



Consejo Consultivo de Canarias

## DICTAMEN 411/2010

(Sección 2ª)

La Laguna, a 18 de junio de 2010.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de El Hierro en relación con la *Propuesta de Orden resolutoria del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por M.J.C.H., en nombre propio, por las lesiones sufridas y en representación de M.H.T., por los daños ocasionados en el ciclomotor de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 319/2009 ID)\*.*

## FUNDAMENTOS

### I

1. Se dictamina la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por el Cabildo Insular de El Hierro 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 El Hierro, conforme con el art. 12.3 de la misma Ley.

3. En el escrito de reclamación el afectado manifestó que el día 25 de marzo de 2007, sobre las 14:30 horas, cuando circulaba por la HI-55, en el punto kilométrico 00+300, sufrió un accidente debido al mal estado de la banda reductora de velocidad situada en la zona, a la que le faltaba una parte de la misma y al pasar sobre dicha zona, los tornillos, allí situados, le produjeron la rotura de la rueda delantera,

---

\* PONENTE: Sr. Fajardo Spínola.

perdiendo el equilibrio y colisionando, finalmente, contra un muro cercano, lo que le produjo diversos desperfectos de distinta consideración en el ciclomotor y el casco.

Además, sufrió policontusiones, entre ellas la de más gravedad fue la fractura conminuta persubtrocanterea del fémur izquierdo, de la que tuvo que ser intervenida quirúrgicamente.

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 referente a la tramitación de este procedimiento, comenzó mediante la presentación del escrito de reclamación del afectado el 2 de mayo de 2007, realizándose la totalidad de los trámites previstos en la normativa citada anteriormente.

El 3 de junio de 2009, más de dos años después del inicio del procedimiento se emitió la Propuesta de Resolución, sin justificación alguna para tal dilación.

Posteriormente, este Organismo le solicitó al Cabildo, a través de un escrito emitido el 10 de julio de 2009, la emisión de un Informe complementario del Servicio, un nuevo trámite de audiencia y que se completara la Propuesta de Resolución con la información de interés que pudiera contenerse en el mismo, todo lo cual se realizó correctamente.

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 inadmite la reclamación presentada por el interesado, pues se considera que, si bien la carretera es de su competencia, la banda reductora de velocidad fue colocada en la vía por el Ayuntamiento de La

Frontera, correspondiéndole al mismo su mantenimiento, lo que implica la falta de competencia del Cabildo Insular en este asunto.

2. En el presente supuesto, primeramente, es preciso señalar que la carretera HI-5, donde se produjo el siniestro, es de titularidad autonómica, pero se le han traspasado al Cabildo Insular las competencias en materia de conservación, mantenimiento y gestión del dominio público de la misma, como se hace referencia en el punto primero del informe complementario del Servicio.

Así, ello implica la existencia de una obligación *in vigilando* que corresponde al Cabildo, entre otras obligaciones, cuyo cumplimiento implicaba controlar la actuación del Ayuntamiento de Frontera sobre la HI-5, en relación con la banda reductora, máxime cuando dicho Ayuntamiento ni es titular de la vía, ni tiene competencia alguna sobre la misma.

En este sentido, el Cabildo tuvo que haber impedido la colocación de la banda reductora sin su autorización o si tuvieron conocimiento de tal hecho, una vez producido, controlar su estado, requiriendo la retirada o modificación de la banda reductora de velocidad al Ayuntamiento.

Por lo tanto, el Cabildo Insular que debe velar por la seguridad de los usuarios de la HI-5, controlando su estado de conservación y el de la totalidad de los elementos que la conforman y que pueden afectar a la misma, tiene competencia para entrar en el fondo del presente asunto, de lo que deriva su imputabilidad.

3. En cuanto a las manifestaciones del interesado, no se ha demostrado su veracidad, pues ha resultado acreditado el buen funcionamiento del Servicio, ya que la vía se hallaba en buenas condiciones de conservación, como consta en el Atestado de la Guardia Civil y, sin embargo, el reclamante no ha logrado probar la existencia de los tornillos de la banda reductora, que a su parecer causaron el accidente.

En este sentido, el agente actuante, en el informe complementario que el Cabildo le solicitó, declaró que "Que recuerda perfectamente la ocurrencia del hecho, y que si bien es cierto que falta un tramo del reductor de velocidad, de él no sobresalía ningún elemento punzante que pudiera producir el pinchazo del neumático del ciclomotor accidentado".

Por ello, es cierto que el afectado sufrió un accidente, pero no ha probado que se debiera a un mal funcionamiento del Servicio, es decir, a alguna posible deficiencia de la vía.

4. Por lo tanto, no ha quedado acreditada la concurrencia de relación causal entre el funcionamiento del Servicio, que ha sido correcto, y el daño reclamado.

5. En este caso, la Propuesta de Resolución no es conforme a Derecho, pues, por las razones ya expresadas, corresponde la admisión y tramitación de la reclamación, si bien no procede estimarla por las razones indicadas.

## C O N C L U S I Ó N

Procede desestimar la reclamación, por no haber quedado probada la relación de causalidad entre el daño producido y el funcionamiento del servicio.