



Consejo Consultivo de Canarias

## DICTAMEN 126/2006

(Sección 1ª)

La Laguna, a 10 de mayo de 2006.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de responsabilidad patrimonial, iniciado por la reclamación de indemnización formulada por O.L.H., por daños ocasionados en el vehículo de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras: Obstáculo en la vía: viga de hierro. Se estima la reclamación (EXP. 88/2006 ID)\*.*

## FUNDAMENTOS

### I

1. El presente Dictamen tiene por objeto el análisis de la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial derivado del funcionamiento del servicio público de carreteras, de titularidad autonómica, tramitado por el Cabildo Insular de Gran Canaria, cuyas funciones de mantenimiento y conservación le han sido traspasadas. Con la cobertura del Estatuto de Autonomía de Canarias, arts. 22.3, 23.4 y 30.18, y de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, art. 5.2, en relación con los arts. 10.1 y 51 y la disposición adicional segunda de la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias. Actualmente, la Ley 8/2001, de 3 de diciembre, modificó la mencionada Ley 14/1990, entre otros aspectos, en lo relativo a las aludidas competencias en materia de carreteras, cuyo ejercicio deja de ser delegado en los Cabildos Insulares para ser transferido. En esta línea, el Decreto 112/2002, de 9 de agosto, desarrolló la previsión legal de traspaso de funciones en esta materia de la Comunidad Autónoma a los Cabildos Insulares; y el Decreto 186/2002, de 20 de diciembre, reguló el consiguiente traspaso de servicios, medios

---

\* **PONENTE:** Sr. Bosch Benítez.

personales y otros recursos necesarios para el ejercicio de la competencia transferida. Todo ello, sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria primera 4.c) de la citada Ley 8/2001.

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, solicitud remitida por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, conforme con el art. 12.3 de tal Ley.

3. El interesado manifiesta en su escrito de reclamación que el día 30 de septiembre de 2003 M.I.M.M. se encontraba circulando correctamente el vehículo de su propiedad por la autopista GC-1, cuando al llegar a la altura del punto kilométrico 12 fue violentamente golpeado su automóvil por una viga de hierro que se encontraba sobre el asfalto y que, al paso de otro vehículo por encima de ella, salió disparada hacia arriba. A resultas del siniestro padecido, el coche tuvo daños por importe de 1.225,44 euros.

4. Son de aplicación, aparte de la citada Ley de Carreteras, por obvias razones, tanto la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC), como 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.

## II

1. Se cumplen los requisitos temporal y material legalmente exigidos (arts. 142.5 y 139.2 LRJAP-PAC).

2. Por lo que respecta a la legitimación pasiva, corresponde tramitar el procedimiento y resolver sobre la reclamación presentada al Cabildo de Gran Canaria, titular de las funciones relevantes al caso en la carretera GC-1. Pasivamente, está legitimado el interesado para reclamar, O.L.H., titular del vehículo accidentado (arts. 31 y 139.1 LRJAP-PAC), conducido debidamente autorizado por M.I.M.M.

En relación con el parámetro jurídico de aplicación, se atenderá, ante todo y por obvias razones, a la Doctrina de este Organismo en la materia, conformada y plasmada en sus múltiples Dictámenes emitidos en procedimientos de responsabilidad patrimonial, lógicamente con mayor atención a los más recientes; Doctrina que, por lo demás, se formula a la vista de los pronunciamientos de otros Organismos consultivos y de los Tribunales, incluido el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, pero ante todo y lógicamente del Tribunal Supremo, con cuya Jurisprudencia de los últimos años, en especial de orden contencioso-administrativo, es fundamentalmente concorde, citándose en ella numerosas Sentencias del Alto Tribunal.

### III

(...)<sup>1</sup>

La Propuesta resolutoria no se ajusta plenamente a lo dispuesto en el art. 89 LRJAP-PAC. Así, ha de decidir, y motivadamente, todas las cuestiones planteadas por los interesados, e indicar los recursos procedentes contra la Resolución, judiciales o, en su caso, administrativos.

Por otra parte, sin culpa del interesado y sin justificación suficiente al respecto, en buena medida por la innecesaria demora en la producción de varios trámites y en la formulación de la Propuesta de Resolución, esta se produce casi dos años después de iniciarse el procedimiento y, por lo tanto, largamente vencido el plazo para resolver, con las consecuencias que ello debiera conllevar y los efectos económicos que puede comportar y, como se verá, comporta.

### IV

1. Del conjunto de los datos disponibles, especialmente el Atestado de la Guardia Civil y pese a lo expuesto en los informes disponibles, ha de considerarse acreditada tanto la producción del hecho lesivo, como la forma en la que se produce. Así, consiste en colisión de uno de los vehículos afectados con una viga de hierro, situada en su carril de marcha, el izquierdo, en zona de curva, con circulación fluida, desplazándolo luego hacia el vehículo del interesado, que marchaba detrás, donde impactó.

---

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

Naturalmente, las funciones del servicio prestado involucradas son las de vigilancia y limpieza de la vía, debiendo el Cabildo, como Administración competente e incluso si lo hace mediante contrata, realizar las actuaciones pertinentes para asegurar el uso adecuado de la carretera por los conductores en condiciones de seguridad razonable. Por eso, estas funciones se deben efectuar en la forma y frecuencia advertidos reiteradamente por este Organismo, durante todo el día y todos los días, aunque según el uso de la vía en cada momento en función de la hora, del tipo de tráfico o de la densidad de éste, así como de las características de la carretera, en especial si existen elementos de riesgo o antecedentes de accidentes.

De acuerdo con lo expuesto líneas arriba, en principio existe objetivamente conexión entre el daño sufrido o, más propiamente, el hecho lesivo producido y las funciones del servicio público de carreteras, habida cuenta de la presencia en la vía de obstáculo, una viga de hierro, que supone un riesgo para la circulación, con evidente peligro de producir a los conductores o a sus vehículos daños o desperfectos de índole y cuantía diversa.

Justamente, en este caso, la responsabilidad imputable a la Administración por el daño producido puede sostenerse que ha de ser plena, desde la perspectiva de su relación con el usuario afectado y pese a la posible intervención de un tercero, quien había dejado el obstáculo en la vía, sin existir concausa en la producción del hecho lesivo derivada de la conducta de aquel. Así, aquel ocurre por la actuación omisiva, indebida e injustificadamente, de las funciones del servicio, especialmente la de control y vigilancia de la vía, según se ha expuesto, particularmente en la zona del accidente.

Y es que, frente al usuario, la causa del accidente es atribuible a la Administración competente para efectuar debidamente las antes mencionadas funciones, sin perjuicio de repetir, eventualmente, contra la empresa contratada para realizarlas, pero en otro procedimiento y según lo previsto contractualmente y de acuerdo con las normas contractuales, o bien, exigir la responsabilidad correspondiente al tercero de eventualmente ser conocido o encontrado.

Concretamente, no haciéndose manifestación alguna al respecto por la Guardia Civil interviniente, no es cuestionable la conducta del conductor afectado, ni hay motivo para entender o aun suponer que aquél vulneró normas circulatorias. En particular, se observa que, por las características del obstáculo causante del accidente y estando en semicurva y al borde de la vía, no puede reprocharse a

ninguno de los conductores afectados que hubieran infringido el límite de velocidad permitida, lo que no se prueba, o que no pudieran evitarlo, al no ser visible a tiempo para ello, en especial para el interesado, que lo recibió por desplazamiento.

En cuanto a la corrección del funcionamiento del servicio concierne, se observa que el nivel exigible del mismo en la carretera de que se trata, una autopista y, además, esencial en la red viaria insular y en momento de cierto nivel de tráfico, aunque fluido, no es en absoluto el adecuado, como se aprecia de los partes facilitados por la contrata. En este sentido, se aprecia que durante más de cuatro horas desde el inicio de la actividad no se pasa por el p.k. del accidente, por la calzada apropiada según ocurre éste, el sentido izquierdo, de la GC-1 y no vuelve a pasarse por allí en casi siete horas y media. En realidad, se pasó por ese p.k. tres horas y pico tras hacerlo por el lugar del accidente, pero por la otra calzada, más de una hora antes de su producción por demás.

En esta línea, no cabe excluir la exigencia de responsabilidad alegándose que, pese a no ser el servicio prestado adecuadamente, la viga apareció tan repentinamente en la calzada o en tan poco tiempo antes de circular el afectado que no puede exigirse del mismo, aun prestándose perfectamente y con el nivel exigible o incluso mayor, su retirada o detección inmediata, no existiendo en consecuencia la necesaria relación de causalidad entre el accidente que ocasiona y las funciones de aquel a atender, en particular de vigilancia, siendo el exclusivo responsable del daño el tercero que dejó el obstáculo en la carretera. Y es que no hay constancia formal alguna, antes bien al contrario, de que sucediera lo antedicho, pues no existe referencia por parte de la Guardia Civil o de alguna otra fuente, policial o no, ni los propios afectados ven como aparece el obstáculo o aprecian su aparición. En cuanto a la contrata, nada puede decirse al respecto porque pasó por el otro lado de la calzada más de una hora antes y, desde luego, difícilmente pudo apreciar este obstáculo de estar atento el personal a su trabajo, dada su situación en curva y estar cerca de la banda que separa ambas calzadas, dificultando ello la visión de la izquierda desde la derecha, al menos en su carril izquierdo.

En cualquier caso, como este Organismo también ha indicado, en línea por lo demás con reiterada Jurisprudencia al respecto, la carga de la prueba en esta materia ha de distribuirse entre las partes, debiendo acreditar cada una los hechos que aleguen en defensa de su respectivo interés o pretensión. Tratándose de

rechazar la responsabilidad exigida, es la Administración que lo pretende quien ha de demostrar su pertinencia, acreditando sus alegaciones al respecto, particularmente las aquí manifestadas y, en especial, la imposibilidad de eludir el riesgo por la inminencia de la presencia del obstáculo o su escaso tiempo en la vía.

Ciertamente, puede argumentarse que el tiempo de estancia no puede ser mucho al no conocerse más accidentes que el alegado, especialmente en esa vía y dada la hora. Pero, además de que esta presunción no puede apoyarse sólo en la no existencia de otras reclamaciones ante el Cabildo, cabe también presumir con toda lógica que no siempre se reclama o que el obstáculo pudo ser visto y evitado, pudo ser alcanzado sin efectos o pudo ir siendo desplazado por el tráfico desde su posición inicial inocua hasta otra en la que pudo causar el accidente. Por eso, siendo sin duda desfavorable la constancia de un funcionamiento adecuado, este argumento debe, en todo caso y para tener posibilidad de ser acogible, apoyarse en datos o informaciones sobre el asunto de fuentes diversas, ante todo policiales, pero no solamente.

Sin duda, demostrada por el afectado la presencia en la vía de una viga de hierro y que ésta ha causado un accidente con daños para el mismo, no puede exigírsele también que demuestre la antedicha circunstancia o el tiempo que permaneció tal obstáculo en la calzada, pues le resultaría imposible o muy difícil la producción de esta prueba al carecer de medios y por la pura lógica de los hechos, circulando eventual y aleatoriamente por allí y sin tener obligación de vigilar la vía o de esperar obstáculos en ella. En cambio, sí puede practicarla la Administración, a través justamente de informes del Servicio, explicando cómo y cuándo se realizan sus funciones, o bien, de Fuerzas Públicas de posible intervención o conocimiento del hecho lesivo o su causa, como Guardia Civil, e incluso en su caso por testimonio de testigos presenciales o aun vecinos del lugar.

En consecuencia, procede estimar la reclamación e indemnizar al interesado por los daños sufridos en relación con los desperfectos que tiene el coche accidentado.

2. Respecto de la indemnización, su cuantía ha de determinarse en función de coste de reparación integral del vehículo, como valoración del daño soportado desde esta perspectiva, estando en este supuesto acreditado tal coste en documento que se estima suficiente al efecto, en repuestos y mano de obra.

En todo caso, por la demora en resolver y en aplicación del art. 141.3 LRJAP-PAC, esta cuantía ha de actualizarse debidamente.

## **C O N C L U S I Ó N**

La Propuesta de Resolución no es conforme a Derecho, toda vez existe relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y el daño producido, existiendo responsabilidad plena de la Administración actuante y debiéndose indemnizar al interesado como se expresa en este Dictamen.