relación de causalidad ha quedado debidamente demostrada. De lo contrario, se desvirtuaría la responsabilidad administrativa, que es proteger al ciudadano frente a daños injustos, no cubrir cualquier imprevisto cotidiano.

Aun así, la obligación de la Administración es exigente. Su deber no se agota en construir o abrir una carretera, sino que se prolonga en el tiempo a través de una gestión diligente y preventiva como puede ser planificar, conservar, señalizar, vigilar y, cuando sea necesario, intervenir con rapidez. Una política de conservación que incluya inspecciones periódicas, mantenimiento preventivo y respuesta inmediata ante avisos de riesgo, es la mejor forma de evitar accidentes. Cuando la Administración falla en ese deber, por ejemplo, manteniendo durante meses un socavón sin reparar, permitiendo que una

señal permanezca caída o dejando sin mantenimiento una barrera de seguridad, los tribunales no dudan en declarar su responsabilidad si los medios probatorios acreditan la omisión.

El estudio de la normativa y de la jurisprudencia permite concluir que el sistema busca un equilibrio entre la protección del ciudadano y la realidad de la gestión pública. Por un lado, garantiza una reparación íntegra cuando un daño es real, antijurídico y consecuencia de una deficiencia imputable a la Administración. Por otro, acota el ámbito de responsabilidad para que no se convierta en un seguro ilimitado que obligue a indemnizar por cada pequeño desperfecto o accidente fortuito. De cara al futuro, sería conveniente reforzar la coordinación entre administraciones y cuerpos de seguridad para poder mejorar los sistemas de detección temprana de incidencias en las vías y promover una mayor transparencia en los planes de conservación y en la comunicación de riesgos.

BIBLIOGRAFÍA

- FÁBREGAS DEL PILAR, J. M. *La responsabilidad del Estado y de sus autoridades y funcionarios*. Madrid: Instituto Editorial Reus, 1957.
- FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, D. *Riesgos, seguridad vial y responsabilidad patrimonial de la Administración por accidentes de tráfico, vías interurbanas*. En: QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*. 2.ª ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013.
- GARCÍA DE ENTERRÍA, E. y FERNÁNDEZ, T. R. *Curso de Derecho Administrativo*, Tomo I. 21.ª ed., Navarra: Civitas, 2024.
- GONZÁLEZ PÉREZ, J. *Responsabilidad Patrimonial de las Administraciones Públicas*. 8.ª ed., Madrid: Civitas-Thomson Reuters, 2016.
- LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA, J. *La responsabilidad de las Administraciones Públicas, en Ponencias XI Congreso Nacional: Sobre responsabilidad civil en general* / coord. por Andrés Cid Luque, Javier López y García de la Serrana, 2011.
- LÓPEZ MENUDO, F., GUICHOT REINA, E. y CARRILLO DONAIRE, J. A. *La responsabilidad patrimonial de los poderes públicos*. Valladolid: Lex Nova, 2005.

MENÉNDEZ SEBASTIÁN, E. M^a. *Principios de la responsabilidad extracontractual de la administración pública (artículos 139 y 141 LR-JPAC)*. En: QUINTANA LÓPEZ, T. (dir.) y CASARES MARCOS, A. (coord.), *Responsabilidad patrimonial de la administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*. 2.^a ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013.

MARTÍNEZ NIETO, A. *Cómo evitar la pérdida del permiso de conducir por puntos y las multas: una guía práctica para conocer a fondo las claves del nuevo permiso de conducir por puntos y el actual régimen de infracciones y sanciones de tráfico*. Madrid: La Ley-Actualidad

QUINTANA LÓPEZ, T. y CASARES MARCOS, A. *Responsabilidad patrimonial de la administración pública. Estudio general y ámbitos sectoriales*. 2.^a ed., Valencia: Tirant lo Blanch, 2013.

REYES MARTÍNEZ, J. M. “La responsabilidad Patrimonial de la Administración Pública en el ámbito de las Barreras de seguridad metálicas (guardarraíles) Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en RC y Seguro, 2º Trimestres de 2025.

SANTAMARÍA PASTOR, J. A. *Principios de Derecho Administrativo; GENERAL II*. Portal Derecho S.A (Iustel), Madrid, 2023.

WEB

“Régimen jurídico de la responsabilidad patrimonial de las AA. PP”. IBERLEY. 20 de septiembre de 2024. Disponible en: <https://www.iberley.es/temas/regimen-juridico-responsabilidad-patrimonial-las-aa-pp-61810>

“La responsabilidad patrimonial de la administración”. Consejo General de Abogacía Es-

pañola. 14 marzo de 2024. Disponible en: <https://www.abogacia.es/actualidad/opinion-y-analisis/la-responsabilidad-patrimonial-de-la-administracion/>

“La responsabilidad patrimonial de la administración”. El Derecho.com Noticias Jurídicas y Actualidad. LEFEBVRE. 25 enero de 2023. Disponible en:

<https://elderecho.com/responsabilidad-patrimonial-administracion>

“Análisis de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas”. IBERLEY. 15 mayo 2023. Disponible en: <https://www.iberley.es/revista/la-responsabilidad-patrimonial-las-administraciones-publicas-785>

“La responsabilidad patrimonial de la administración como resultado de la anulación de un acto administrativo (a propósito de la STS, Sala 3^a, de 17 de febrero de 2015, Rec. 2335/2012)”. La Administración al día. 22 de febrero de 2018. Disponible en:

<https://laadministracionaldia.inap.es/noticia.asp?id=1508286>

“La responsabilidad patrimonial de la administración (análisis jurisprudencial). Noticias Jurídicas”. 1 de junio de 2009. Disponible en:

<https://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4458-la-responsabilidad-patrimonial-de-la-administracion-analisis-jurisprudencial/>

“Carreteras en mal estado: responsabilidad patrimonial de la Administración pública”. Calderón Corredora Servicios Jurídicos Integrales. (s.f.) Disponible en: <https://calderoncorredora.com/blog/carreteras-mal-estado-responsabilidad-administracion-publica>