



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 112/2012

(Sección 1ª)

La Laguna, a 29 de febrero de 2012.

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.S.M.F., por lesiones personales y por daños ocasionados en el vehículo de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 53/2012 ID)*.*

FUNDAMENTOS

I

1. Se dictamina la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por el Cabildo Insular de Gran Canaria al presentarse reclamación de indemnización por los daños que se alegan producidos por el funcionamiento del servicio público de carreteras de su competencia administrativa.

2. La solicitud del Dictamen es preceptiva según prevé el art. 11.1.D.e) de la Ley del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC), estando legitimado para producirla y remitirla el Presidente del Cabildo Insular actuante (art. 12.3 LCCC).

3. El reclamante alega que el día 15 de julio de 2009, sobre las 19:15 horas y cuando circulaba por la GC-03 a la altura del punto kilométrico 6+200, una vez pasado el túnel, al desviarse hacia el carril de desaceleración en sentido hacia la GC-31 y en la fuerte curva existente en el lugar se encontró con una piedra en la calzada que no logró esquivar; lo que produjo la caída de la moto, deslizándose el conductor sobre el asfalto hasta impactar con la parte posterior de su cuerpo contra la bionda

* **PONENTE:** Sr. Bosch Benítez.

de protección, que carecía de condiciones específicas para aminorar los posibles accidentes de motociclistas al no tener barrera metálica para ello.

El accidente produjo desperfectos en la motocicleta y en la ropa que portaba valorados en 2.267,24 y 1.161,74 euros respectivamente. Además, ocasionó lesiones personales, especialmente en la columna vertebral, que lo mantuvieron de baja hospitalaria durante 14 días y de baja impeditiva durante 510 días, con secuelas valoradas en 23 puntos, ascendiendo la valoración a 149.974,54 euros.

En definitiva, se solicita una indemnización total de 153.403,52 euros por todos los conceptos.

4. Además de la Ley 9/1991, de Carreteras de Canarias, y su Reglamento de Carreteras, es aplicable en el análisis jurídico a efectuar la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC), en sus previsiones en la materia, así como el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en Materia de Responsabilidad Patrimonial (RPAPRP), regulación básica no desarrollada por la Comunidad Autónoma de Canarias aun teniendo competencia estatutaria para ello.

II

1. El procedimiento se inició con la presentación de la reclamación el 29 de julio de 2010, tramitándose de conformidad con su normativa reguladora, especialmente la fase instructora.

El 13 de enero de 2012 se emitió la Propuesta de Resolución, vencido sobradamente el plazo resolutorio. No obstante, sin perjuicios de los efectos que ello pudiera comportar o debiera conllevar, procede resolver expresamente [arts. 42.1 y 7; 43.1 y 4.b); 141.3; y 142.7 LRJAP-PAC].

2. Concurren los requisitos legalmente establecidos para poder hacer efectivo el derecho indemnizatorio previsto en el art. 106.2 de la Constitución (arts. 139 y 142 LRJAP-PAC).

III

1. La Propuesta de Resolución es desestimatoria porque considera que no hay relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y los daños por los que se reclama. Así, a la vista de lo actuado, entiende probado que el hecho lesivo se debió, en exclusiva, a la conducción inadecuada por el afectado de la moto, dado su tipo y al incurrir en exceso de velocidad, de acuerdo con lo informado por los agentes

intervinientes de la Guardia Civil, no demostrándose, por el contrario y en todo caso, la existencia de obstáculos en la vía, particularmente la piedra alegada por el interesado.

Por otro lado, el instructor señala que, de acuerdo con la normativa vigente en materia de carreteras, al suceder el accidente no eran obligatorias en las vías biondas con protecciones especiales para motoristas. En este sentido, siendo cierto que en la actualidad se están colocando las mismas en la red viaria, esta actuación no está obligada por normas aplicables al respecto, sino por voluntad de la Administración de contribuir a mejorar su seguridad en lo posible.

2. Pues bien, la producción del hecho lesivo está acreditada por las diligencias de la Guardia Civil, pero es preciso determinar, a los fines que aquí interesan, su causa, generándola la existencia de una piedra en la vía, la conducción antirreglamentaria del interesado, conductor del vehículo, o ambos motivos.

Los agentes intervinientes, que acudieron enseguida al lugar del accidente, estando tendido el afectado en la calzada al llegar, tras el procedimiento y actuaciones correspondientes, concluyen que su causa fue la velocidad inadecuada de la moto para el trazado de la vía, así como una posible falta de pericia del conductor, perdiendo el control y cayendo al tomar la curva demasiado deprisa e inclinado para el tipo de motocicleta que conducía.

El propio afectado parece corroborar esta estimación al manifestarle a los agentes que circulaba entre 40 y 60 km/hora y que le gusta inclinar la moto al trazar una curva, como era el caso. Además, la pericia aportada por el reclamante indica que la velocidad de circulación era de 55 km/hora, cuando la máxima permitida en el lugar era de 40, con advertencia previa de curva peligrosa.

Cabe añadir que los agentes, pese a presentarse en el lugar poco después de ocurrir el accidente y tras inspeccionar la zona, no sólo no señalan la presencia de piedra alguna en la vía o de restos de la misma o de un desprendimiento, sino que afirman que el pavimento estaba entonces seco y limpio, corroborándolo el informe del Servicio.

3. En cuanto a la pericia antes comentada, elaborada sobre la base del Atestado de la fuerza actuante, además de lo expresado antes sobre velocidad máxima y señalización relevante, se aduce que cabe la existencia de piedra en la vía, aun sin afirmar tal circunstancia, por dos posibles motivos.

Así, existe junto a la carretera un talud que, aun cuando tiene barrera de seguridad y malla de contención, no estaba totalmente asegurado porque dicha malla no abarcaba la totalidad de su altura, de modo que podían caer piedras por desprendimiento sobre la vía. Pero, admitiendo tal posibilidad, dadas las características del talud y la propia existencia de medidas de seguridad, lo cierto es que no sólo no se demuestra concretada en esta ocasión, sino que se dispone de informe técnico y razonable en contrario.

Asimismo, el perito argumenta que, de acuerdo con el croquis del accidente elaborado por los agentes, en las inmediaciones del lugar del impacto había dos marcas sucesivas en el pavimento, considerando aquél que, contra la explicación de los agentes, las mismas son compatibles con lo manifestado por el afectado, en cuanto que intentó recuperar el control de la motocicleta, de modo que, entre una y otra marca la motocicleta volvió a rodar sobre sus neumáticos. Pero, aparte de que los agentes, coherentemente con sus apreciaciones técnicas e inspección ocular del lugar, hicieron el croquis sin piedra alguna en la vía, pues su existencia no se aprecia o evidencia por ellos o por terceros, es claro que la maniobra del conductor pudo producirse al perder el control de la moto y tratar de recuperarlo por las razones que expresan razonadamente los agentes y no por haber una piedra en la vía.

4. Por último, la normativa reguladora de la seguridad viaria y, más concretamente, sobre colocación de biondas aplicable al caso por estar vigente en el momento del accidente, no existiendo regulación autonómica al respecto, es la Orden 18 bis/2008, del Ministerio de Fomento, que, al igual que la precedente de 2004, que su empleo es obligatorio en las nuevas carreteras, pero no en las anteriormente existentes, sin mencionarse al efecto proyectos de adecuación posteriores. En todo caso, el tramo en cuestión no estaba siendo objeto de reforma alguna en ese momento.

Justamente, en el Dictamen 244/2010 y en relación con un supuesto de hecho similar al que ahora nos ocupa, falleciendo aquí el motociclista al golpearse tras caer con la bionda de protección de la vía, se concluyó que el accidente se produjo por concausa, contribuyendo tanto la conducción antirreglamentaria como la mala señalización de la carretera y la existencia de un bache pronunciado en la calzada, pero sin encontrar motivo para fundar la responsabilidad administrativa en las características de la reseñada bionda, no siendo exigible que dispusiera entonces del elemento protector de referencia del que carecía.

El mismo informe pericial ya comentado se limita a hacer referencia a los beneficios indudables de estos medios de seguridad adicional en las biondas de protección, pero nada dice de la obligatoriedad de su colocación en esta vía en ese momento.

5. Por lo tanto, no existe relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio y los daños por los que se reclama, debiendo soportarlos el interesado al ser producido por un hecho lesivo causado por su conducta improcedente al conducir su moto, siendo en este sentido conforme a Derecho la Propuesta de Resolución.

C O N C L U S I Ó N

En los términos expuestos y por las razones expresadas, ha de desestimarse la reclamación presentada, no siendo exigible responsabilidad al Cabildo Insular actuante por los daños sufridos por el interesado, obligado a soportarlos.