



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 2 4 4 / 2 0 1 0

(Sección 1ª)

La Laguna, a 21 de abril de 2010.

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 J.H.A. y M.J.C.A., por el fallecimiento de su hijo F.J.H.C. y los daños económicos ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 187/2010 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

I

1. Se dictamina 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. Está legitimado para reclamarla el Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, de conformidad con el art. 12.3 de la citada Ley.

3. Los afectados exponen que el día 3 de septiembre de 2005, sobre las 12:15 horas, cuando su hijo circulaba con su motocicleta, junto con otros motociclistas, por la GC-15, a la altura del punto kilométrico 28+300, hacia Artenara, sentido descendente, en el momento de realizar un adelantamiento por el margen izquierdo, en un lugar en el que existe un bache muy pronunciado derivado de una depresión existente en la misma, que está relacionada con el desnivel de la pendiente, que es de un 17,735%, perdió el control de su motocicleta, pues, al pasar por dicho lugar,

* **PONENTE:** Sr. Bosch Benítez.

ésta se elevó del suelo, despidiendo a su conductor, que colisionó contra la bionda de protección de la derecha, siendo arrastrado, posteriormente, hacia la bionda izquierda.

Este accidente causó su fallecimiento, pero, además, su motocicleta tras la caída de su hijo, se arrastró por la calzada, colisionando contra otras dos motocicletas y causándole desperfectos y lesiones a otro de los motociclistas, que también es hijo de ambos afectados.

4. El referido siniestro se produjo por causa exclusiva del mal funcionamiento del servicio, pues el firme de la carretera se hallaba en malas condiciones, especialmente en lo relativo al referido bache y, además, los peligros que entrañaba la misma se hallaban mal señalizados, concretamente, el límite de velocidad, el bache y el nivel de inclinación de la calzada.

5. Los afectados solicitan por la muerte de su hijo, por los desperfectos padecidos en la motocicleta, el servicio de grúa y los gastos funerarios una indemnización total de 101.815,65 euros.

6. 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. Asimismo, es de aplicación la normativa reguladora del servicio público de referencia.

II

1. El procedimiento se inició el 20 de junio de 2006, mediante la presentación del escrito de reclamación. Su tramitación se ha desarrollado con arreglo a lo dispuesto en la legislación aplicable a la materia.

Finalmente, el 23 de febrero de 2010 se formuló la correspondiente Propuesta de Resolución, fuera del plazo resolutorio.

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 estima parcialmente la reclamación formulada al considerar el órgano instructor que existe relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y el daño reclamado por los interesados, pero considera que interviene concausa en la producción del accidente, pues ocurrió no sólo por la existencia de irregularidades en el firme de la calzada, sino también una conducción inadecuada por parte del afectado.

2. En lo que se refiere a la realidad del hecho lesivo, ésta ha resultado demostrada a través de lo expuesto en el Atestado elaborado por la Guardia Civil de Tráfico, que confirma lo alegado por los testigos propuestos.

Así mismo, el fallecimiento del hijo de los interesados y los desperfectos padecidos en su motocicleta han resultado demostrados mediante la documentación obrante en el expediente. Sin embargo, en lo que respecta a los gastos cuya indemnización se solicita, no obra la documentación relativa a los mismos en el expediente remitido a este Organismo.

3. En todo caso, el análisis de la actuación efectuada requiere determinar las circunstancias que han tenido influencia en el resultado final, relativas tanto al funcionamiento del servicio como a la actuación del fallecido.

A. La primera de estas cuestiones es la relativa a la señalización con la que contaba el tramo de la GC-15, en el que se desarrollaron los hechos.

Así, en lo que respecta a la señal de límite de velocidad establecida para el punto kilométrico 28+300, en el sentido en el que circulaba el fallecido y teniendo en cuenta, además, los distintos informes obrantes en el expediente y el material fotográfico adjunto, se observa que la primera señal con la que se encuentra el usuario de la vía es una señal establecida en el punto kilométrico 26+730, que limita la velocidad a 60 km/h; la siguiente señal, de aplicación en los dos kilómetros siguientes, limita la velocidad a 40 km/h, como ocurre en dos señales posteriores, que establecen dicho límite para dos curvas concretas del recorrido; y, finalmente, antes de la recta que precede al lugar del siniestro, es decir, en los alrededores del punto kilométrico 28+000, se observa una señal que establece el fin del límite de velocidad a 40 km/h.

Esta disposición de las señales que limitan la velocidad, durante varios kilómetros, generan duda en el usuario, pues es difícil saber si, tras la última señal

mencionada, la velocidad es la genérica de la vía, 90 km/h, o se ha de aplicar la establecida varios kilómetros atrás, que limita la velocidad a 60 km/h y previa a tres señales que imponen un límite de velocidad diferente a los dos anteriores.

En este sentido, es demostrativo de dicha confusión el hecho de que, mientras en el Atestado de la Guardia Civil y en el Informe pericial de investigación y análisis de las causas del accidente, aportado por los interesados, se considera que el límite para dicho lugar era el genérico de la vía; es decir, 90 km/h, en cambio el Servicio entiende que era de 60 km/h.

En lo referente a la señal relativa al peligro que representaba la pendiente en la que se produjo el siniestro, tomando como base la totalidad de los Informes obrantes en el expediente, ha de concluirse que la señal que indicaba una pendiente del 12%, no se ajustaba a la realidad, pues, en el lugar del accidente la pendiente era sensiblemente más inclinada, alrededor de un 17%, casi la mitad más que la señalizada.

Finalmente, en lo que concierne a la señal de firme irregular (P-15), ésta se hallaba a 20 metros de un primer badén y a unos 110 metros del segundo, causante del accidente, de forma que, tras pasar el primer badén, cualquier usuario podría pensar que ya había dejado atrás el obstáculo advertido por la señal, sin pensar que 106 metros después había otro badén, más pronunciado y peligroso que el anterior.

Por lo tanto, estas señales llevaban a desorientar y maldirigir a los usuarios en su conducción, de guiarse pura y exclusivamente por las mismas. Así, podían entender perfectamente que el límite de velocidad en el punto kilométrico en el que se produjo el accidente era de 90 km/h, que la inclinación de la pendiente era del 12% y que tras la señal de advertencia de peligro, había un solo badén.

B. La segunda cuestión a tratar es la referente a la velocidad a la que circulaba el afectado. Así, teniendo en cuenta lo afirmado en el Atestado de la Guardia Civil y el Informe pericial aportado por los interesados, era superior a 60 km/h, pero con un alto grado de probabilidad cabe razonablemente admitir que el interesado circulaba dentro del límite de velocidad genérico de la vía, 90 km/h.

4. Consecuentemente con lo hasta aquí expuesto, ha de convenirse que el funcionamiento del servicio ha sido inadecuado, pues las circunstancias relacionadas con el accidente demuestran que tanto el estado de conservación en el que se hallaba el firme de la calzada, en el que había varios badenes de excesivas y peligrosas dimensiones, como la señalización de tales peligros, confusa y defectuosa,

no eran adecuadas, de modo que no garantizan el uso seguro y apropiado de la vía, incluso más bien potenciaban lo contrario.

Por lo tanto, se ha demostrado la existencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio y el daño sufrido por los afectados. Sin embargo, cabe admitir que concurre cierto grado de concausa en el presente caso. Así, es cierto que, como afirman los testigos, el interesado había circulado por dicho lugar en otras ocasiones, aunque este solo hecho no implica que lo hiciera frecuentemente y que, por ello, conociera de forma pormenorizada las distintas deficiencias del firme y del estado de la calzada, no siendo exigible a un usuario de la vía, que la recorre ocasionalmente, que memorice la totalidad de los peligros y deficiencias de la misma.

Sin embargo, aunque el afectado no tenía tal obligación, sí tenía conocimiento de la peligrosidad de esta carretera y ello le obligaba a adecuar su velocidad en particular y su conducción en general a tal circunstancia, en orden sobre todo a cuidar o aun evitar ciertas maniobras, como el adelantamiento que realizó en una zona en el que había varios badenes y el firme se hallaba en mal estado.

5. La Propuesta de Resolución, que estima parcialmente la reclamación de los interesados, es conforme a Derecho por los motivos expuestos con anterioridad.

Sin embargo, en lo que concierne a la cuantía de la indemnización a conceder a los interesados, se considera que ha de ascender a la cantidad de 68.535,33 euros, que representa el 65% del montante solicitado, debiendo minorarse en esta forma porque la concausa apreciada supone que los interesados han de asumir, en tal proporción, la responsabilidad por el hecho lesivo.

No obstante, tal cuantía, que está calculada con referencia al día de producción del daño, ha de actualizarse al momento de resolver el procedimiento, de acuerdo con el art. 141.3 LRJAP-PAC.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución examinada se ajusta al Ordenamiento Jurídico en lo que respecta a la existencia de relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y el daño ocasionado; sin embargo, los reclamantes deben ser indemnizados en los términos expuestos en el Fundamento III.5.