

InDret

Nafragi del vaixell «Isla de Hierro» al port de Màlaga

Comentari a la STS, 3a, 9.4.2002

Jordi Carrasco Martín
Facultat de Dret
Universitat Pompeu Fabra

Oliver García Muñoz
Facultat de Dret
Universitat Pompeu Fabra

Working Paper núm: 124
Barcelona, gener de 2003
www.indret.com

Sumari

- [Supòsit de fet](#)
- [Les al·legacions del recurs de cassació](#)
- [El nivell de diligència exigible](#)
- [El nexa causal](#)
 - A. [La relació de causalitat entre la conducta negligent de l'Administració i el dany causat](#)
 - B. [La intervenció de tercers](#)
- [Acció de regress i asseguradores](#)
- [Taula de Sentències del Tribunal Suprem citades](#)
- [Bibliografia](#)

Abstract

La Sentència del Tribunal Suprem, Sala 3a, Secció 6a, de 9 d'abril de 2002 (Ar. 3461, La Ley 5565), magistrat ponent Agustín Puente Prieto, resol un cas de responsabilitat patrimonial de l'Estat pel naufragi del vaixell "Isla de Hierro" després d'intentar esquivar dues pasteres que es trobaven a l'entrada del port de Màlaga.

- ***Supòsit de fet***

A les 6.55 hores del 27 d'octubre de 1992, el vaixell "Isla de Hierro" es disposava a atracar al Port de Màlaga, d'interès general, quan al canal d'entrada al port i a una milla (1.852 metres) de la seva bocana, els tripulants del vaixell van advertir la presència a la proa de dues pasteres de pesca o "bolicheros" que, sense llums, pescaven il·legalment a uns 35 metres de distància del vaixell. El "Isla de Hierro", amb la finalitat d'esquivar les embarcacions, va maniobrar precipitadament, tot i que no va poder evitar la col·lisió amb una escullera del port. L'impacte va provocar el naufragi del vaixell. Un mes abans dels fets, el capità del "Isla de Hierro" havia denunciat l'existència d'aquest tipus d'embarcacions al port.

El 31 de juliol de 1995, la Dirección General de la Marina Mercante va emetre un informe en què reconeixia la presència, a més a més, de pasteres a d'altres ports de la zona que no tenien foli ni llicència de pesca, dedicades a activitats marginals amb infracció de la normativa sobre pesca i navegació, essent-ne desconeguts els propietaris i tripulants.

L'Administració només disposava d'un patruller, el P 207, per exercir les seves funcions de vigilància i control marítims al Port de Màlaga.

L'armador del vaixell va ser indemnitzat per les seves asseguradores amb 1.081.821,79 € (180.000.000 ptes.) les quals, posteriorment, per via de regress, van reclamar indemnització per responsabilitat patrimonial de l'Administració de l'Estat. El Ministerio de Obras Públicas y

Transporte va desestimar la sol·licitud per silenci administratiu (article 142.7 de la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*).

La Sentència de l'Audiència Nacional (Secció 1a, 11.4.1997) va estimar el recurs contenciós administratiu interposat per les asseguradores i reconegué el seu dret a ser indemnitzades amb les quantitats abonades: indemnitza a "Vimar, Seguros y Reaseguros, SA" amb 480.809,68 € (80.000.000 ptes.), a "Previsión Española, Sociedad Anonima de Seguros y Reaseguros" amb 120.202,42 € (20.000.000 ptes.), a "Cesmar Seguros y Reaseguros, SA" amb 120.202,42 € (20.000.000 ptes.), a "Aurora Polar, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros" amb 120.202,42 € (20.000.000 ptes.) i al "Banco Vitalicio de España, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros" amb 240.404,84 € (40.000.000 ptes.).

El Tribunal Suprem va desestimar el recurs de cassació interposat per l'Administració de l'Estat.

- ***Les al·legacions del recurs de cassació***

L'Administració de l'Estat fonamenta l'únic motiu del seu recurs en un doble argument:

- 1) En primer lloc, la seva actuació, en el marc de la seva obligació legal de vigilància i seguretat de la circulació marítima, s'havia desenvolupat ***dins els estàndards de conducta normalment exigibles***, en relació amb els mitjans de què disposava en aquell moment. No pot exigir-se a un ens públic, limitat i escàs en recursos humans, materials i financers, que actuï amb la major rapidesa per donar resposta a situacions impossibles d'eradicar. Per això, al seu parer, només hauria de respondre en la mesura que, amb els mitjans disponibles, hagi incomplert de manera evident els seus deures de vigilància.
- 2) En segon terme, ***el nexxe causal*** entre la inactivitat o omissió en la prestació del servei públic de vigilància i control marítims de què és titular i el dany produït s'havia trencat per la interposició del comportament d'un tercer. La relació de causalitat només podria justificar-se, als supòsits d'omissió, en la prèvia assumptió d'una posició de garant. La relació causal es troba enterbolida per la concurrència de dues conductes culposes: la presència de les pasteres i la pròpia *"falta de pericia o de diligència del propio patrón"* (FJ 2n) del vaixell naufragat.

- ***El nivell de diligència exigible***

Segons l'article 106.2 de la Constitució, "*[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 règim de la responsabilitat patrimonial de l'Administració es troba regulat als articles 139 i ss.

de la Llei 30/1992. L'article 141.1 delimita els riscos permessos o no indemnitzables per ser considerats riscos generals de la vida i, per tant, tolerats per la comunitat: "[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" (article 141.1 de la Llei 30/1992).

En el cas comentat, hem de partir de l'existència d'una **obligació legal** de l'Administració Pública estatal, d'un deure de prestació d'un servei públic de vigilància, control i seguretat en la circulació marítima als ports espanyols. Aquesta obligació legal es concreta, tal com exposa el Tribunal Suprem, d'una banda, en el deure de vigilància i manteniment de les condicions de seguretat de la navegació, i per una altra, en la vigilància i control de les activitats pesqueres.

L'article 10 de la *Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* estableix 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 [...]". Segons l'article 11, les esmentades competències "[...] 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 [...]".

S'inclouen dins el concepte de serveis portuaris, d'acord amb l'article 66 del mateix text 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"; així com "el servicio de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne".

Al Capítol II del Títol IV de la mateixa Llei es regulen les mesures que garanteixen l'activitat portuària i la navegació, dins el règim de policia:

"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 legislació atribueix a determinats subjectes una **posició de garant**. Aquesta figura ens serveix com a criteri d'imputació de responsabilitat corrector, al seu torn, de la imputació de responsabilitat per la mera causación de danys.

Assumida la posició de garant, la Sala no qüestiona o retreu quantitativament l'escassetat de mitjans de seguretat i control al port sinó que du a terme un *judici qualitatiu d'exigibilitat* per a concloure que no es donen les raons suficients acreditatives de la impossibilitat de mantenir operatius els mitjans amb què es comptava, tenint en compte específics factors concurrents com van ser les hores nocturnes en què van succeir els fets i a la vista de les peculiaritats de la navegació il·legal de les pasteres que van haver de ser esquivades a marxes forçades.

"[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 2n). Per tant, en aquesta línia de raonament, a l'Administració no li és exigible una vigilància tan intensa i puntual que sense haver-hi pràcticament espai de temps apreciable procuri que la circulació sigui lliure i expedita. El Tribunal Suprem insisteix en què no s'exigeix a l'Administració una conducta exorbitant que condueixi a considerar-la com a una "*aseguradora universal de todos los riesgos*" (FJ 3r).

Així, en un context de precarietat de mitjans materials, el Tribunal Suprem pressuposa que amb tan sols una patrullera n'hi ha prou per a prevenir en el cas la presència de les pasteres i aprecia la concurrència d'inactivitat administrativa material per negligència. Però no justifica per què concreta així el marc del materialment normal i possible (encara que és comunament conegut que és excessivament costós dotar de mitjans a l'Administració perquè previngui totalment les infraccions i persegueixi, capturi i rehabiliti tots els infractors), que ha d'establir-se a través dels principis generals del Dret i dels valors i interessos que els transcendeixen, i aparentment no valora la probabilitat i cost d'un accident (concretat en 1.081.821,79 € -180.000.000 ptes.- finalment) i el cost de trasllat de destí d'una altra embarcació al port.

Només existirà responsabilitat si l'Administració incompleix de manera evident els deures de vigilància d'acord amb els mitjans raonablement precisos. El Tribunal Suprem exigeix simplement un *maximum* d'efectivitat dels recursos disponibles, un llinar d'activitat exigible total (en la vigilància de la via d'accés directe i immediat a un port) per sota del qual -és a dir, en tot cas- presumeix la negligència de l'Administració i fixa *per se* la relació de causalitat (vegi's l'apartat següent). La Sala determina l'àmbit objectiu de la responsabilitat *in vigilando* en el màxim dels esdeveniments danyosos raonablement previsibles *ex ante* en el desenvolupament del servei.

El Tribunal Suprem ha mesurat l'exigibilitat servint-se, entre d'altres, del factor temporal, és a

dir, del període comprès entre el comportament i el resultat danyós. Així, a diferència del supòsit que analitzem, en el que l'Administració coneixia amb anterioritat la presència il·lícita de les pasteres a les aigües del port, en altres casos [vegi's, per exemple, la *STS, Sala 3a, 9.12.1993 (Ar. 1792)*, sobre danys a un vehicle per la caiguda d'una branca d'arbre] el Tribunal Suprem absol a l'Administració perquè el deure de vigilància del servei públic no pot excedir el raonablement exigible si no hi ha suficient espai de temps entre l'acció o omissió i el dany.

La condemna pel Tribunal Suprem es basa en la tolerància de la situació per part de l'Administració, en contravenció dels seus genèrics deures de vigilància. Els comportaments il·legals de tercers eren àmpliament coneguts pels òrgans administratius, que van assumir el risc potencial que se'n podia derivar i no van realitzar tots els actes raonablement necessaris per tal d'evitar la concreció del dany, atesa "*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 3r), per la qual cosa, i en conclusió, el servei de vigilància, sense justificació raonable, "va fer la vista grossa" i "va tenir màniga ampla" davant la infracció administrativa.

Per exemple, l'Administració és condemnada, en concurrència de culpes amb la pròpia víctima, per haver tolerat la utilització de l'espigó del Port de Burela (Lugo) com a passeig marítim pels ciutadans, sense advertir com a mínim del perill que això suposava [*SSTS, Sala 3a, 29.9.1999 (Ar. 8314)* i *9.10.2001 (Ar. 10077)*].

A un altre cas, el Tribunal Suprem condemna a l'Administració per tolerar la situació d'obstrucció d'un torrent, deguda a construccions que impedièn el desguàs, que va provocar inundacions en una finca [*STS, Sala 3a, 17.3.1993 (Ar. 2037)*]. L'Administració coneixia el perill que s'havia originat i la previsibilitat del dany i no va adoptar les mesures necessàries (va infringir elements normes de precaució i diligència), sense perjudici que "*queda expedita la acción de la Administración para reclamar lo pagado de quien corresponda (terceros que van cegar la riera)*" (FJ 8è).

El Tribunal Suprem, a la *STS, Sala 3a, 18.2.1998 (Ar. 1679)*, que enjudicia un cas sobre danys produïts en un vaixell pel deficient estat d'un moll del port de Santander, defineix el dany com a antijurídic quan el risc inherent a la utilització del servei públic sobrepassi els límits imposats pels estàndards de seguretat exigibles conforme a la consciència social.

L'Administració no va provar la impossibilitat de prestar el servei de manera més adequada i de fer tot allò possible, amb la utilització raonable dels mitjans disponibles, per tal d'evitar accidents com el produït: no va justificar perquè l'únic vaixell no era operatiu les 24 hores del dia. S'imposa així un deure absolut d'activitat, no de resultat, amb els mitjans de què disposa el servei.

Un cop més, aquest cas exemplificatiu, posa de relleu que la responsabilitat patrimonial de les Administracions per inactivitat o omissió ho és per negligència: l'omissió, "causa" del dany, "*es la ausencia de una actuación concreta que resulta debida con referencia a una determinada situación objetiva o subjetiva*"¹. La responsabilitat per omissió és sempre una responsabilitat per infracció d'un

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

deure legal d'actuar establert en interès aliè i l'antijuricitat del dany s'identifica amb l'antijuricitat de l'omissió, amb la culpa en el comportament administratiu, això és, amb la inactivitat. La il·licitud o culpabilitat del comportament administratiu és l'únic criteri que dedueix l'antijuricitat dels perjudicis produïts. "[E]l cànon de la negligència s'aplica a la major part dels supòsits de *responsabilidad omissiva*"², i això en detriment de la responsabilitat objectiva legalment establerta.

En un supòsit semblant, resolt per la *STS, Sala 3a, 27.9.2001 (Ar. 9183)*, el vaixell "Ciudad de Badajoz" va patir danys en entrar al Port de València, on es realitzaven obres que no havien estat oficialment comunicades, encara que existia un canal condicionat per a l'entrada i sortida dels vaixells: el Tribunal condemna a l'Administració, encara que aprecia concurrència de culpes (cinquanta per cent) perquè el vaixell navegava amb excés de velocitat.

En conclusió, la sentència analitzada constitueix un altre exemple més, a la recent jurisprudència espanyola, del solapament dels estàndards de negligència i responsabilitat objectiva pels que l'Administració és condemnada a reparar danys: "*si no hi ha negligència en la prestació del servei públic, tampoc no hi ha causalitat i, en conseqüència, l'Administració Pública titular del servei no respon pel dany causat al demandant*"³.

- ***El nexa causal***

A. La relació de causalitat entre la conducta negligent de l'Administració i el dany causat

La causalitat es porta malament amb l'omissió i part de la doctrina nega l'existència de causalitat en la no actuació o passivitat. Succeeix que, en ommissió, la causalitat és hipotètica: s'hauria evitat el resultat si el demandat hagués actuat? "*[N'hi] haurà prou (generalment) amb suposar que si la llei estableix un deure d'actuar, respondrà l'obligat a complir-lo (garant) que no l'hagi fet*"⁴.

A l'àmbit de l'omissió, la imputació de responsabilitat es fonamenta en la infracció de deures de precaució per part de l'Administració inactiva, de forma tal que el cànon de la negligència s'aplica en la majoria dels supòsits de responsabilitat omissiva. Si a les dues SSTS, Sala 3a, 24.7.2001 (La Ley 5391 i 5392) arribem a la conclusió que en no haver-hi negligència en el compliment dels deures de precaució no hi ha relació de causalitat⁵, a *sensu contrario*, i als efectes del present cas, el Tribunal Suprem afirma la relació de causalitat amb l'apreciació d'una falta als deures de diligència exigibles (causa propiciativa). Per tant, fixa la relació de causalitat entre la conducta administrativa –absència de la vigilància deguda- i el dany a partir d'una suposada negligència en la prestació del servei de vigilància, sense valorar la contingència de les

² Pablo Salvador Coderch i Juan Antonio Ruiz, "Negligència, causalitat i responsabilitat objectiva de les Administracions Públiques" *InDret* 1/2002, pàg. 6

³ Pablo Salvador i Juan Antonio Ruiz, "Negligència, causalitat i responsabilitat objectiva de les Administracions Públiques", *InDret* 1/2002, pàg. 2.

⁴ Pablo Salvador, "Causalitat i responsabilitat", versió actualitzada (Juliol 2002), *InDret* 3/2002, pàg. 13.

⁵ Pablo Salvador i Juan Antonio Ruiz, "Negligència, causalitat i responsabilitat objectiva de les Administracions Públiques", *InDret* 1/2002, pàg. 4.

condicions econòmiques que van condicionar i van determinar l'actuació administrativa.

És evident, segons el parer de la Sala sentenciadora, que va existir l'oportú nexa causal entre la inactivitat de la prestació del servei públic i el resultat danyós, ja que de no haver-se trobat les pasteres al canal d'entrada del port, no s'hagués hagut de virar el vaixell. El Tribunal Suprem, de la mateixa forma que la sentència d'instància (AN, Sala 3a, Secció 1a, 11.4.1997), presumeix la relació de causalitat i dóna la raó a les asseguradores.

B. La intervenció de tercers

Una de les al·legacions de l'Administració de l'Estat que recorre consisteix en la pretesa ruptura del nexa causal entre la prestació del servei públic i el dany resultant, ja sigui per negligència o dol de tercers, o per força major. El Tribunal Suprem atribueix explícitament la càrrega de la prova de l'absència de causalitat a l'Administració, amb fonament en la responsabilitat patrimonial objectiva de l'Administració pública (article 139.1 de la Llei 30/1992 -funcionament normal o anormal dels serveis públics-).

El Tribunal Suprem ha vingut a reconèixer de forma expressa que la càrrega de prova de la culpa d'un tercer o de la pròpia víctima recau sobre l'Administració demandada que pretén justificar la ruptura del nexa causal entre el funcionament d'un servei públic i el dany resultant. A tall d'exemple, a la *STS, Sala 3a, 6.4.1999 (Ar. 3451)* -mort de menor en caure en clavegueram públic no senyalitzat-, s'argumenta que la prova de la culpa de la víctima recau sobre l'Administració que l'esgrimeix, que no va adoptar les degudes mesures de seguretat per tal d'evitar el risc [vegi's també, entre d'altres, les *SSTS, Sala 3a, 25.10.1996 (Ar. 7124)* i *20.2.1999 (Ar. 3146)*].

L'Administració no ha provat la imperícia que pretén atribuir al capità del vaixell naufragat. L'actuació del capità, a falta de prova de la seva negligència, va ser completament diligent: és raonable actuar sota la confiança que totes les embarcacions disposen de senyalització lluminosa a la nit quan es troben en vies directes d'entrada a ports i que els serveis de vigilància actuaran diligentment en la seva activitat de prevenció.

El petrolier "Urquiola" va naufragar el 12 de maig de 1976 a l'entrada del port de La Coruña, en xocar contra una agulla no senyalitzada a les Cartes Nàutiques, malgrat que les autoritats corresponents en coneixien l'existència des de dos anys abans. La *STS, Sala 3a, 18.7.1983 (Ar. 4065)*, va resoldre el recurs de cassació interposat per María Isabel R.M. en el que sol·licitava una indemnització de 60.101,21 € (10 milions de ptes.) per la mort del seu marit, el capità del vaixell, que hi va romandre en ell fins que va incendiar-se, va saltar al mar i va morir. El Tribunal Suprem va estimar el recurs per entendre que el sinistre i la mort del capità, conseqüència del primer, podrien haver-se evitat en cas d'haver existit un funcionament diligent dels serveis públics (de cartografia marina, seguretat i salvament marítims).

D'altra banda, pel que fa a la pretesa conducta negligent dels tercers (tripulants de les pasteres), que impedièen la normal i adequada navegació a la zona, va ser precisament l'Administració la que hauria d'haver evitat la seva presència mitjançant la correcta prestació del servei de

vigilància marítima. El Tribunal Suprem afirma la negligència de l'Administració, quantificant les hores de vigilància, i estableix així la relació de causalitat entre l'omissió administrativa i el dany al vaixell. La conducta dels tripulants de les pasteres no ha d'enjudiciar-se als efectes de compensació de culpes, ja que és aquesta mateixa conducta la que l'Administració hauria d'haver evitat.

La *STS, Sala 3a, 6.3.1985 (Ar. 2807)*, resol el recurs de cassació interposat per les asseguradores del vaixell "Urquiola" que sol·liciten indemnització a l'Estat per via subrogatòria, després d'haver indemnitzat els perjudicats. 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*" (Considerant 2n). L'única causa de l'enfonsament va ser l'existència d'errors en les cartes nàutiques, editades per l' Instituto Hidrográfico de la Marina i "*dependientes por su propia naturaleza de los medios técnicos y económicos que se tengan en cada momento histórico*" (Considerant 6è) i la falta de revisió del fons del canal d'entrada i d'advertència de l'existència de baixos rocosos, fàcilment detectable per mitjans tècnics d'ús normal.

El Tribunal Suprem ha afirmat en altres casos, en canvi, que la conducta de l'agressor, més que trencar la relació de causalitat entre la inactivitat del servei i el dany, justifica una compensació de culpes concurrents [vegi's, per exemple, la *STS, Sala 3a, 18.5.2002 (Ar. 5740)* -suïcidi de detingut a una comissaria del Cuerpo Nacional de Policía-, la *STS, Sala 3a, 22.5.2001 (Ar. 4183)* -mort de reclus a un establiment penitenciari en ser apunyalat per un altre intern-, la *STS, Sala 3a, 6.3.2001 (Ar. 1377)* -mort de conductor en accident de circulació-, la *STS, Sala 3a, 25.5.2000 (Ar. 6278)* -intern penitenciari escapat que lesiona un ciutadà- o la *STS, Sala 3a, 15.4.2000 (Ar. 6255)* -mort de reclus en centre penitenciari-].

Hi ha casos en què la intervenció del tercer elimina la responsabilitat de l'Administració per ruptura del nexa causal entre el servei públic i el resultat lesiu. La *STS, Sala 3a, 28.9.2002 (Ar. 8849)* enjudicia un cas de lesions causades a un menor de quatre anys d'edat, que van derivar en estat vegetatiu, després de ser atropellat a la Playa de la Laja de Las Palmas de Gran Canària; el servei policial de vigilància existia, tot i que no era específic d'aquella zona de la platja sinó que cobria una zona més àmplia. D'acord amb el Tribunal Suprem, "*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 ésa, la actuación temeraria del conductor del ciclomotor es tan relevante y decisiva en orden al atropello del menor*" (FJ 5è) que elimina qualsevol mena de responsabilitat imputable a l'Administració.

- ***Acció de regrés i asseguradores***

Les companyies asseguradores de danys, amb base a l'article 43 de la *Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, poden recuperar la indemnització que hagin satisfet al perjudicat assegurat mitjançant l'acció de regrés, sense eximir-se per això del deure de provar els elements constitutius de l'acció de responsabilitat extracontractual i la negligència del demandat.

Més que qüestionar-nos l'acció de regrés contra l'Administració pública (que "*impedeix que*

*l'Administración Pública no respongui [...] (i així mateix) permet que la víctima cobri la indemnització amb major rapidesa i sense els elevats costos de gestió de la tramitació d'un procediment administratiu*⁶), creiem que el que cal es posar en dubte la responsabilitat objectiva de l'Administració.

- **Taula de Sentències del Tribunal Suprem citades**

Sala i Data	Ar.	Magistrat Ponent	Parts
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" i altres 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. Ajuntament de València
3a, 18.2.1998	1679	Juan José González Rivas	"Bretagne, Anglaterra, Irlanda, SA" c. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
3a, 6.4.1999	3451	Jesús Ernesto Peces Morate	Pedro R.G. i Juliana H.L. c. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
3a, 29.9.1999	8314	Francisco González Navarro	David C.G. c. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia
3a, 25.5.2000	6278	José Manuel Sieira Míguez	Francisco D.L. c. Ministerio de Justicia
3a, 6.3.2001	1377	Juan Antonio Xiol Ríos	María S.S. c. Comunitat Autònoma de les Illes Balears
3a, 22.5.2001	4183	Enrique Lecumberri Martí	Ana R.M. c. Ministerio de Justicia
3a, 27.9.2001	9183	José Manuel Sieira Míguez	"Trasmediterránea, SA" i "Mútua de Seguros de Prima Fija" c. Ministerio de Defensa
3a, 9.10.2001	10077	Francisco González Navarro	María A.P. c. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Galicia
3a, 18.5.2002	5740	Jesús Ernesto Peces Morate	Manuel L.L. i Rosa C.M. c. Administración del Estado
3a, 25.5.2002	6278	José Manuel Sieira Míguez	Francisco D.L. c. Ministerio de Justicia
3a, 28.9.2002	8849	Jesús Ernesto Peces Morate	Santiago G.C. c. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

- **Bibliografia**

Begoña Arquillo Colet, "L'acció de regrés de les companyies asseguradores a la jurisprudència:

⁶ Begoña Arquillo Colet, "L'acció de regrés de les companyies asseguradores a la jurisprudència: l'aplicació de l'article 43 de la Llei de Contracte d'Assegurança", *InDret* 1/2003, pàg. 13.

l'aplicació de l'article 43 de la Llei de Contracte d'Assegurança", *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 i Juan Antonio Ruiz, "Negligència, causalitat i responsabilitat objectiva de les Administracions Públiques", *InDret* 1/2002.

Pablo Salvador Coderch i Juan Antonio Ruíz, "Risc, responsabilitat objectiva i negligència", *InDret* 2/2002.

Pablo Salvador Coderch, "Causalitat i responsabilitat", versió actualitzada (Juliol 2002), *InDret* 3/2002.