



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 118/2010

(Sección 1ª)

La Laguna, a 4 de marzo de 2010.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por F.G.L., en nombre y representación de L.F.R.L., por daños ocasionados en el vehículo propiedad de éste, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 63/2010 ID)**.

FUNDAMENTOS

I

1. Se dictamina sobre la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por el Cabildo Insular de Gran Canaria por daños que se imputan al funcionamiento del servicio público de carreteras, de su competencia administrativa.

2. La solicitud del Dictamen es preceptiva, 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, estando legitimado para reclamarla el Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, conforme con el art. 12.3 de la misma Ley.

3. El representante del afectado afirma que el día 18 de octubre de 2008, cuando su mandante circulaba con su vehículo por la GC-200, varias piedras desprendidas de un talud contiguo a la carretera cayeron sobre la luna trasera, el techo y llantas de su vehículo, causándole desperfectos en el mismo por valor de 1.142,49 euros y diversas lesiones, que lo mantuvieron en situación de baja impeditiva durante 66 días y que, además, le dejaron como secuelas el agravamiento de una artrosis lumbar previa, reclamando por ellas 6.293, 29 euros.

* **PONENTE:** Sr. Lazcano Acedo.

Por lo tanto, se solicita una indemnización total de 7.435,78 euros.

4. En este supuesto son de aplicación aparte de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, de 8 de mayo, y su Reglamento, aprobado por el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, tanto la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y 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 cuya regulación no ha sido desarrollada por la Comunidad Autónoma de Canarias, aun teniendo competencia estatutaria para ello.

II

1. En lo que respecta al procedimiento, se inició el 16 de junio de 2009 mediante la presentación del escrito de reclamación, acompañado de diversa documentación.

En lo que se refiere a su tramitación, se desarrolló correctamente, realizándose todos los trámites que exige su normativa reguladora.

Posteriormente, el 29 de diciembre de 2009, se emitió la correspondiente Propuesta de Resolución.

2. Por otra parte, concurren los requisitos constitucional y legalmente establecidos para hacer efectivo el derecho indemnizatorio, regulados en el art. 106.2 de la Constitución y desarrollados en los arts. 139 y ss. LRJAP-PAC.

III

1. La Propuesta de Resolución es de sentido desestimatorio, pues el Órgano Instructor entiende que ha resultado demostrada la realidad de los hechos, pero no concurre relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público, que fue correcto, y los daños reclamados, puesto que la piedra causante del accidente estuvo poco tiempo sobre la calzada.

2. En este supuesto, la Administración concernida, una vez más, resuelve en base a una versión errónea del acontecer del accidente, como se ha hecho constar en numerosos Dictámenes de este Organismo, pues el afectado no colisionó con una piedra que se hallaba sobre la calzada, sino que cayeron varias piedras de distinto tamaño desde el talud a su vehículo, a su paso por el lugar del accidente.

Esto queda acreditado tanto por lo manifestado por los agentes de la Guardia Civil, que acudieron al lugar del siniestro poco después de acaecido, como por la

documentación acreditativa de los desperfectos del vehículo, que se centran principalmente en el techo y en la luna trasera, siendo frecuente que este tipo de daño se suele producir por caer piedras sobre el vehículo.

En este mismo sentido, es preciso insistir en que no hay en el expediente ningún elemento que dé lugar a que, de forma lógica, se pueda considerar que el accidente se produjo al colisionar el afectado con una sola piedra que estaba situada en la vía.

3. El funcionamiento del servicio público ha sido deficiente, puesto que la Administración no ha demostrado por ningún elemento probatorio o informe cualificado que sea imposible adoptar medidas que impidan la producción de desprendimientos en la zona, tal y como se le ha señalado de forma constante por este Consejo Consultivo en reiterados Dictámenes emitidos por casos similares acaecidos, también, en la GC-200.

Además, el hecho de que el Cabildo no pueda o no quiera asumir el coste de las mismas, no le exime de responsabilidad; al contrario, ello supone que debe asumir los daños producidos por la falta de adopción de las medidas que eviten los accidentes, que no se deben a la actuación de los particulares, que no han de soportar las consecuencias de la decisión de dicha Corporación insular sobre la no aplicación de medidas de protección o saneamiento de los mencionados taludes.

En este sentido, tratándose de caída de piedras desde taludes o riscos cercanos a la vía, ha de reiterarse que sin duda forman parte del funcionamiento del servicio las funciones de control de la carretera, tanto para retirar obstáculos que aparezcan en ella, como para evitar esta aparición, vigilando y saneando, en particular, esos taludes o riscos, para impedir desprendimientos o para paliar sus efectos.

Por eso, demostrada por el interesado la producción del accidente en el ámbito y momento de prestación del servicio, su causa y efectos, a través de los medios probatorios existentes en Derecho, o por la propia actividad administrativa, realizada en cumplimiento de los deberes de instrucción del procedimiento y, fundamentalmente, mediante los informes pertinentes, resulta que no puede exigirse al interesado que demuestre que el servicio se ha prestado incorrecta o insuficientemente, que su conducta no ha sido antijurídica o que no está obligado a soportar el daño sufrido.

Antes bien, ha de ser la Administración quien, con esos mismos medios probatorios y en función de la labor instructora debidamente realizada, ha de

demostrar todas las circunstancias alegables en su favor, incluida la fuerza mayor, la prevista en el segundo párrafo del art. 141.1 LRJAP-PAC, o la quiebra del nexo causal para hacer inexigible su responsabilidad, al menos parcialmente.

En esta línea, ha de observarse que no es siempre absolutamente determinante para eliminar la responsabilidad de la Administración gestora del servicio el tiempo que permanezcan en la vía las piedras caídas en ella por desprendimiento, aunque pueda acrecentarse la misma si lo están por tiempo superior al que permite un funcionamiento del control de la vía en el nivel exigible por el tipo de carretera, circunstancias de ésta y antecedentes de caídas o por el uso y tráfico en ella dada su relevancia en la red, en especial para tráfico pesado, en su caso, o el momento del día.

Y es que, como se ha dicho, es función de la Administración controlar los taludes y riscos adyacentes, sobre todo de ser posibles los desprendimientos por las características del terreno, en especial en ciertas condiciones meteorológicas o climáticas y, más aún si cabe, si aquéllos son frecuentes. Estas funciones de control han de prestarse diligente y constantemente, incluyendo saneamientos periódicos en intervalos suficientes y utilizando los medios adecuados a estos fines para evitar los efectos dañosos de las caídas de piedras, cuestión ésta sobre la que luego ha de volverse vista la argumentación ya comentada de la PR.

4. Es necesario un control de la vía, más intenso y frecuente, ante todo, en sus puntos de reconocido riesgo, en los días de lluvia o condiciones meteorológicas adversas, máxime de conocerse de antemano esta posibilidad mediante el correspondiente pronóstico, incluso, en su caso, con la limitación o aun suspensión de la circulación; es decir, prohibición absoluta de circular.

Así, cabe el uso de mecanismos o técnicas diversas, disponibles en el mercado y perfectamente útiles al efecto, cuales son mallas de tamaño y consistencia adecuada, compactación en su caso de los terrenos en diversa medida, construcción de parapetos o muros al borde de la vía, con oportuna inclinación, túneles artificiales en ciertos tramos, o la eventual depresión de la calzada.

Asimismo, es posible el saneamiento con variados instrumentos o desde distinta posición y con más o menos precisión y eficacia, pero siempre periódico, de los taludes y riscos, aun los más altos o rectos, incluyendo el uso de chorros de agua a presión.

5. Finalmente, cabe insistir en que son localizables los puntos donde el riesgo de desprendimientos es mayor, en una carretera vital para las comunicaciones en la Isla, dada su situación geográfica y, desde luego, ha sido y es constante la producción de este tipo de hechos lesivos durante años, sufriendolos los usuarios, sin que la Administración actúe debidamente y, en su caso, omitiendo el cumplimiento de sus funciones.

6. Se ha acreditado la existencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y el daño sufrido por el afectado, no concurriendo concausa, ya que no se ha probado que su conducción fuera inadecuada y, además, el siniestro era inevitable.

CONCLUSIONES

1. La Propuesta de Resolución, que desestima la reclamación, no es conforme a Derecho por las razones expuestas.

2. La indemnización solicitada es correcta y está justificada mediante la documentación presentada.

3. En todo caso, la cuantía de esta indemnización referida al momento en el que se produjo el daño, ha de actualizarse en el momento de resolver el procedimiento, de acuerdo con lo regulado en el art. 141.3 LRJAP-PAC.