

InDret

Naufragio del buque «Isla de Hierro» en el puerto de Málaga

Comentario a la STS, 3ª, 9.4.2002

Jordi Carrasco Martín
Facultad de Derecho
Universitat Pompeu Fabra

Oliver García Muñoz
Facultad de Derecho
Universitat Pompeu Fabra

Working Paper nº: 124
Barcelona, enero 2003

www.indret.com

Sumario

- **Supuesto de hecho**
- **Las alegaciones del recurso de casación**
- **El nivel de diligencia exigible**
- **El nexa causal**
 - A. **La relación de causalidad entre la conducta negligente de la Administración y el daño ocurrido**
 - B. **La intervención de terceros**
- **Acción de regreso y aseguradoras**
- **Tabla de Sentencias del Tribunal Supremo citadas**
- **Bibliografía**

Abstract

La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 3ª, Sección 6ª, de 9 de abril de 2002 (Ar. 3461, La Ley 5565), ponente Agustín Puente Prieto, resuelve un caso de responsabilidad patrimonial del Estado por el naufragio del buque "Isla de Hierro" tras tratar de esquivar dos pateras que se encontraban en la entrada del puerto de Málaga.

- ***Supuesto de hecho***

A las 6.55 horas del 27 de octubre de 1992, el buque "Isla de Hierro" se disponía a atracar en el Puerto de Málaga, de interés general, cuando en el canal de entrada al puerto y a una milla (1.852 metros) de su bocana, sus tripulantes advirtieron la presencia en proa de dos pateras de pesca o bolicheros que, sin luces, faenaban ilegalmente a unos 35 metros de distancia del buque. El "Isla de Hierro", con el fin de esquivar a las embarcaciones, maniobró apresuradamente, mas no pudo evitar su colisión con una escollera del puerto. El impacto provocó su naufragio. Un mes antes de los hechos, el capitán del buque había denunciado la existencia de ese tipo de embarcaciones en el puerto.

El 31 de julio de 1995, la Dirección General de la Marina Mercante emitió un informe en el que reconocía la presencia, además, de pateras en otros puertos de la zona que carecían de folio y licencia de pesca, dedicadas a actividades marginales con infracción de la normativa sobre pesca y navegación, siendo desconocidos sus propietarios y tripulantes.

La Administración sólo disponía de un patrullero, el P 207, para ejercitar sus funciones de vigilancia y control marítimos en el Puerto de Málaga.

El armador del buque fue indemnizado por sus aseguradoras con 1.081.821,79 € (180.000.000 ptas.), que posteriormente, por vía de regreso, reclamaron indemnización por responsabilidad patrimonial de la Administración del Estado. El Ministerio de Obras

Públicas y Transporte desestimó la solicitud por silencio administrativo (artículo 142.7 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común).

La Sentencia de la Audiencia Nacional (Sección 1ª, 11.4.1997) estimó el recurso contencioso administrativo interpuesto por las aseguradoras y reconoce su derecho a ser indemnizadas con las cuantías abonadas: indemniza a "Vimar, Seguros y Reaseguros, SA" con 480.809,68 € (80.000.000 ptas.), a "Previsión Española, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros" con 120.202,42 € (20.000.000 ptas.), a "Cesmar Seguros y Reaseguros, SA" con 120.202,42 € (20.000.000 ptas.), a "Aurora Polar, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros" con 120.202,42 € (20.000.000 ptas.) y al "Banco Vitalicio de España, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros" con 240.404,84 € (40.000.000 ptas.).

El Tribunal Supremo desestimó el recurso de casación interpuesto por la Administración del Estado.

- ***Las alegaciones del recurso de casación***

La Administración del Estado fundamenta el único motivo de su recurso en un doble argumento:

- 1) En primer lugar, su actuación, en el marco de su obligación legal de vigilancia y seguridad de la circulación marítima, se había desarrollado ***dentro de los estándares de conducta normalmente exigibles***, en relación con los medios de que disponía en aquél momento. No puede exigirse a un ente público, limitado y escaso en recursos humanos, materiales y financieros, que actúe con la mayor rapidez para dar respuesta a situaciones imposibles de erradicar. Por ello, a su juicio, sólo debería responder en la medida en que, con los medios disponibles, haya incumplido de manera evidente sus deberes de vigilancia.
- 2) En segundo término, ***el nexo causal*** entre la inactividad u omisión en la prestación del servicio público de vigilancia y control marítimos de que es titular y el daño producido se había roto por la interposición del comportamiento de tercero. La relación de causalidad sólo podría justificarse, en los supuestos de omisión, en la previa asunción de posición de garante. La relación causal se encuentra entorpecida por la concurrencia de dos conductas culposas: la presencia de las pateras y la propia ***falta de pericia o de diligencia del propio patrón***" (FJ 2º) del barco naufragado.

- ***El nivel de diligencia exigible***

Según el artículo 106.2 de la Constitución, "*[l]os particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y*

derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos".

El régimen de la responsabilidad patrimonial de la Administración está regulado en los artículos 139 y ss. de la Ley 30/1992. El artículo 141.1 delimita los riesgos permitidos o no indemnizables por ser considerados riesgos generales de la vida y por tanto, tolerados por la comunidad: "*[s]ólo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que éste no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley*" (artículo 141.1 de la Ley 30/1992).

En el caso comentado, hay que partir de la existencia de una **obligación legal** de la Administración Pública estatal, de un deber de prestación de un servicio público de vigilancia, control y seguridad en la circulación marítima en los puertos españoles. Esta obligación legal se concreta, tal y como expone el Tribunal Supremo, por un lado, en el deber de vigilancia y mantenimiento de las condiciones de seguridad de la navegación, y por otra, en la vigilancia y control de las actividades pesqueras.

El artículo 10 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que "*[c]orresponde a la Administración del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1 20ª) de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general [...]*". Según el artículo 11, dichas competencias "*[...] serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias [...]*".

Se incluyen dentro del concepto de servicios portuarios, de acuerdo con el artículo 66 del mismo texto legal, "*[e]l amarre y desamarre de los buques, atraque, y, en general, los que afecten al movimiento de las embarcaciones*", "*[l]os servicios contra incendios, de vigilancia, seguridad, policía y protección civil portuarios, sin perjuicio de los que correspondan al Ministerio del Interior o a otras Administraciones Públicas*"; así como "*el servicio de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne*".

En el Capítulo II del Título IV de la misma Ley se regulan las medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación, dentro del régimen de policía:

"Artículo 109. Protección de la navegación libre.

En caso de que uno o varios buques impidiesen o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico, para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

A los efectos indicados, el Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al respectivo Capitán del buque, o quien haga sus veces. Dichas órdenes deberán ser cumplidas por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes, a los que se crean perjudicados.

En caso necesario, el Capitán Marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad."

"Artículo 111. Prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos.

A los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua."

"Artículo 112. Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino.

En las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos. [...]"

La legislación atribuye a determinados sujetos **posición de garante**. Esta figura nos sirve como criterio de imputación de responsabilidad corrector, a su vez, de la imputación de responsabilidad por la mera causación de daños.

Asumida la posición de garante, la Sala no cuestiona o reprocha cuantitativamente la escasez de medios de seguridad y control en el puerto sino que lleva a cabo un *juicio cualitativo de exigibilidad* para concluir que no se dan las razones suficientes acreditativas de la imposibilidad de mantener operativos los medios con los que se contaba, teniendo en cuenta específicos factores concurrentes como fueron las horas nocturnas en que sucedieron los hechos y a la vista de las peculiaridades de la navegación ilegal de las pateras que tuvieron que ser esquivadas a marchas forzadas.

"[N]o puede exigirse que la Administración (...) actúe con una rapidez o un despliegue de medios que no están a su alcance o que mantenga medios que consumen recursos públicos para dar respuesta a situaciones que no es posible erradicar" (FJ 2º). Por lo tanto, en esta línea de razonamiento, a la Administración no le es exigible una vigilancia tan intensa y puntual que sin mediar prácticamente lapso de tiempo apreciable cuide de que la circulación sea libre y expedita. El Tribunal Supremo insiste en que no se exige a la Administración una conducta exorbitante que conduzca a considerarla como a una *"aseguradora universal de todos los riesgos"* (FJ 3º).

Así, en un contexto de precariedad de medios materiales, el Tribunal Supremo presupone que una única patrullera es suficiente para prevenir en el caso la presencia de las pateras y aprecia la concurrencia de inactividad administrativa material por negligencia. Pero no justifica por qué concreta así el marco de lo materialmente normal y posible (aunque es comúnmente conocido que es excesivamente costoso dotar de medios a la Administración para que prevenga totalmente las infracciones y persiga, capture y rehabilite a todos los infractores), que debe establecerse a través de los principios generales del Derecho y de los valores e intereses que les trascienden, y aparentemente no valora la probabilidad y coste de un accidente (concretado en 1.081.821,79 € -180.000.000 ptas.- finalmente) y el coste de traslado de destino de otra embarcación al puerto.

Sólo existirá responsabilidad si la Administración incumple de manera evidente los deberes de vigilancia de acuerdo con los medios razonablemente precisos. El Tribunal Supremo exige simplemente un *maximum* de efectividad de los recursos disponibles, un umbral de actividad exigible total (en la vigilancia de la vía de acceso directo e inmediato a un puerto) por debajo del cual -es decir, en todo caso- presume la negligencia de la Administración y fija *per se* la relación de causalidad (véase el apartado siguiente). La Sala determina el ámbito objetivo de la responsabilidad *in vigilando* en el máximo de los eventos dañosos razonablemente previsibles *ex ante* en el desarrollo del servicio.

El Tribunal Supremo ha medido la exigibilidad sirviéndose, entre otros, del factor temporal, es decir, del periodo comprendido entre el comportamiento y el resultado dañoso. Así, a diferencia del supuesto que analizamos, en el que la Administración conocía con anterioridad la presencia ilícita de las pateras en las aguas del puerto, en otros casos [véase, por ejemplo, la *STS, Sala 3ª, 9.12.1993 (Ar. 1792)*, sobre daños a un vehículo por la caída de una rama de árbol] el Tribunal Supremo absuelve a la Administración porque el deber de vigilancia del servicio público no puede exceder lo razonablemente exigible cuando no media suficiente lapso de tiempo entre la acción u omisión y el daño.

La condena por el Tribunal Supremo se basa en la tolerancia de la situación por parte de la Administración, en contravención de sus genéricos deberes de vigilancia. Los comportamientos ilegales de terceros eran sobradamente conocidos por los órganos administrativos, que asumieron el riesgo potencial que de ellos podía derivarse y no realizaron todos los actos razonablemente necesarios para evitar la concreción del daño, dada "*la existencia de una obligación legalmente exigible de actuar en función de comportamientos ilegales de terceros, expresamente reconocidos como tales por la propia Administración [...] susceptibles no solo de entorpecer la navegación marítima sino, y por ello mismo, de ocasionar graves daños personales y materiales, como ya se había advertido por el capitán del buque un mes antes*" (FJ 3º), por lo cual, y en conclusión, el servicio de vigilancia, sin justificación razonable, "hizo la vista gorda" y "tuvo manga ancha" frente a la infracción administrativa.

Por ejemplo, la Administración es condenada, en concurrencia de culpas con la propia víctima, por haber tolerado la utilización del espigón del Puerto de Burela (Lugo) como paseo marítimo por los ciudadanos, sin advertir cuanto menos del peligro que ello suponía [*SSTS, Sala 3ª, 29.9.1999 (Ar. 8314)* y *9.10.2001 (Ar. 10077)*].

En otro caso, el Tribunal Supremo condena a la Administración por tolerar la situación de obstrucción de un torrente, debida a construcciones que impedían el desagüe, que provocó inundaciones en una finca [*STS, Sala 3ª, 17.3.1993 (Ar. 2037)*]. La Administración conocía el peligro que se había originado y la previsibilidad del daño y no adoptó las medidas necesarias (infringió elementales normas de cuidado y diligencia), sin perjuicio de que "*queda expedita la acción de la Administración para reclamar lo pagado de quien corresponda (terceros que cegaron la vaguada)*" (FJ 8º).

El Tribunal Supremo, en la *STS, Sala 3ª, 18.2.1998 (Ar. 1679)*, que enjuicia un caso sobre daños producidos en un buque por el deficiente estado de un muelle del puerto de

Santander, define el daño como antijurídico cuando el riesgo inherente a la utilización del servicio público rebasa los límites impuestos por los estándares de seguridad exigibles conforme a la conciencia social.

La Administración no probó la imposibilidad de prestar el servicio de forma más adecuada y de hacer lo posible, con la utilización razonable de los medios disponibles, para evitar accidentes como el ocurrido: no justificó porqué el único buque no era operativo las 24 horas del día. Se impone así un deber absoluto de actividad, no de resultado, con los medios de que dispone el servicio.

Una vez más, este caso ejemplificativo, pone de relieve que la responsabilidad patrimonial de las Administraciones por inactividad u omisión lo es por negligencia: la omisión, "causa" del daño, "es la ausencia de una actuación concreta que resulta debida con referencia a una determinada situación objetiva o subjetiva"¹. La responsabilidad por omisión es siempre una responsabilidad por infracción de un deber legal de obrar establecido en interés ajeno y la antijuricidad del daño se identifica con la antijuricidad de la omisión, con la culpa en el comportamiento administrativo, esto es, con la inactividad. La ilicitud o culpabilidad del comportamiento administrativo es el único criterio que deduce la antijuricidad de los perjuicios producidos. "[E]l canon de la negligencia se aplica en la mayor parte de los supuestos de responsabilidad omisiva"², y ello en detrimento de la responsabilidad objetiva legalmente establecida.

En un supuesto similar, resuelto por la *STS, Sala 3ª, 27.9.2001 (Ar. 9183)*, el buque "Ciudad de Badajoz" sufrió daños al varar en el Puerto de Valencia, en donde se realizaban obras que no habían sido oficialmente comunicadas, aunque existía un canal balizado para la entrada y salida de los barcos: el Tribunal condena a la Administración, aunque aprecia concurrencia de culpas (cincuenta por ciento) porque el buque navegaba con exceso de velocidad.

En conclusión, la sentencia analizada constituye otro ejemplo más, en la reciente jurisprudencia española, del solapamiento de los estándares de negligencia y responsabilidad objetiva por los que la Administración es condenada a reparar daños: "*si no hay negligencia en la prestación del servicio público, tampoco hay causalidad y, en consecuencia, la Administración Pública titular del servicio no responde por el daño causado al demandante*"³.

- ***El nexos causal***

A. La relación de causalidad entre la conducta negligente de la Administración y el daño ocurrido

¹ Marcos Gómez Puente, *La inactividad de la Administración*, 2 ed., Aranzadi, Pamplona, 2000, pág. 821.

² Pablo Salvador Coderch y Juan Antonio Ruiz, "Negligencia, causalidad y responsabilidad objetiva de las Administraciones Públicas" *InDret* 1/2002, pág. 6

³ Pablo Salvador y Juan Antonio Ruiz, "Negligencia, causalidad y responsabilidad objetiva de las Administraciones Públicas, *InDret* 1/2002, pág. 2.

La causalidad se lleva mal con la omisión y parte de la doctrina niega la existencia de causalidad en la no actuación o pasividad. Sucede que, en omisión, la causalidad es hipotética: ¿se habría evitado el resultado si el demandado hubiese actuado? "[B]astará (por lo general) con suponer que si la ley establece un deber de actuar, responderá el obligado a cumplirlo (garante) que no lo haya hecho"⁴.

En el ámbito de la omisión, la imputación de responsabilidad se fundamenta en la infracción de deberes de cuidado por parte de la Administración inactiva, de tal forma que el canon de la negligencia se aplica en la mayor parte de los supuestos de responsabilidad omisiva. Si en las dos SSTS, Sala 3ª, 24.7.2001 (La Ley 5391 y 5392) llegamos a la conclusión de que al no haber negligencia en el cumplimiento de los deberes de cuidado no existe relación de causalidad⁵, a *sensu contrario*, y a efectos del presente caso, el Tribunal Supremo afirma la relación de causalidad con la apreciación de una falta a los deberes de diligencia exigibles (causa propiciativa). Por lo tanto, fija la relación de causalidad entre la conducta administrativa –ausencia de la debida vigilancia- y el daño a partir de una supuesta negligencia en la prestación del servicio de vigilancia, sin valorar la contingencia de las condiciones económicas que condicionaron y determinaron la actuación administrativa.

Es evidente, a juicio de la Sala sentenciadora, que existió el oportuno nexo causal entre la inactividad de la prestación del servicio público y el resultado dañoso, puesto que de no haberse encontrado las pateras en el canal de entrada del puerto, no se hubiese tenido que virar el buque. El Tribunal Supremo, como la sentencia de instancia (AN, Sala 3ª, Sección 1ª, 11.4.1997), presume la relación de causalidad y da la razón a las aseguradoras.

B. La intervención de terceros

Una de las alegaciones de la Administración del Estado que recurre consiste en la pretendida ruptura del nexo causal entre la prestación del servicio público y el daño resultante, ya sea por negligencia o dolo de terceros, o por fuerza mayor. El Tribunal Supremo atribuye explícitamente la carga de la prueba de la ausencia de causalidad a la Administración, con fundamento en la responsabilidad patrimonial objetiva de la Administración pública (artículo 139.1 de la Ley 30/1992 -funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos-).

El Tribunal Supremo ha venido a reconocer de forma expresa que la carga de prueba de la culpa de un tercero o de la propia víctima recae sobre la Administración demandada que pretende justificar la ruptura del nexo causal entre el funcionamiento de un servicio público y el daño resultante. A modo de ejemplo, en la *STS, Sala 3ª, 6.4.1999 (Ar. 3451)* -muerte de menor al caer en alcantarillado público no señalizado-, se argumenta que la prueba de la culpa de la víctima pesa sobre la Administración que la esgrime, que no adoptó las debidas

⁴ Pablo Salvador, "Causalidad y responsabilidad", versión actualizada (Julio 2002), *InDret* 3/2002, pág. 13.

⁵ Pablo Salvador y Juan Antonio Ruiz, "Negligencia, causalidad y responsabilidad objetiva de las Administraciones Públicas", *InDret* 1/2002, pág. 4.

medidas de seguridad para evitar el riesgo [véanse también, entre otras, las SSTS, Sala 3ª, 25.10.1996 (Ar. 7124) y 20.2.1999 (Ar. 3146)].

La Administración no ha probado la impericia que pretende atribuir al capitán del buque naufragado. La actuación del capitán, a falta de prueba de su negligencia, fue completamente diligente: es razonable actuar bajo la confianza de que todas las embarcaciones disponen de señalización luminosa por la noche cuando se encuentran en vías directas de entrada a puertos y de que los servicios de vigilancia actuarán diligentemente en su actividad de prevención.

El petrolero "Urquiola" naufragó el 12 de mayo de 1976 a la entrada del puerto de La Coruña, al chocar contra una aguja no señalizada en las Cartas Náuticas, a pesar de que las autoridades correspondientes habían conocido de su existencia dos años antes. La **STS, Sala 3ª, 18.7.1983 (Ar. 4065)**, resolvió el recurso de casación interpuesto por María Isabel R.M. en el que solicitaba una indemnización de 60.101,21 € (10 millones de ptas.) por la muerte de su marido, el capitán del buque, que permaneció en él hasta que se incendió, saltó al mar y murió. El Tribunal Supremo estimó el recurso por entender que el siniestro y el fallecimiento del capitán, consecuencia de aquél, pudieron haberse evitado de haber mediado un funcionamiento diligente de los servicios públicos (de cartografía marina, seguridad y salvamento marítimos).

Por otro lado, en cuanto a la pretendida conducta negligente de los terceros (tripulantes de las pateras), que impedían la normal y adecuada navegación en la zona, fue precisamente la Administración la que debió haber evitado su presencia mediante la correcta prestación de su servicio de vigilancia marítima. El Tribunal Supremo afirma la negligencia de la Administración, cuantificando las horas de vigilancia, y establece así la relación de causalidad entre la omisión administrativa y el daño al buque. La conducta de los tripulantes de las pateras no debe enjuiciarse a efectos de compensación de culpas, puesto que es esa misma conducta la que la Administración debería haber evitado.

La **STS, Sala 3ª, 6.3.1985 (Ar. 2807)**, resuelve el recurso de casación interpuesto por las aseguradoras del buque "Urquiola" que solicitan indemnización al Estado por vía subrogatoria, después de haber indemnizado a los perjudicados. La Sala determina que *"el naufragio del buque "Urquiola" tuvo causa directa, inmediata y exclusiva en el anormal funcionamiento del servicio público de cartografía marina y de información sobre el mar y litoral"* (Considerando 2º). La única causa del hundimiento fue la existencia de errores en las cartas náuticas, editadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina y *"dependientes por su propia naturaleza de los medios técnicos y económicos que se tengan en cada momento histórico"* (Considerando 6º) y la falta de revisión de los fondos del canal de entrada y de advertencia de la existencia de bajos rocosos, fácilmente detectable por medios técnicos de uso normal.

El Tribunal Supremo ha afirmado en otros casos, en cambio, que la conducta del agresor, más que romper la relación de causalidad entre la inactividad del servicio y el daño, justifica una compensación de culpas concurrentes [véanse, por ejemplo, la **STS, Sala 3ª, 18.5.2002 (Ar. 5740)** -suicidio de detenido en Comisaría del Cuerpo Nacional de Policía-, la **STS, Sala 3ª, 22.5.2001 (Ar. 4183)** -muerte de recluso en establecimiento penitenciario al ser apuñalado por otro interno-, la **STS, Sala 3ª, 6.3.2001 (Ar. 1377)** -muerte de conductor en

accidente de circulación-, la *STS, Sala 3ª, 25.5.2000 (Ar. 6278)* -interno penitenciario fugado que lesiona a un ciudadano- o la *STS, Sala 3ª, 15.4.2000 (Ar. 6255)* -muerte de recluso en centro penitenciario-].

Hay casos en los que la intervención del tercero elimina la responsabilidad de la Administración por ruptura del nexo causal entre el servicio público y el resultado lesivo. La *STS, Sala 3ª, 28.9.2002 (Ar. 8849)* enjuicia un caso de lesiones causadas a un menor de cuatro años de edad, que derivaron en su estado vegetativo, tras ser atropellado en la Playa de la Laja de Las Palmas de Gran Canaria; el servicio policial de vigilancia existía, aunque no era específico de esa zona de la playa sino que cubría una zona más amplia. De acuerdo con el Tribunal Supremo, "*aun cuando no se hubiese reprimido por la Policía siempre la entrada de motoristas en la playa y a pesar de que el servicio de vigilancia abarcase un espacio más extenso que el acotado para ésta, la actuación temeraria del conductor del ciclomotor es tan relevante y decisiva en orden al atropello del menor*" (FJ 5º) que elimina cualquier tipo de responsabilidad imputable a la Administración.

- ***Acción de regreso y aseguradoras***

Las compañías aseguradoras de daños, con base en el artículo 43 de la *Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, pueden recuperar la indemnización que hayan satisfecho al perjudicado asegurado mediante la acción de regreso, sin eximirse por ello del deber de probar los elementos constitutivos de la acción de responsabilidad extracontractual y la negligencia del demandado.

Más que cuestionarnos la acción de regreso contra la Administración pública (que "*impide que la Administración Pública no responda [...] (y asimismo) permite que la víctima cobre la indemnización con mayor rapidez y sin los elevados costes de gestión de la tramitación de un procedimiento administrativo*"⁶), debe ponerse en tela de juicio la responsabilidad objetiva de la Administración.

- ***Tabla de Sentencias del Tribunal Supremo citadas***

Sala y Fecha	Ar.	Magistrado Ponente	Partes
3ª, 18.7.1983	4065	Eugenio Díaz Eimil	María Isabel R.M. c. Ministerio de Defensa
3ª, 6.3.1985	2807	Eugenio Díaz Eimil	"A.P., SA" y otras c. Ministerio de Defensa
3ª, 17.3.1993	2037	Pedro José Yagüe Gil	Comunidad de propietarios de la Calle A.B. c. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
3ª, 9.12.1993	1792	Juan Manuel Sanz Bayón	María José T.C. c. Ayuntamiento de Valencia
3ª, 18.2.1998	1679	Juan José González Rivas	"Bretagne, Anglaterra, Irlanda, SA" c.

⁶ Begoña Arquillo Colet, "La acción de regreso de las compañías aseguradoras en la jurisprudencia: la aplicación del artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro", *InDret* 1/2003, pág. 13.

					Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
3ª, 6.4.1999	3451	Jesús Morate	Ernesto	Peces	Pedro R.G. y Juliana H.L. c. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
3ª, 29.9.1999	8314	Francisco Navarro		González	David C.G. c. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia
3ª, 25.5.2000	6278	José Míguez	Manuel	Sieira	Francisco D.L. c. Ministerio de Justicia
3ª, 6.3.2001	1377	Juan Antonio Xiol		Ríos	María S.S. c. Comunidad Autónoma de las Islas Baleares
3ª, 22.5.2001	4183	Enrique Martí		Lecumberri	Ana R.M. c. Ministerio de Justicia
3ª, 27.9.2001	9183	José Míguez	Manuel	Sieira	"Trasmediterránea, SA" y "Mutua de Seguros de Prima Fija" c. Ministerio de Defensa
3ª, 9.10.2001	10077	Francisco Navarro		González	María A.P. c. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia
3ª, 18.5.2002	5740	Jesús Morate	Ernesto	Peces	Manuel L.L. y Rosa C.M. c. Administración del Estado
3ª, 25.5.2002	6278	José Míguez	Manuel	Sieira	Francisco D.L. c. Ministerio de Justicia
3ª, 28.9.2002	8849	Jesús Morate	Ernesto	Peces	Santiago G.C. c. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

• **Bibliografía**

Begoña Arquillo Colet, "La acción de regreso de las compañías aseguradoras en la jurisprudencia: la aplicación del artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro", *InDret* 1/2003.

Luis Díez-Picazo, *Derecho de daños*, Civitas, Madrid, 1999.

Marcos Gómez Puente, *La inactividad de la Administración*, 2 ed., Aranzadi, Pamplona, 2000.

Pablo Salvador Coderch y Juan Antonio Ruíz, "Negligencia, causalidad y responsabilidad objetiva de las Administraciones Públicas", *InDret* 1/2002.

Pablo Salvador Coderch y Juan Antonio Ruíz, "Riesgo, responsabilidad objetiva y negligencia", *InDret* 2/2002.

Pablo Salvador Coderch, "Causalidad y responsabilidad", versión actualizada, *InDret* 3/2002.