



**Consejo Jurídico  
de la Región de Murcia**

Dictamen nº **133/2019**

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 5 de abril de 2019, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por la Ilma. Sra. Secretaria General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras (por delegación del Excmo. Sr. Consejero), mediante oficio registrado el día 14 de septiembre de 2018, sobre responsabilidad patrimonial instada por D.ª X, en representación de la mercantil --, como consecuencia de los daños sufridos en un vehículo de su propiedad (expte. **250/18**), aprobando el siguiente Dictamen.

## **ANTECEDENTES**

**PRIMERO.-** Con fecha 22 de junio de 2017 la abogada D.ª X, actuando en nombre y representación de la mercantil de nacionalidad rumana --, presenta una reclamación de responsabilidad patrimonial en la que expone que esa sociedad es propietaria del camión *Volvo FH*, matrícula --.

Asimismo, explica que el día 6 de diciembre de 2016, sobre las 17:00 horas, D. Y conducía dicho vehículo por la carretera autonómica de Alquerías-El Raal, en Santomera, en dirección a Alquerías, cuando la cabeza del camión quedó enganchada en una barra de hierro que atravesaba un puente que hay en esa vía. Como consecuencia del impacto, el vehículo sufrió daños importantes cuya reparación asciende a la cantidad de 9.202,39 euros, que es la que reclama.

Manifiesta que después del accidente intervino la Policía Local de Murcia y una dotación del Cuerpo de Bomberos del Ayuntamiento de esa ciudad, que levantaron los correspondientes atestado e informe de bomberos.

Según argumenta la letrada, el siniestro se produjo por la inexistencia de una señal de gálibo que advirtiera, antes de entrar en el puente en el sentido que llevaba el camión, de la altura que tenía esa construcción metálica. Añade que la barra se encontraba al final del puente y que esa circunstancia impedía que fuera apreciable desde dentro del camión. Además, destaca que las señales que pendían de la barra limitativa de tonelaje estaban colocadas de espaldas al sentido de circulación del vehículo, de modo que no resultaban visibles.

Junto con el escrito adjunta los siguientes documentos: una copia de una escritura de apoderamiento conferida a su favor; copias testimoniadas del Permiso de Circulación del vehículo, del Certificado de Inspección Periódico y del Registro de la empresa, todos esos documentos expedidos por autoridades nacionales rumanas, 13 fotografías

que se realizaron inmediatamente después de ocurrir el accidente y una declaración del conductor del camión en la que aclara que la fecha en que se produjo el accidente fue el 6 de diciembre de 2016, aunque en algunos documentos oficiales que se contienen en el expediente se mencione equivocadamente el 7 de diciembre.

Igualmente, acompaña una copia del atestado policial que se levantó y otra del informe del Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento del Ayuntamiento de Murcia

Así, en el atestado policial, fechado el 12 de enero de 2017, se expone que el accidente se produjo en la fecha y hora ya referidas. Asimismo, se indica que había buena visibilidad y luz del día natural. También se recoge la siguiente manifestación del conductor del vehículo: *"Circulaba con el camión y no he visto ninguna señal y he entrado con mi camión al puente para cruzarlo"*.

Además, se contiene la siguiente descripción del accidente realizada por el agente instructor: *"A nuestra llegada observamos a un tráiler en el puente, el cual tenía entre la cabeza y el remolque enganchados la estructura metálica de las señales de gálibo, las cuales le impedían moverse, por lo que se solicita a bomberos para que corten todo y separar la estructura del camión."*

*Hacer constar que existe señalización de tonelaje máximo, en la dirección en la que se dirigía el trailer".*

Por otra parte, en el atestado policial se contiene un croquis del accidente en el que se muestra el dibujo de un camión y la representación gráfica sobre él, al inicio del puente, de lo que parece ser la barra metálica con la que quedó enganchado. También se refleja la existencia muy próxima a dicho puente de dos señales verticales de limitaciones de altura (2,5 m) y de tonelaje (3,5 t) pero que se encontraban *"tiradas en el carril bici"*.

En el informe realizado el 29 de mayo de 2017 por el Jefe del Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento se expone lo siguiente:

*"Con fecha 7 de diciembre (sic) de 2016 y sobre las 17:08 horas, se recibe aviso de Policía Local referente a un accidente de camión cuyo tráiler ha quedado atascado en el puente sobre el río Segura en Alquerías, Murcia."*

*Según el parte de intervención nº (...), el servicio es requerido para retirar las señales de gálibo del puente mencionado.*

*A la llegada de la dotación de bomberos, se encuentra con un camión marca Volvo 500, matrícula -- (...).*

*Se puede observar que al pasar el camión por el puente ha derribado con la cabina la estructura metálica de las señales de gálibo. Dicha estructura queda atrapada entre la cabina y el remolque del camión, por lo que es necesario separarlos. Para ello, se desmonta la estructura desenroscando los tornillos y cortando con la radial,*

*dejando los elementos del puente sobre un lateral del camino junto al río".*

De igual modo, aporta un informe pericial y la factura de reparación del camión expedida el 17 de febrero de 2017 por un concesionario de vehículos industriales.

Asimismo, la abogada acompaña 24 fotografías de los daños que se produjeron en el vehículo y una declaración del responsable de la empresa en la que manifiesta que no ha percibido otra indemnización por los mismos hechos y que no se sigue a su instancia ningún otro procedimiento judicial o administrativo de reclamación.

Por último, propone la práctica de la prueba documental consistente en la aportada con el escrito de reclamación, la testifical de los agentes de la Policía Local y del Cuerpo de Bomberos que intervinieron a raíz del accidente y la declaración del conductor del vehículo.

**SEGUNDO.-** La Jefa de Sección de Responsabilidad Patrimonial dirige el 11 de julio de 2017 una comunicación a la representante de la interesada en la que le proporciona la información que se menciona en el artículo 21.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP); le solicita que aporte determinados documentos, entre ellos la copia de la póliza de seguro que pudiera tener concertado, y le informa de que no se admite la prueba testifical propuesta ya que han presentado copias de sendos informes elaborados por la Policía Local de Murcia y por el Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento del Ayuntamiento de esa ciudad.

**TERCERO.-** La letrada de la empresa reclamante presenta el 28 de julio de 2017 un escrito en el que manifiesta su oposición a la decisión de la instructora del procedimiento de que no se vaya a practicar la prueba testifical propuesta por ella.

En ese sentido, explica que por medio de esa prueba pretende que los agentes declaren si constataron que existían señales de aviso de gálibo en el sentido en que circulaba el camión y que la barra con la que se enganchó la cabina del camión tenía colocadas señales de espaldas al sentido de la circulación. Por ese motivo, reitera la solicitud de práctica de prueba testifical.

Además, el día siguiente, esto es, el 29 de julio registra otro escrito con el que aporta la documentación que le fue solicitada por el órgano instructor.

**CUARTO.-** Se ha traído al procedimiento un informe realizado el 13 de noviembre de 2017 por el Jefe de Sección de Conservación III con el visto bueno del Jefe de Servicio de Conservación.

En ese documento se reconoce que la carretera RM-303 es de titularidad autonómica, se manifiesta que se tuvo constancia del hecho por un aviso de la Policía Local de Murcia y se destaca que no se tiene constancia de que se hubieran producido accidentes similares en ese lugar.

También se expone que se aprecia *"la actuación inadecuada del conductor del vehículo pues existe limitación de altura para el paso de vehículos mediante la colocación de la señal R-205 "Limitación de altura" lo que impide el paso de vehículos pesados. Así mismo, se ha colocado el pórtico, el cual fue golpeado y roto por el camión que incumplió la orden de prohibido el paso de vehículos pesados, por lo que la responsabilidad cae sobre el conductor que no ha respetado dicha prohibición"*.

Se añade asimismo que *"La presencia de la señalización prohibiendo el paso de los vehículos pesados, así como la propia existencia del pórtico limitador de la altura de vehículos que pueden pasar por el puente sobre el río Segura entiendo que limita la responsabilidad al conductor del camión por incumplir dicha prohibición, debidamente señalizada"; que "Ha sido repuesto el pórtico para impedir el paso de vehículos pesados por el puente sobre el río Segura, permitiendo sólo el paso de vehículos de dos ruedas y vehículos ligeros"; que "Tanto en un sentido como en otro, el paso sobre el río Segura, la prohibición del paso de vehículos pesados, se encuentra debidamente señalado y perfectamente visible para los vehículos que transitan sobre este trazado", y que "La reparación de dicho pórtico para la D.G. de Carreteras supuso un coste de 2.100 euros más el 21% de IVA, lo que suma un total de 2.541 euros..."*.

Por ello, se concluye que *"no se considera que pueda existir imputabilidad alguna a la Administración ni responsabilidad atribuible a otras administraciones"*.

En el informe se contienen 3 fotografías del pórtico limitador de gálibo y otra de un panel en el que se reproduce la señal R-205 de limitación de altura de 2,5 metros y otra de limitación de tonelaje (3,5 t) junto con la leyenda *"A 255 metros sobre puente mtco [metálico]"*.

**QUINTO.-** Se ha traído a las actuaciones un informe realizado el 14 de diciembre de 2017 por el Jefe del Parque de Maquinaria en el que se calcula un valor venal al vehículo de 174.771,51 euros y en el que se manifiesta que, de acuerdo con la factura presentada, los daños sufridos se corresponden con el modo en que se dice que se produjo el accidente y se considera que guardan relación con las reparaciones que se han efectuado en el camión.

**SEXTO.-** A instancias de la abogada de la empresa reclamante, el 17 de enero de 2018 se practican las declaraciones testificales del agente de la Policía Local de Murcia con número de identificación profesional -- y del bombero D. Z, que confirman las circunstancias fácticas esenciales a las que ya se ha hecho mención. Además, se les formulan a los dos testigos tres preguntas idénticas.

Así, una de las que les somete es la siguiente: *"Al llegar al puente existente en dicha carretera, y según se aprecia en las fotografías que se le exhibe, no existía ninguna señalización que prohibiera el paso, ni existía señal de gálibo en el sentido de la marcha que llevaba el vehículo"*.

A esa cuestión responde el agente de la Policía Local de la siguiente forma: *"Sí que existía, de hecho se le indicó al conductor del tráiler que existía dicha señal 255 metros antes, manifestando el conductor que era extranjero, que no la había visto. Además de ello el conductor iba un poco desubicado porque buscaba un polígono industrial"*.

*Hay dos señales de gálibo, una de ellas la primera estaba tirada en la acera en el sentido de la marcha del camión, como consecuencia de otro accidente anterior. Existe otra a la salida del puente. A consecuencia del accidente policía local señala provisionalmente a la entrada del puente el tonelaje máximo, unos 100 metros antes del mismo.*

*Existe informe del accidente anterior, el 21 de noviembre de 2016, en el que otro camión arranca el arco de gálibo. Se da aviso a Carreteras para que se reponga la señal y al pedáneo".*

Por su parte, el Sr. Z manifiesta: *"En un primer momento, yo no llegué en ese sentido, no vi el otro lado del puente. Hasta hace poco dijo la policía que había una señal acerca de ello, pero que había habido un accidente recientemente y otro camión se la había llevado y no se había repuesto".*

También se les realiza a los declarantes la siguiente pregunta: *"Recuerda si existía señal de gálibo que advirtiera, antes de entra en el puente en el sentido que llevaba el camión".* A esa cuestión responde el policía local que *"No estaba, porque estaba arrancada"*, y el bombero contesta que *"No lo había, según los testimonios que oí, y no llegué a verla"*.

Además, se les interroga sobre si la señal que había en la barra en la que se enganchó la cabina del camión, referente a la limitación de tonelaje, estaba colocada de espaldas al sentido de circulación del camión y, por lo tanto, no resultaba visible. A ello responden los dos testigos que es cierto.

De otra parte, se le formulan al agente de la Policía Local las siguientes dos preguntas adicionales, que contesta del modo siguiente:

*"6) El croquis realizado en el Atestado de la Policía Local, es incorrecto ya que sitúa el camión con la cabeza dirigida en sentido contrario al que circulaba. Se le exhibe Atestado croquis.*

*R) Sí es cierto, es inexacto en el sentido de que el camión no está situado en la posición final, está en la inicial, la señalización de gálibo está al final.*

*A consecuencia de este accidente se corta la circulación del puente, de hecho bastante tiempo, y esta misma semana también ha habido dos accidentes.*

*7) ¿Por qué no hay constancia en el atestado de la existencia de las señales anteriores?*

*R) Es una circunstancia que debería haber constado en el atestado".*

**SÉPTIMO.-** La abogada de la empresa reclamante comparece el 17 de enero de 2018 en la sede de la Consejería consultante y solicita que se libre oficio a la Policía Local de Murcia para que remita los informes sobre los accidentes que pudieron producirse antes del siniestro de autos en el Puente de Alquerías e informe, además, sobre las actuaciones que se pudieron llevar a cabo después de esos accidentes, particularmente en materia de señalización.

Efectuado ese requerimiento por la instructora del procedimiento, el 28 de febrero de 2018 se recibe una comunicación del Subinspector Jefe-Accidental de la Policía Local de Murcia con la que adjunta una copia del informe y del croquis del único accidente que se produjo antes de esa fecha.

De la información proporcionada se deduce que el 21 de noviembre de 2016 se produjo el accidente de un camión que provocó los siguientes daños, según se detalla en el referido documento:

*"- Un control o pórtico de gálibo ha sido arrancado de su anclaje al suelo.*

*- Una señal vertical de estrechamiento ha sido doblada por la base.*

*- Una señal vertical de semáforo ha sido arrancada de su anclaje al suelo.*

*Que se solicita se de aviso al servicio oportuno para que se proceda a su reparación, habiendo sido señalizado el lugar, de forma provisional, con una valla, cinta policial y un cono".*

Por otra parte, en el croquis se detalla la existencia de dos señales verticales, de limitación de altura máxima (2,5 m) y de limitación de tonelaje (3,5 t), a 255 metros de la entrada al puente de hierro. También se constata que pocos metros más delante del emplazamiento de esas señales existe un carril a la derecha -el sentido con el que circulaba el camión accidentado, de El Raal a Alquerías- llamado "*Trenque de don Payo*". De lo que se refleja en ese boceto se entiende que dichas señales no sufrieron daño alguno en el referido accidente de noviembre de 2016.

**OCTAVO.-** El 26 de junio de 2018 se confiere el oportuno trámite de audiencia a la empresa interesada.

El siguiente 6 de julio la representante de la mercantil reclamante presenta un escrito en el que reitera el relato de los hechos que ofreció en su escrito inicial. De igual forma, recuerda que en el croquis que se contiene en el atestado que levantó la Policía Local de Murcia se precisa que las señales de gálibo y de limitación de tonelaje estaban "*tiradas en el carril bici*".

En el mismo sentido, manifiesta que las fotografías que se realizaron momentos después de que se produjera el accidente se aprecia que, efectivamente, no había señal indicativa alguna que advirtiera al conductor de que

hubiese una prohibición o una limitación de tránsito por el puente. De hecho, destaca que en la fotografía número 9 se muestra sobre la acera la barra de la señal que, al parecer, había sido derribada en un accidente que se había producido unos días antes.

La letrada también analiza las declaraciones que realizaron los miembros de la Policía Local y del Cuerpo de Bomberos de Murcia que intervinieron aquel día. De manera concreta, resalta que el policía que testificó puso de manifiesto que había una señal 255 metros antes del puente que advertía al conductor de la limitación. A su juicio, resulta sorprendente esa respuesta ya que en ese momento habían transcurrido dos años y en el atestado no se menciona nada de eso.

De otra parte, resalta que se ha traído al procedimiento el informe del accidente que se produjo en el mismo lugar el 21 de noviembre de 2016 que evidencia que ese tramo de carretera, y con el ello el acceso al puente de Alquerías, quedó sin señalizar.

En consecuencia, sostiene que existe coincidencia entre lo que muestran las fotografías que se realizaron después del accidente, la declaración del miembro del Cuerpo de Bomberos y el informe del accidente de noviembre de 2016 de que el pórtico de gálibo estaba arrancado y que no se repuso después, de forma que no había señalización en la carretera. A su juicio, esa es la causa directa y eficiente del accidente que le ocurrió al camión de la interesada y la que justifica la solicitud de la indemnización que plantea.

**NOVENO.-** Con fecha 4 de septiembre de 2018 se formula propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación por no considerarse acreditada la concurrencia de los elementos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración y, en concreto, la relación de causalidad que debiera existir entre el hecho acaecido, con su efecto lesivo, y el funcionamiento del servicio público de carreteras.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

## **CONSIDERACIONES**

**PRIMERA.-** Carácter del Dictamen.

El presente Dictamen se emite con carácter preceptivo, puesto que versa sobre una propuesta de resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por la Administración regional, de conformidad con lo establecido en los artículos 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) y 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

**SEGUNDA.-** Legitimación, plazo de interposición de la acción de resarcimiento y procedimiento seguido.

I. La reclamación ha sido formulada por una persona jurídica, la mercantil de nacionalidad rumana --, que goza de legitimación activa ya que ha demostrado ser la propietaria del vehículo que sufrió los desperfectos por los que se solicita una indemnización.

La Consejería consultante está legitimada para resolver la reclamación, por dirigirse contra ella e imputarse los daños al funcionamiento de los servicios de conservación de carreteras de su titularidad (carretera RM-303, Travesía de Alquerías), como se ha acreditado en el procedimiento.

II. La reclamación se ha formulado dentro del plazo de un año establecido en el artículo 67.1 LPACAP como se deduce de la lectura del expediente administrativo. Como se ha expuesto, el percance se produjo el 6 de diciembre de 2016 y la acción de resarcimiento se interpuso el 22 de junio de 2017.

III. El examen conjunto de la documentación remitida permite afirmar que, en sus aspectos más generales, se han cumplido los trámites que integran esta clase de procedimientos.

### **TERCERA.-** Responsabilidad patrimonial de la Administración pública: Caracterización general.

I. El ordenamiento jurídico español contempla un sistema de responsabilidad patrimonial por los daños que se causen como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos que encuentra su fundamento en los artículos 9.3 y 106.2 de la Constitución y que se regula en el artículo 32 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

Precisamente, de acuerdo con lo que se establece en ese último precepto, los particulares tienen derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

Por lo tanto, de conformidad con lo que se establece en ese bloque normativo, en la constante jurisprudencia que lo interpreta y en la doctrina del Consejo de Estado y de este Consejo Jurídico, son requisitos que deben concurrir para afirmar la responsabilidad extracontractual de las Administraciones Públicas los siguientes:

1º. Que se produzca en los bienes y derechos de los particulares una lesión antijurídica, es decir, un perjuicio que no tengan el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. La antijuridicidad se entiende de manera objetiva, en el sentido de que no exista causa de justificación legalmente prevista que imponga el referido deber de tolerancia.

2º. Que el daño alegado sea efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

3º. Que sea imputable a una Administración pública por el ejercicio de su actividad, ya se produzca como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos y provenga tanto de un hecho como de un acto jurídico.

4º. Que exista una relación de causalidad entre el hecho o acto y el daño que se alega, de modo que no concurra causa de fuerza mayor, y se reclame en el plazo de un año.

Ahora bien, al igual que ha sucedido con ocasión de la emisión de Dictámenes emitidos con anterioridad en supuestos similares al que aquí se trata, el Consejo Jurídico ha destacado que, si bien es cierto que nuestro ordenamiento jurídico configura un régimen de responsabilidad patrimonial de carácter objetivo, éste no convierte a la Administración en una aseguradora que deba responder automáticamente por el solo hecho de que el evento dañoso se haya producido como consecuencia de la utilización de bienes o servicios públicos con independencia del actuar administrativo, porque, de aceptar esta tesis, el régimen de responsabilidad patrimonial se transformaría en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico (Sentencias del Tribunal Supremo de 13 de noviembre de 1997, 5 de junio de 1998, 27 de mayo de 1999, 13 de septiembre de 2002 y 8 de abril de 2003, entre otras).

Finalmente, no resulta necesario hacer especial hincapié en la idea de que, pese a que el tenor literal del citado artículo 32 LRJSP se refiere exclusivamente al funcionamiento de los servicios públicos, la doctrina y la jurisprudencia vienen admitiendo que a tal supuesto debe añadirse el de las lesiones causadas por el no funcionamiento de los servicios públicos, esto es, por omisión administrativa, cuando el dañado tuviera el derecho a que la Administración hubiese actuado de manera positiva para, en la medida de lo posible, prevenir y evitar el daño.

**CUARTA.-** Responsabilidad patrimonial en relación con accidentes en carreteras. Planteamiento general y normas aplicables a este supuesto de hecho.

I. Por lo que se refiere específicamente al instituto de la responsabilidad patrimonial en relación con accidentes en carreteras, puede decirse que aquélla puede derivar, entre otros supuestos, de la omisión, por parte de la Administración competente, de una determinada actuación que deba considerarse comprendida dentro la obligación que corresponde a la Administración Pública de mantener libres y expeditas las vías públicas, y la de procurar su mantenimiento y conservación. En ese sentido, el artículo 21.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, establece que la explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, entre ellas las referentes a la seguridad vial.

Ese precepto resulta coincidente con el artículo 26.1 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia. A mayor abundamiento, el apartado 2 de ese último precepto añade que las operaciones de conservación y mantenimiento abarcan asimismo las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en correctas condiciones de seguridad, fluidez y comodidad.

Ello incluye, entre otros deberes, el de procurar la eliminación de las fuentes de riesgo o, en su caso, la instalación en la carretera de las adecuadas señales viales circunstanciales de advertencia del peligro que pudiera existir, como exige el artículo 57 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el

En consecuencia, para poder apreciar la responsabilidad de la Administración en estos casos, el examen de la relación de causalidad entre el daño y la inactividad de aquélla en la prevención de situaciones de riesgo ha de dirigirse a dilucidar primariamente si tal riesgo se da en el ámbito de responsabilidad y competencia de la Administración, es decir, si la norma la compele a actuar para evitar o minimizar el riesgo en la utilización de las carreteras; pero también, yendo más allá del contenido de las obligaciones que explícita o implícitamente imponen a la Administración competente las normas reguladoras del servicio, habrá de efectuarse una valoración del rendimiento o estándar prestacional exigible a aquélla en función del principio de eficacia que impone la Constitución a la actividad administrativa, tal como señala el Tribunal Supremo en sentencia de su Sala Tercera de 7 de octubre de 1997.

II. Acerca de la normativa que resulta de aplicación al supuesto de hecho que aquí se valora conviene recordar que se contiene en dos normas de carácter reglamentario.

En primer lugar, en el artículo 153 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (RGC).

En dicho artículo se regulan las señales de restricción de paso y se establece que las señales de ese tipo "... para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben o limitan el acceso de los vehículos en la forma que a continuación se detalla:

(...).

*R-205. Limitación de altura. Prohibición de paso de los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga, supere la indicada".*

En segundo lugar, en la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.

Precisamente, en dicha norma sobre señalización vertical de la Instrucción de Carreteras se contiene un apartado 7, relativo a "SEÑALIZACIÓN ESPECÍFICA" que se desarrolla en un posterior punto 7.8 sobre "RESTRICCIONES DE GÁLIBO" que, a su vez, también se desglosa en un ulterior apartado 7.8.2, referente a "Altura limitada".

Pues bien, -como también recuerda la abogada de la reclamante en su escrito inicial-, en ese punto de la norma técnica se establece que "Donde la altura disponible sobre la plataforma sea inferior a 4,0 m, se señalará la limitación por medio de una señal R-205, colocada de manera que se disponga de espacio suficiente para que los vehículos que excedan de dicha altura se puedan desviar por otro camino o, en su caso, dar la vuelta. Se

*recomienda colocar un pórtico comprobador de gálibo real antes de llegar a la sección con altura limitada.*

*En las estructuras se advertirá del gálibo mediante una placa adosada a las mismas, visible en el sentido de la marcha".*

Debe recordarse que ya la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras -hoy derogada- atribuyó carácter básico a las normas técnicas sobre señales de carretera, de forma que deben aplicarse en todas las carreteras que haya en territorio nacional. Así, conviene reproducir lo que disponía la Disposición adicional segunda, apartados 1 y 2, de la referida Ley, que habilitó a la Administración del Estado para elaborar y aprobar la referida Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo:

*"1. La Administración del Estado determinará la normativa técnica básica de interés general y, en particular, la relativa a la señalización y balizamiento de las carreteras, así como cualquier otra que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional suscritos por España.*

*2. El sistema internacional de señales de carreteras se aplicará en todas las carreteras del territorio nacional con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia".*

Y a ello hay que añadir que unas previsiones muy similares se contienen en la actual Disposición adicional segunda de la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

**QUINTA.-** Sobre el fondo del asunto.

Como ya se ha expuesto, la mercantil reclamante solicita una indemnización de 9.202,39 euros por los daños que sufrió un camión de su propiedad cuando su conductor transitaba, el 6 de diciembre de 2016, por la avenida de Alquerías y chocó, después de atravesar un puente metálico, con un pórtico comprobador de gálibo que había a su salida.

La letrada de la empresa interesada ha argumentado durante el procedimiento de manera reiterada que el accidente se produjo porque no existía una señal de gálibo que advirtiera al conductor del camión de la altura que tenía esa construcción. De igual modo, ha puesto de manifiesto que el pórtico de gálibo contra el que impactó el vehículo se encontraba al final del puente -y no al comienzo- y que, además, la señal de limitación de tonelaje que había sobre él estaba colocada en sentido contrario al que llevaba el camión, de forma que el conductor no podía verla.

De igual forma, recuerda que en el croquis que se contiene en el atestado que levantó la Policía Local de Murcia se precisa que las señales de gálibo y de limitación de tonelaje que había antes de entrar en el puente estaban *"tiradas en el carril bici"*.

En el mismo sentido, destaca que las fotografías que se tomaron después de que se hubiera producido el siniestro permiten advertir que no había ninguna señal de prohibición o de limitación de tránsito por el puente. De hecho, resalta que en la fotografía número 9 se muestra sobre la acera la barra de la señal que, al parecer, se había derribado en un accidente que había tenido lugar unos días antes.

La abogada también recuerda que tanto el policía local como el bombero que declararon reconocieron que no había ninguna señal de gálibo antes de entrar en el puente porque *"estaba arrancada"*.

Finalmente, resalta que se ha traído al procedimiento el informe de otro accidente que se produjo en el mismo lugar el 21 de noviembre de 2016 que evidencia que en ese tramo de carretera, y con ello en el acceso al puente de Alquerías, se derribó el pórtico de gálibo que informaba de la altura del puente y que, desde entonces, como no se recolocó, ese lugar quedó sin señalizar.

A pesar de lo que sostiene la representante de la mercantil interesada, se deben efectuar dos recordatorios sobre la base de lo que se dispone en el punto 7.8.2 de la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, que ya se ha citado.

El primero, es que en estos casos debe haber una señal de limitación de altura R-205 que debe estar colocada en un lugar que permita disponer de espacio suficiente para que los vehículos que excedan de dicha altura se puedan desviar por otro camino o, en su caso, dar la vuelta. El segundo, es que puede haber o no, pues su colocación es meramente potestativa, un pórtico de comprobación de gálibo antes de que se llegue a la sección de la vía con altura limitada. Y no se pueden confundir una y otro.

Ya se sabe que en este caso no había ningún pórtico de comprobación de gálibo a la entrada del puente porque había sido derribado en un accidente que había sufrido otro camión el 21 de noviembre de ese mismo año 2016. No hace falta insistir, después de lo que se ha señalado, en que su colocación no era imprescindible de ningún modo.

Pero también se ha podido conocer, en virtud de la instrucción del procedimiento que se ha llevado a cabo, que a 255 metros de la entrada del puente había un panel que mostraba, junto con una señal de limitación de tonelaje, la señal R-205 ya mencionada, de limitación de la altura a 2,5 metros. Y hay que admitir que ese panel estaba colocado en un lugar idóneo, ya que permitía que los conductores pudieran dar la vuelta o desviarse por otro camino, en este caso por el citado Carril del *"Trenque de don Payo"*.

Se puede coincidir con la afirmación de la abogada de la reclamante de que en el atestado del accidente que levantó la Policía Local de Murcia no se da cuenta de la existencia de ese panel señalizador a 255 metros del puente y tampoco, de manera particular, en el croquis del accidente que contiene.

Pero no es menos cierto que se han traído a las actuaciones cuatro elementos probatorios que sirven para demostrar la existencia, en el momento del siniestro, de dicha señal vertical de limitación de altura.

De este modo, el primero de ellos (Antecedente cuarto de este Dictamen) es el informe del Jefe de Sección de Conservación III en el que se pone de manifiesto que *"existe limitación de altura para el paso de vehículos mediante la colocación de la señal R-205 "Limitación de altura"*.

Además, hay que recordar -segundo elemento- que con ese documento se adjunta una fotografía del panel en el que se reproducía la señal R-205 de limitación de altura de 2,5 metros junto con la advertencia *"A 255 metros sobre puente mtco"*.

En el mismo sentido, también conviene resaltar que el agente de la Policía Local que se personó en el lugar del accidente reconoció en su declaración testifical (Antecedente sexto) que sí existía esa advertencia y que *"de hecho se le indicó al conductor del tráiler que existía dicha señal 255 metros antes, manifestando el conductor que era extranjero, que no la había visto"*.

Pero, como cuarto elemento, hay que poner énfasis en el hecho de que en el informe del atestado que se levantó como consecuencia del accidente que se produjo el 21 de noviembre de 2016 (Antecedente séptimo y folio 128 del expediente administrativo) sí que se recoge la existencia, en su emplazamiento correcto a 255 metros del puente, del panel que mostraba la señal R-205 de limitación de altura a 2,5 metros. Por lo tanto, no cabe dudar, como hace la letrada de la interesada, de que no existiera esa señal vertical.

Ya se ha explicado que el RGC regula en el artículo 153 las señales de restricción de paso y dispone que ese tipo de señales *"para quienes se las encuentren de frente en el sentido de su marcha y a partir del lugar en que están situadas, prohíben o limitan el acceso de los vehículos"*. Por lo tanto, no cabe duda de que el conductor del vehículo debió haber hecho caso, en el punto en el que estaba colocada la señal, de la limitación de acceso que existía, y que debía haber hecho lo posible para dar la vuelta o desviarse por el Carril del *"Trenque de don Payo"*. Como no lo hizo, no cabe duda de que el conductor no respetó las normas generales que rigen la circulación de vehículos y que actuó de manera indebida e imprudente. En consecuencia, se debe concluir que vulneró la norma de tráfico y seguridad vial que imponía la referida limitación de altura y que, por ese motivo, la empresa reclamante debe asumir las consecuencias negativas, de carácter económico, que resulten de ello.

**SEXTO.-** Acerca de la concurrencia de culpa de la propia Administración viaria en la producción del hecho lesivo.

Se ha explicado en el apartado anterior que el conductor del vehículo actuó con falta manifiesta de diligencia y de prudencia aquel día, que no ajustó su nivel de atención a las circunstancias de la vía y que no prestó la atención necesaria a las señales que había en la carretera.

Sin embargo, también se deben tomar en consideración dos circunstancias que permiten entender que el daño ocasionado en el camión no se hubiera producido si no se hubiese colocado el pórtico de comprobación de gálibo a una altura más baja que la real que había entre el punto de menor distancia en lo alto del puente y la plataforma de la carretera.

Con anterioridad se ha recordado que en el apartado 7.8.2 de la norma 8.1-IC, sobre señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, se recomienda colocar un pórtico comprobador de gálibo *real* antes de llegar a la

sección con altura limitada. Pero un examen del expediente administrativo permite comprobar que la altura a la que estaba colocado el pórtico contra el que chocó el camión no se correspondía con la altura real del puente. Basta para eso con echar una ojeada a las fotografías números 10, 13 y 20 que presentó la interesada con su escrito inicial (folios 37 a 39 del expediente administrativo). Como se puede apreciar por su estudio, había un espacio más que suficiente entre el camión y los travesaños horizontales del puente como para que el vehículo pudiese atravesarlo sin problemas.

La prueba de lo que se dice es que el camión no colisionó con ninguno de los elementos de la estructura del puente sino con el pórtico comprobador que había colocado a su salida, en el sentido de la marcha que llevaba. Y cabe entender que también lo hubiera hecho con el pórtico que debería haber habido al comienzo del puente si es que hubiese estado colocado.

Asimismo, eso es lo que puede explicar que menos de un mes antes de lo sucedido otro camión hubiese impactado contra esa instalación hasta arrancarla de su anclaje y derribarla. Y es lo que puede justificar que el agente de la Policía Local de Murcia que testificó comentara que esa misma semana -se entiende que en la que declaró- *"también ha habido dos accidentes"*.

Lo que se ha explicado evidencia que la colocación de dichos pórticos era inadecuada y que la limitación de altura que se había establecido también era incorrecta. Además, sirve para apoyar esta consideración el hecho de que una simple comprobación en internet ([www.volvotrucks.es/es-es/trucks/volvo-fh/specifications.html](http://www.volvotrucks.es/es-es/trucks/volvo-fh/specifications.html)) de las especificaciones técnicas del vehículo (camión Volvo FH16) permite alcanzar la conclusión de la altura desde el suelo a lo alto de la cabina oscila según los modelos entre los 3,6 y los 3,85 metros.

En consecuencia, no cabe duda de que el pórtico colocado a 2,5 m constituía un obstáculo para la circulación de los camiones que pudieran transitar por esa vía, máxime cuando esos 2,5 m no era, ni mucho menos, la altura real que había entre el punto más bajo del puente contra el que se pudiera colisionar y la base de la carretera. Y cabe añadir que la colocación de esa instalación de control constituía un obstáculo que comprometía en buena medida la seguridad del tráfico por ese punto y que elevaba, de manera innecesaria e injustificada, el riesgo de utilización de la vía.

Resulta evidente, por tanto, que la Administración viaria fue corresponsable del daño que se produjo y que le corresponde asumir una parte de la indemnización de los desperfectos que se han causado en el vehículo de la interesada. En lo que se refiere al reparto de las responsabilidades que la concurrencia de causas conlleva, y ante la inexistencia de parámetros objetivos claros que permitan atribuir una mayor parte del daño a uno u otro de los agentes, procede distribuirla equitativamente, por lo que la Administración habrá de responder de un cincuenta por ciento del daño ocasionado.

**SÉPTIMO.-** Sobre el *quantum* indemnizatorio.

Admitida la efectividad de la lesión y su conexión causal con el servicio público de conservación de carreteras, procede, como establece el artículo 91.2 LPACAP, analizar la valoración del daño producido y la cuantía y el modo de la indemnización.

Se ha expuesto con anterioridad que la reclamante ha aportado una factura de reparación de los desperfectos ocasionados en el vehículo por importe de 9.202,39 euros, que ha sido considerada conforme por la propia Administración regional. Por ese motivo debe considerarse ajustada a la entidad de los daños por los que se reclama.

De esa cantidad la interesada debe asumir el 50% y la Administración regional el otro 50%. Así pues, la cantidad que procede abonar a la reclamante (9.202,39/2) sería de 4.601,19 euros.

Por último, debe tenerse en consideración que el importe de la indemnización que se ha dejado apuntado debe ser actualizado de acuerdo con lo que se establece en el artículo 34.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula las siguientes

## CONCLUSIONES

**PRIMERA.-** Se dictamina desfavorablemente la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación por entender que concurren los elementos determinantes de la responsabilidad patrimonial de la Administración regional, concretamente la existencia de relación de causalidad entre el daño producido y el funcionamiento del servicio público.

**SEGUNDA.-** A la producción del daño contribuyó no sólo la Administración viaria, sino también la actuación del empleado de la propia reclamante, lo que determina la apreciación de una concurrencia de causas en los términos que se indican en la Consideración sexta de este Dictamen.

**TERCERA.-** Para la valoración del daño debe estarse a lo que se indica en la Consideración séptima.

No obstante, V.E. resolverá.