



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 2 4 4 / 2 0 0 6

(Sección 2ª)

La Laguna, a 27 de julio 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 J.A.M.H., por daños ocasionados en el vehículo de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 70/2006 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

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 de La Palma, cuyas funciones de mantenimiento y conservación le fueron traspasadas en virtud del art. 2.1.A.1 del Decreto 162/1997, de 11 de julio, dictado 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, 32, 51 y 52 y Disposición Adicional Segunda, j), 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, que dejan de ser delegadas en los Cabildos Insulares para transferirlas como propias de éstos. 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 189/2002, de 20 de diciembre, reguló

* **PONENTE:** Sr. Fajardo Spínola.

el consiguiente traspaso de servicios, medios 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, del Consejo Consultivo, solicitud remitida por el Presidente del Cabildo actuante, conforme con el art. 12.3 de la Ley del Consejo Consultivo de Canarias.

3. El procedimiento se inicia por escrito de reclamación de indemnización por daños, presentado el 12 de febrero 2004 por J.A.M.H., que tiene la condición de interesado por ser propietario acreditado del vehículo por cuyos daños se reclama, estando por ello capacitado para reclamar. Asimismo, la reclamación se interpone respecto de un hecho producido el 22 de enero de 2004 por lo que se realiza dentro del plazo legal previsto en los arts. 142.5 de la Ley 30/1992 y art. 4 del Reglamento aprobado por Decreto 429/1993.

4. La competencia para la tramitación y decisión del expediente corresponde al Cabildo de La Palma, pues es a quien le está atribuida la gestión del servicio de carreteras y su mantenimiento en buen estado, conforme a la normativa anteriormente invocada.

5. En cuanto al hecho lesivo, se produce el día antes señalado, sobre las 18:30 horas, cuando, circulando el conductor (D.G.L.) por la carretera LP-2, con dirección a El Paso, a la entrada del túnel pierde el control, debido a la existencia de vertidos de aceite o gasoil, golpeándose contra ambos lados de las paredes del túnel, sufriendo múltiples daños, por los que reclama indemnización de 13.028,33 euros, según facturas del taller que reparó el vehículo.

II

En cuanto a la tramitación del procedimiento, constan las siguientes actuaciones:

- Con motivo de los daños ocasionados por el vehículo en la infraestructura del túnel, consistentes en dos arquetas de alcantarillado y dos focos de iluminación, que se comunicaron por el Destacamento de Tráfico, se requirió el pago de los mismos al titular del vehículo y a su compañía aseguradora, que ingresó la cantidad de 1.345,28

euros en concepto de reparación de aquellos daños. A partir de esta reclamación de la Administración, de 28 de abril de 2004, el propietario del vehículo que produjo estos daños, interpone recurso de alzada ante la Administración, el 7 de junio de 2004, por entender que se había tramitado el procedimiento sin posibilidad de contradicción, causándosele indefensión, y destacando la responsabilidad de la propia Administración y los daños que por ello se le irrogan a él.

Ante ello responde la Administración por escrito con registro de salida de 11 de marzo de 2005 que aquel oficio de reclamación gozaba sólo de naturaleza de acto de trámite y que el pago de la indemnización por parte de la compañía de seguros del conductor supone un acto de allanamiento.

- Por el interesado se presentó reclamación de responsabilidad patrimonial a la Administración el día el 12 de febrero de 2004.

- Se interesan por la Administración informe de la Policía Local, la Guardia Civil y los Bomberos.

- La Policía Local presenta escrito con fecha de entrada de 14 de abril de 2004 en el que hace saber que no tuvo conocimiento del accidente.

- Por su parte, la Guardia Civil presenta copia de las Diligencias instruidas en el accidente, nº 17/04, en las que se hace constar que el accidente se produjo posiblemente debido al "exceso de velocidad por parte del conductor". Como consecuencia de esta falta de alusión a la mancha deslizante, se le pide informe complementario por la Administración actuante, que se aporta el 21 de febrero de 2005, en el que se reitera el exceso de velocidad como causa del accidente y se hace alusión, por referencia a una de las fotografías del informe fotográfico adjuntado en el primer informe, a la existencia de "un reguero de gasoil, procedente de otro vehículo, no pudiendo ser identificado éste".

- Los bomberos que intervinieron en el accidente manifiestan en un primer informe, con fecha de entrada de 10 de mayo de 2004, que personados en el lugar se encuentran con una mancha de combustible de unos 600 metros "producida por el derrame de gasóleo de su tanque a consecuencia de los continuos choques con la acera". A este informe se remiten en el segundo, de 22 de junio de 2005, al ser requeridos a emitir más información por la Administración.

- El 2 de marzo de 2004 (registro de entrada), la compañía de seguros del Cabildo solicita que se le dé conocimiento de la tramitación del expediente, que reitera el 6 de abril de 2004. Respecto de esta intervención cabe recordar que no puede valorarse como la de parte del procedimiento, pues su contrato con la Administración es ajeno a la relación de ésta con el perjudicado.

- El 6 de abril de 2004 se emite Informe del Servicio que se limita a señalar que no tuvo conocimiento del accidente, y que sí se detectaron los daños producidos por el vehículo. No se hace ninguna alusión al modo en el que se realizó el servicio en la zona en ese día, pues se parte de la base que proporcionan el informe inicial de la Guardia Civil y los de los bomberos, de los que se deriva que la mancha fue posterior al accidente y como consecuencia del mismo.

- El 5 de noviembre de 2004 se emite informe por perito tasador de la Administración en el que se destaca que se observó que el camión tenía los depósitos averiados, por lo que los vertidos procedían de él, a lo que se añade que no podían provenir de un turismo, pues éstos no provocan vertidos de 600 metros, que harían, además que se paralizara.

- El 19 de mayo de 2004 recibe el interesado notificación de apertura de periodo probatorio, que consiste en la testifical por él propuesta, que comparecen el 15 de febrero de 2005.

- Notificado el interesado de la apertura de trámite de audiencia el 29 de junio de 2005, el 21 de julio de 2005 realiza alegaciones, en las que se destaca que el vehículo no perdía, por no tener averías previas al accidente, y se remite a la comparecencia de los testigos, al informe del taller respecto de la avería del camión, y al segundo informe de la Guardia Civil en el que se señala que la mancha procedía de otro vehículo.

- Finalmente se realiza Propuesta de Resolución desestimatoria de la solicitud por entender que el accidente se produjo por exceso de velocidad del conductor y que la mancha se produjo como consecuencia del accidente.

- Consta informe de la Secretaría del Cabildo conforme da la Propuesta (7 de febrero de 2006) e informe de intervención de fiscalización del gasto (2 de febrero de 2006).

III

En cuanto al fondo del asunto, es de destacar que, si bien en un principio podía plantearse la duda acerca de la procedencia de la mancha deslizante, que, según informe del perito procedía del camión por tener una avería, lo que parecía confirmarse con el reguero a lo largo de la trayectoria del vehículo siniestrado, según informe de los bomberos "a causa de los golpes contra el túnel", sin embargo, este argumento queda desmentido en primer lugar, por el segundo informe de la Guardia Civil, en el que corrige el primero, en el que no hacía alusión a la mancha sino a la velocidad del vehículo. Pues bien, este informe señala que la mancha de aceite procedía de otro vehículo no identificado, por lo que era anterior al accidente.

Además, las comparecencias de los tres testigos que presentaron testimonio (dos conductores que iban más atrás y vieron el accidente después, y la grúa que recogió al vehículo), coinciden en que el vehículo se encontraba a unos 30 metros de la entrada del túnel, por lo que no puede hablarse de una mancha de aceite de 600 metros. Además todos ellos coinciden en que había alguna sustancia deslizante. Por su parte, el testigo de la grúa afirma que no se produjo ninguna mancha sobre la plancha de la grúa, lo que denota que los tanques del camión no debían de estar dañados. Y ello lo confirma asimismo el certificado que expide, el 20 de mayo de 2004, el taller que reparó el vehículo, que aclara que sólo fue reparado de chapa y pintura, comprobando que ningún mecanismo interior estaba bañado por aceite, así como que no perdía combustible por el depósito.

Todo ello lleva a concluir que la mancha que había en la vía no procedía del propio vehículo accidentado, ni antes, ni después del accidente, sino, como dice la Guardia Civil, de otro vehículo desconocido.

Como se desconoce el tiempo que hacía que aquel vehículo vertió la sustancia deslizante, se hace preciso saber en qué condiciones se había realizado el servicio de limpieza de la vía hasta el momento del accidente, pues de ello dependerá el que le sea imputable responsabilidad al mismo.

IV

1. Como consecuencia de los antecedentes descritos, la Sección II del Consejo Consultivo de Canarias, en sesión celebrada el 26 de abril de 2006, en aplicación de

lo dispuesto en el art. 53.a) del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo, adoptó el acuerdo de recabar Informe Complementario del Servicio sobre aquellos extremos, en concreto, sobre la prestación de las funciones de vigilancia de la carretera donde ocurrió el hecho lesivo, con los horarios y funciones en la hora y lugar del accidente, así como la determinación del último momento en el que se produjo tal función en aquel punto.

2. Remitido el 27 de abril de 2006 al Cabildo Insular de La Palma escrito del Consejo por el que se solicita esta información, el mismo envía Informe complementario del Servicio de 6 de julio de 2006, que tuvo entrada en este Consejo el 18 de julio de 2006, en el que se señala:

a) Reiteración del desconocimiento del accidente.

b) Que por parte del Servicio de Mantenimiento del Servicio de Infraestructuras del Cabildo de La Palma se realizan diariamente recorridos por toda la red insular de carreteras, tanto por las vías de interés regional como insular. Se dispone de 4 cuadrillas con 4 operarios que realizan tareas de control, mantenimiento y vigilancia de los diferentes sectores de la isla, en concreto se asigna una cuadrilla para la LP-1 y otra para la LP-2, debido a la densidad del tráfico que soportan estas vías. Dichas tareas se realizan entre las 1:45 y 15:15, permaneciendo una cuadrilla formada por tres operarios, a partir de las 15:15 en supervisión y vigilancia de las referidas vías.

c) En el día en el que se producen los hechos, se realiza la correspondiente tarea de vigilancia en cuanto al estado que presentan las vías por parte de las distintas cuadrillas y no se observó con anterioridad al suceso la existencia de sustancias deslizantes en el punto donde se produce el accidente.

3. Sin embargo, una vez más, el Informe del Servicio sigue sin concretar los extremos que se requieren, esto es, las funciones concretas y momento en el que se realizan en relación con el lugar exacto del accidente. Se limita el nuevo Informe a afirmar el modo en el que funciona el Servicio con carácter general en la vía, pero no se sabe cuánto tiempo antes del accidente pasó el personal del Servicio por la zona. En todo caso, sólo es posible concluir que el funcionamiento regular de las cuadrillas se realiza por la mañana, esto es, de 7:45 a 15:15, y a partir de ese momento, sólo se dispone de una cuadrilla de supervisión y vigilancia para unas vías que tenían asignadas, hasta esa hora, "dada la densidad del tráfico que soportan", 4 cuadrillas. Así pues, se deduce de este hecho que, a la hora del accidente, las 18:30, ya hacía

más de tres horas que el servicio funcionaba bajo mínimos, de tal manera que ni siquiera tiene constancia de una accidente de tal envergadura.

El propio hecho del desconocimiento, junto con la no aportación de información concreta acerca del funcionamiento del servicio en aquel lugar antes del accidente, lo que imposibilita el conocimiento acerca del tiempo que llevaba la mancha de aceite en la calzada, permite presuponer que el funcionamiento deficiente del servicio, en aras a eliminar riesgos en la circulación de los vehículos, no fue adecuado y suficiente.

4. Ahora bien, queda determinado así que existe nexo de causalidad entre el accidente del camión y el funcionamiento del Servicio, ya que éste no ha logrado acreditar su eficiencia en la adecuada limpieza de la vía, pues se parte de que la mancha de aceite estaba en la calzada antes de la producción del accidente, prueba que sólo a la Administración incumbe por el principio de facilidad probatoria tantas veces aludido por este Consejo.

Sin embargo, la Guardia Civil instruyó diligencias nº 17/2004, que remite a la Administración, en las que se determina como causa del accidente el exceso de velocidad del conductor del vehículo, lo que reitera en Informe de 21 de febrero de 2005, añadiendo la existencia de aceite en la calzada, tras serle requerido por la Administración, dado que en la primera información remitida no se hacía alusión a la mancha de aceite.

Este nuevo elemento del que informa la Guardia Civil, el exceso de velocidad del perjudicado, permite concretar la imputabilidad del accidente, de manera que no toda la responsabilidad queda residenciada en la Administración por el deficiente funcionamiento del servicio, lo que generó que hubiera una mancha deslizante en la vía, sino que también se halla parte de la responsabilidad por los daños irrogados por el accidente, en el propio conductor perjudicado, pues su negligente conducción concurrió a la producción del resultado final, que no hubiera sido el mismo de no haber conducido con exceso de velocidad infringiendo las normas de circulación, lo que era su deber respetar.

5. Por todo lo expresado, procede apreciar concurrencia de culpas entre la Administración y el conductor del vehículo accidentado, por lo que la indemnización

habrá de reducirse a la mitad de lo que se solicita, al entender que intervinieron en la misma proporción las dos causas determinantes del resultado lesivo.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución no es conforme a Derecho, por lo que procede estimar parcialmente la pretensión del interesado al concurrir culpa suya y de la Administración en igual medida.