



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 5 5 4 / 2 0 1 0

(Sección 2ª)

La Laguna, a 28 de julio de 2010.

Dictamen solicitado por la Excm. Sra. Presidenta 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 R.J.H.D., en representación de J.L.P.C. y M.C.S.H., por el fallecimiento de su hijo como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 493/2010 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 La Palma por daños que se imputan al funcionamiento del servicio público de carreteras de su competencia.

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 formularla la Presidenta del Cabildo Insular de La Palma, conforme con el art. 12.3 de la misma Ley.

3. El representante de los afectados expone que el 16 de diciembre de 2006, entre las 03:30 y las 03:45 horas, mientras el hijo de ambos circulaba con su vehículo, por la TF-1 en dirección hacia Puntagorda, a la altura del punto kilométrico 34+200, en una zona recta que finalizaba con una fuerte curva hacia la derecha, el fallecido perdió el control de su vehículo; tras ello, realizó una frenada de emergencia, desplazándose hacia la izquierda y colisionando una de sus ruedas con un saliente de la carretera, que provocó que se saliera finalmente de la calzada por

* **PONENTE:** Sr. Suay Rincón.

la única zona en la que no había una valla de contención, cayendo por un barranco, existente junto a la calzada, lo que le produjo la muerte. Los afectados consideran que el fallecimiento de su hijo se produjo por la falta de la correspondiente valla de contención, siendo inadecuadas las condiciones de la vía de competencia del Cabildo Insular, reclamando por ello una indemnización total de 211.776,64 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.

II

1. El procedimiento se inició el 13 de diciembre de 2007, mediante la presentación del correspondiente escrito de reclamación. Su tramitación se desarrolló de modo correcto, puesto que se realizaron adecuadamente los trámites exigidos por la normativa aplicable. Por último, el 28 de mayo de 2010, se emitió Propuesta de Resolución, vencido el plazo resolutorio.

2. Concurren en el presente asunto, por otra parte, 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 desestima la reclamación presentada, porque entiende que no se ha probado la existencia del nexo causal entre el funcionamiento del servicio y el daño reclamado, ya que no ha quedado demostrado que el accidente fuera responsabilidad del Servicio; y porque, además, concurren una serie de circunstancias vinculadas a la conducción inadecuada del fallecido, tales como exceso de velocidad, distracción en la tarea de conducción, no hacer uso del cinturón de seguridad, y condiciones físicas inadecuadas para la conducción, que implican la ruptura del referido nexo causal.

2. En este asunto, en efecto, ha quedado debidamente acreditado que el accidente tuvo como causa directa un exceso de velocidad en la conducción del afectado; y ello es así, por virtud de lo expuesto en el Atestado elaborado por la

Guardia Civil de Tráfico, lo cual se confirma además por el informe pericial encargado por la Administración a un especialista cualificado e independiente de la misma. En ambos Informes se llega a la misma conclusión, tras las oportunas y adecuadas comprobaciones, resultando demostrado que el fallecido circulaba a una velocidad inadecuada para el trazado de la vía: “cuando el conductor se percata del peligro no le da tiempo a tomar el control del mismo, para trazar correctamente la curva, saliéndose del barranco a una velocidad considerable, ya que el vehículo no se cae por la ladera del barranco sino que salta por encima de la misma describiendo una trayectoria parabólica hasta alcanzar la parte alta de un poste de la línea telefónica”. En este sentido, consta que la velocidad máxima de la vía era de 90 km/h y que el afectado circulaba antes de la frenada de emergencia a una velocidad no inferior a 106 km/h.

A su vez, la Guardia Civil estima que la otra causa del accidente fue la distracción del conductor, producida por la merma en la percepción de los sentidos, pues uno de los testigos, la última persona que habló con él, alrededor de las 03:00 horas, afirmó a los agentes actuantes que “estuvo tomando ron con cola, pero no sé que cantidad, tenía el punto, pero no estaba borracho como para no coger el coche”; a lo que se une la hora en que se produjo el accidente, que evidencia que difícilmente estaba suficientemente descansado para circular con la debida atención. Asimismo, había estado trabajando desde las primeras horas de la mañana hasta las 19:00 horas, cuando regresó a su domicilio para salir posteriormente, como afirman los agentes de la Guardia Civil.

Finalmente, también ha resultado probado que no llevaba puesto el cinturón de seguridad, desplazándose el cuerpo del afectado fuera del vehículo y quedando, finalmente bajo el mismo, en el momento del siniestro.

3. Una vez determinadas las causas directas productoras del accidente, es preciso analizar si las condiciones de la carretera han influido en el resultado final, así, cumple constatar que el accidente se produjo en una fuerte curva precedida de una larga recta, observándose en el material fotográfico que el peligro que entrañaba la misma estaba debidamente señalizado a través de una señal vertical, situada a 70 metros del punto de conflicto, evidentemente, con antelación adecuada para ajustar su velocidad al peligro avisado.

En lo que se refiere a las vallas de contención, es cierto que las mismas faltaban en el punto donde salió el afectado, ya que, como informa el Servicio, no es posible

colocarlas por tratarse esa zona de un camino real que no pudo ser obstaculizado de forma alguna. En cualquier caso, el Informe pericial es claro al respecto: “si tenemos en cuenta que la proyección del vehículo hacia el barranco se produce a no menos de 71 km/h, que su peso era de la menos 1.200 Kg y que la trayectoria indicada por las huellas de frenado lo posicionan en un ángulo muy superior a los 20 grados, resulta poco probable que de haber habido una prolongación de la barra hasta el talud, ésta hubiera podido contener al vehículo”, añadiendo también: “téngase en cuenta que de haberse producido un hipotético impacto contra la barrera de contención en el ángulo descrito, el conductor habría impactado contra el volante, salpicadero y para brisas con una gran probabilidad de salir proyectado frontalmente”; y, por último: “si bien las consecuencias del siniestro pudieran haber sido diferentes de haber continuado hasta el talud, no puede extraerse que dichas consecuencias hubiesen sido menores”.

En fin, ha de añadirse que la carretera se hallaba en buenas condiciones de conservación, las condiciones meteorológicas eran óptimas y que no se han producido accidentes similares en la zona, que hubieran indicado la necesidad de tales barreras, pese a ser una carretera bastante transitada, como se deduce de lo expuesto por el Servicio.

4. Por virtud de lo expuesto, procede concluir que, en efecto, no existe relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y el daño reclamado por los interesados, puesto que la única causa directa del siniestro fue la conducción inadecuada del fallecido, quien además, conocía la zona, puesto que residía en las inmediaciones, lo que se une a la señalización adecuada del peligro, implicando todo ello que debió de extremar las precauciones en la zona, ajustando su velocidad a tales circunstancias.

5. La Propuesta de Resolución, que desestima la reclamación presentada, es conforme a Derecho por las razones expuestas.

C O N C L U S I Ó N

Se considera ajustada a Derecho la Propuesta de Resolución objeto de este Dictamen.