



Consejo Consultivo de Canarias

## D I C T A M E N 7 3 / 2 0 0 6

(Sección 1ª)

La Laguna, a 18 de abril de 2006.

Dictamen solicitado por el Ilmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de La Palma en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de responsabilidad patrimonial, iniciado por la reclamación de indemnización formulada por P.M.F., por daños ocasionados en el vehículo de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras: Señalización: presencial en lugar inadecuado y peligroso. Se estima parcialmente la reclamación. (EXP. 31/2006 ID)\*.*

## F U N D A M E N T O S

### I

1. Se dictamina sobre la Propuesta de Resolución de un procedimiento de reclamación de responsabilidad patrimonial del Cabildo Insular de La Palma por el funcionamiento del servicio público de conservación de una carretera de titularidad autonómica, competencia administrativa transferida para su gestión a las islas, en su ámbito territorial respectivo, conforme a lo previsto en la disposición adicional primera.11 de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, modificada por la Ley 8/2001, de 3 de diciembre.

2. Es preceptiva la solicitud de Dictamen, en virtud de lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias, solicitud remitida por el Ilmo. Sr. Presidente del Excmo. Cabildo Insular de La Palma, conforme con el art. 12.3 de la citada Ley 5/2002.

---

\* PONENTE: Sr. Díaz Martínez.

3. El afectado declara en su solicitud, que el día 28 de septiembre de 2004, sobre las 12.15 horas, circulaba por la vía pública LP-2, desde el cruce del Drago de Breña Baja hacia el cruce del Molino de Breña Alta, en dirección a El Paso, en el punto kilométrico 1,200. Dicha vía pública se divide en dos calzadas separadas por una mediana, ambas son de distinto sentido, una es de sentido descendente y la otra ascendente y tienen dos carriles de circulación en cada sentido.

El interesado manifiesta que circulaba en sentido ascendente por el carril izquierdo de la correspondiente calzada, pues estaba adelantando a varios vehículos que circulaban por el carril derecho. Asimismo, dice que conducía su automóvil a unos 50 o 55 km/h aproximadamente, cuando al llegar a una curva con escasa visibilidad se encontró con dos vehículos detenidos en su mismo carril, el izquierdo, y pese a frenar con prontitud no pudo evitar la colisión con el primero de los mismos, causándole daños a la defensa trasera de dicho automóvil y sufriendo su coche diversos daños valorados, en su momento, en 1.392,71 euros.

Los vehículos se hallaban detenidos en la vía porque un operario, de los que se encontraban trabajando en la misma, había aparecido de improviso en la curva con una señal en la mano, ordenando la detención de los mismos, pero haciéndolo en el lugar más peligroso de la vía, en una curva sin visibilidad y sin que estuvieran señalizadas de ninguna manera dichas obras.

II<sup>1</sup>

III

1. En lo que se refiere a la concurrencia de los requisitos constitucional y legalmente previstos para hacer efectivo el derecho indemnizatorio, establecidos en el art. 106.2 de la Constitución y desarrollados en los arts. 139 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC), se observa lo siguiente:

El afectado es titular de un interés legítimo, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 31.1 LRJAP-PAC, el cual le atribuye la legitimación activa en el procedimiento incoado, pudiendo reclamar, ya que ha sufrido diversos daños en un vehículo de su propiedad, derivados del hecho lesivo.

---

<sup>1</sup> Texto suprimido al ser mera descripción de hechos y/o trámites.

La competencia para tramitar y resolver la reclamación le corresponde al Cabildo Insular de La Palma, como Administración competente al respecto al ser gestora del servicio prestado, recibiendo las funciones pertinentes de la Administración autonómica tras previsión legal establecida por la Comunidad Autónoma, siendo ésta titular de la competencia en la materia, con fundamento estatutario y de acuerdo con la legislación autonómica de carreteras.

En cuanto al plazo para reclamar, concurre este requisito, ya que la reclamación se presenta dentro del plazo de un año posterior a los hechos, tal y como exige el art. 142.5 LRJAP-PAC.

El daño por el que se reclama es efectivo, evaluable económicamente, e individualizado en la persona del interesado, de acuerdo con lo prescrito en el art. 139.2 LRJAP-PAC.

2. En relación con la normativa aplicable, se mencionan, sin ánimo exhaustivo, la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y el Reglamento de Carreteras de Canarias, que se aprueba por el Decreto 131/1995, de 11 de mayo; la citada Ley 30/1992, de 26 de noviembre, el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial, aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, siendo una materia no desarrollada por la Comunidad Autónoma de Canarias, aun teniendo competencia estatutaria para ello. Además, la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuyo texto articulado fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (LTCVM-SV), así como 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 (RGC), aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

## IV

1. La Propuesta de Resolución objeto de este Dictamen es de carácter desestimatorio, pues se considera en ella que el daño sufrido por el vehículo del afectado se debe a una conducción inadecuada del mismo, sin que exista relación de causalidad alguna entre la actuación de la Administración y el daño sufrido por el interesado, ya que es imposible llevar a cabo la señalización de las obras de modo distinto al ejecutado.

2. En lo relativo a la actuación del interesado, es necesario tener en cuenta que la Administración considera que éste actuó de modo inadecuado. A la vista de la legislación existente, el conductor incumple las normas reguladoras de la circulación de vehículos a motor y ello por las siguientes razones:

La Guardia Civil manifestó en su Atestado que la colisión se produjo por circular el vehículo "a una velocidad inadecuada para el trazado de la vía", considerando el perito designado por la Administración, que en base a lo señalado por la Guardia Civil, el conductor circulaba a unos 80 km/h. No obstante, no se superaba el límite de velocidad ni había señales de peligro.

El conductor no actuó con la diligencia exigida en el art. 9.2 LTCVM-SV, ni se encontraba en condiciones de controlar su vehículo en todo momento, ni prestó la atención debida de acuerdo con lo dispuesto con los arts. 11.1 y 2 LTCVM-SV.

En consecuencia, lo manifestado por la Administración en relación con el supuesto que nos ocupa es cierto, puesto que, como también manifiesta la Guardia Civil en el Atestado de los hechos, el vehículo circulaba a una velocidad inadecuada a la características de la vía y de la circulación, dado que la huella de frenado era de 18 a 20 metros, lo cual implica, tanto para la Guardia Civil como para el perito designado por la Administración, una misma valoración de los hechos.

Por otro lado, no guardó la distancia exigida entre su vehículo y el que lo precedía, ya que en el art. 20.2 LTCVM-SV se establece que "todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado (...)". Si bien hay que tener en cuenta que el coche contra el que se choca estaba parado por la actuación del operario.

3. La Administración alega, también, que su actuación en relación con la señalización fue la adecuada, pues un operario paraba los vehículos para llevar a cabo la señalización de las obras en la mediana.

No obstante, consta en el expediente que esta maniobra se realizó en una curva, en la que se produjo la colisión, durante la colocación de las señales correspondientes. Por lo tanto se produjo en el lugar y en la forma manifestada por el conductor, corroborada por la declaración testifical y dada por cierta por parte de

la Corporación Insular en el informe técnico del Servicio y en la posterior Propuesta de Resolución. La parada se realizó, consecuentemente, en un lugar peligroso para ordenar tal maniobra de inmovilización de los vehículos, que circulaban por dicha vía.

En el expediente queda probado que se ordena parar en una curva de visibilidad no completa. Así se comprueba por la declaración del testigo (en la pregunta número 10 dice que la parada ocurre “en plena curva”); el Atestado de la Guardia Civil (que, en la inspección ocular del lugar del accidente, señala como lugar donde ocurrió un “tramo de curva a la izquierda”); y en la Propuesta de Resolución, en cuya conclusión séptima, 4) dice que “si bien el accidente se produce en una semicurva, ésta tiene una visibilidad media (...)”, no siendo, por tanto, completa o total.

Conforme al art. 39 LTCVM-SV, así como al art. 94 del Reglamento de Circulación, está prohibido parar en las curvas y la actuación del operario, que obligó a parar a los vehículos se hizo en la curva de referencia. Por lo tanto, la maniobra, cuya misión era advertir de un peligro para los vehículos y proceder a su detención, al hacerse en la citada curva, provocó lo que debía evitar, es decir, una situación de riesgo para los usuarios de la vía pública. De modo, que si se hubiera señalado el peligro adecuadamente y detenido a los vehículos en un punto anterior a la repetida curva, se considera factible que no se hubiera producido el hecho lesivo.

Se considera, pues, que existe un nexo causal entre la actuación de la Administración y la producción del accidente causante del daño.

4. A la vista de lo expuesto anteriormente, se concluye que, en este supuesto, hay una concurrencia de culpas. Por un lado, está la conducción inadecuada del interesado basada en la escasa distancia con el vehículo precedente, y por otro se halla la actuación del operario, que provocó la situación de peligro. Ambos hechos son necesarios y concurren en la producción del daño sufrido por el vehículo siniestrado.

Como se recoge en diversa Jurisprudencia (entre otras, Sentencia número 126/2005 del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª, de las Palmas de Gran Canaria) “(...) cabe la posibilidad de que, junto con aquel funcionamiento del servicio público, se aprecie la concurrencia de otra concausa o causa trascendente en la producción del suceso,

pudiendo entonces apreciarse una concurrencia de culpas, con compensación de responsabilidades (STS de 4 de noviembre de 1993)".

5. En consecuencia, la Propuesta de Resolución objeto de este Dictamen es contraria a Derecho, pues debió de estimar parcialmente la reclamación del interesado, apreciando concausa en la producción del hecho lesivo.

En estas condiciones, al interesado le corresponde el 75% de la cantidad establecida por el perito de 1.334,44 euros, ya que tal y como afirmó el tasador en la factura presentada (de 1.392,71 euros) se incluyeron algunos conceptos innecesarios, tanto referentes a los materiales, como a la valoración de la mano de obra.

La indemnización deberá ser actualizada de acuerdo con el art. 141.2 LRJAP-PAC, ya que ha transcurrido un año y medio desde que se inició el procedimiento por reclamación del interesado, incumpléndose el plazo establecido sin que haya justificación para ello.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución no es conforme a Derecho, existiendo concurrencia de culpas en la producción del hecho dañoso, entre el reclamante P.M.F. y el Excmo. Cabildo Insular de La Palma, que deberá indemnizar al perjudicado en el 75% de la cantidad en que se tasaron los daños causados, con la actualización que proceda, conforme a lo expuesto en el Fundamento IV anterior.