



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 310/2015

(Sección 1ª)

La Laguna, a 10 de septiembre de 2015.

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 J.M.T.G. y M.M.G.L., por lesiones personales sufridas y por daños ocasionados en el vehículo de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 307/2015 ID)*.*

FUNDAMENTOS

I

1. El objeto del presente dictamen, solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, es la Propuesta de Resolución de un procedimiento de reclamación de la responsabilidad extracontractual de dicha Administración, iniciado a instancias de J.M.T.G. y M.G.L., por los daños cuya causación imputan al funcionamiento del servicio público de carreteras.

2. Se reclama una indemnización de 6.120,95 euros. Esta cuantía determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria para solicitarlo, según los arts. 11.1.D.e) y 12.3 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias, en relación el primer precepto con el art. 142.3, de carácter básico, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJAP-PAC), al cual remite el art. 54 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, LRBRL.

* Ponente: Sr. Fajardo Spínola.

3. Se cumplen los requisitos de legitimación activa y de no extemporaneidad de la reclamación.

4. Los reclamantes consideran que la causa del accidente se debió a la presencia de un reguero de fluido deslizante sobre la calzada de la carretera GC-200 por la que circulaban. El preceptivo informe, de 21 de abril de 2015, del Servicio de Obras Públicas e Infraestructuras de la correspondiente Consejería del Cabildo Insular, está firmado por el director del contrato con el visto bueno del ingeniero jefe del servicio y aporta los partes diarios de operaciones del equipo de vigilancia de la carretera donde sucedió el accidente, que están extendidos por la Unión Temporal de Empresas O. De ello resulta que el servicio de mantenimiento de la GC-200 se gestionaba indirectamente por medio de un contratista.

La responsabilidad por daños causados en ejecución de un contrato administrativo está regulada con carácter general en el art. 214 Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP) aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, que le impone al contratista la obligación de indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la ejecución del contrato, salvo cuando tales daños y perjuicios hayan sido ocasionados como consecuencia inmediata y directa de una orden de la Administración, en cuyo caso será esta la responsable.

El art. 214 TRLCSP está en relación con los dos últimos párrafos del art. 9.4 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (LOPJ), y con el art. 2.e) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (LJCA), que atribuyen en exclusiva a la jurisdicción contencioso-administrativa el conocimiento de las pretensiones que se deduzcan en relación con la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas y del personal a su servicio, cualquiera que sea la naturaleza de la actividad o el tipo de relación de que se derive, incluso cuando a la producción del daño hubieran concurrido sujetos privados, o estos o la Administración cuenten con un seguro de responsabilidad, en cuyo caso la aseguradora está también legitimada pasivamente ante dicho orden jurisdiccional.

Según el art. 214 TRLCSP, la responsabilidad del contratista ante los particulares es una responsabilidad directa. La Administración no responde por los daños causados por su contratista ni mancomunada, ni solidaria ni subsidiariamente. Cuando la ley quiere que la responsabilidad se reparta entre ambas partes, lo establece única y expresamente para el contrato de elaboración de proyectos (art. 312.2 TRLCSP). El contratista no está integrado en la organización de la Administración por lo que no se

le puede imputar a ésta los daños que origine. Véanse al respecto las SSTS de 24 abril de 2003, de 20 junio de 2006, y de 30 marzo de 2009. Por esta razón, en los procedimientos de reclamación de responsabilidad patrimonial por tales daños están legitimados pasivamente tanto la Administración como el contratista, y las aseguradoras de una y otro, porque si se acredita que el daño ha sido causado por la actuación del contratista entonces este será el obligado a resarcirlo en virtud del art. 214 TRLCSP. El procedimiento para las reclamaciones por daños causados por contratistas de la Administración es el regulado por la legislación de responsabilidad patrimonial cuando el perjudicado reclama a esta el resarcimiento y en ellos está legitimada pasivamente la empresa contratista, puesto que tiene la cualidad de interesada según el artículo 31.1.b) LRJAP-PAC en relación con el art. 214 TRLCSP. Así lo ha razonado este Consejo Consultivo en varios de sus Dictámenes, entre ellos, el 554/2011, de 18 de octubre de 2011; 93/2013, de 21 de marzo de 2013; y el 132/2013, de 18 de abril de 2013.

Por esta razón, la Administración, en cumplimiento del art. 34 LRJAP-PAC, debió haber llamado al presente procedimiento a la contratista U.T.E. O., a su aseguradora de su responsabilidad por daños y a la de la propia Administración, en caso de que la haya asegurado, porque el art. 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, confiere al perjudicado una acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil del causante del daño y obliga a este a informar al perjudicado de la existencia del contrato de seguro.

Sin embargo, esta infracción del art. 34 LRJAP-PAC no causa indefensión a las mencionadas interesadas porque la Propuesta de Resolución se dirige a desestimar la pretensión resarcitoria, por cuya razón no es necesario que se retrotraigan las actuaciones a fin de darles a conocer el procedimiento para que se personen en el mismo.

II

1. Los interesados, como fundamento fáctico de su pretensión en su escrito de reclamación, relatan lo siguiente:

A las 20:45 horas del día 6 de agosto de 2014, circulaban con la motocicleta, (...), que era conducida por el reclamante, J.M.T.G., y en la que iba como pasajera su esposa M.G.L., por la carretera GC-200 (de Agaete a Puerto de Mogán), sentido Puerto de Mogán, cuando al llegar a la altura del punto kilométrico 51,800, tramo a

nivel y en curva hacia la izquierda, al tomarla circuló sobre un fluido deslizante que provocó la pérdida de la adherencia de los neumáticos con el asfalto, lo que causó la caída de la motocicleta por su lateral izquierdo, sobre el cual se deslizó por la calzada hasta chocar con la barrera semirrígida metálica de protección situada en el margen derecho, a consecuencia de lo cual sufrieron daños personales y materiales.

2. Los daños materiales por los que reclaman consisten en el valor venal del vehículo, el precio de los dos cascos de motoristas y de un par de botas, y los gastos de transporte en taxi a un centro sanitario.

3. No reclaman por los daños personales, porque, como explican en su escrito de reclamación, ya fueron indemnizados por ellos "por el Consorcio de Compensación de Seguros en virtud de lo previsto en el art. 11.1.a) de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, pues es obligación del Consorcio de Compensación de Seguros indemnizar los daños personales sufridos por los perjudicados en un accidente de tráfico cuando el vehículo causante del daño es desconocido, circunstancia que se cumple en el presente supuesto".

4. Al escrito de reclamación adjuntan el permiso de circulación del vehículo, que acredita su propiedad por el reclamante, un informe pericial sobre el valor venal del vehículo, facturas de los cascos y de las botas y una copia del atestado levantado por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que acudieron al lugar del accidente.

5. En el atestado se recoge que:

a) El tiempo atmosférico era bueno, la visibilidad también era buena y la luminosidad correspondía a la de pleno día.

b) La calzada estaba en buen estado de conservación y rodadura.

c) La superficie de la calzada se hallaba sucia a consecuencia de un reguero de un fluido deslizante, vertido por algún vehículo, que describía en su inicio una trayectoria circular, discurriendo por todo el ancho del carril en sentido a Puerto de Mogán, para seguidamente continuar dicho reguero de forma paralela junto a la línea continua de color blanco de separación de carriles, de forma paralela a la calzada.

d) Se observaron varios arañazos sobre la calzada del carril en sentido a Puerto de Mogán, producidos por la motocicleta (...), en su caída y posterior arrastre por la calzada, que presentaban una longitud de 20,60 metros y describían una trayectoria recta y de forma oblicua hacia el margen derecho de la calzada, iniciándose dichos arañazos sobre el reguero del fluido deslizante, a 14,90 metros del punto fijo de

referencia y a 02,80 metros de la línea longitudinal de delimitación de calzada y finalizando en el borde derecho de la calzada a 38,90 metros del citado punto fijo.

e) El reclamante, J.M.T.G., declara que el accidente sucedió a las 19:00 horas (por tanto, no a las 20:45 horas como afirma en su escrito de reclamación) y que circulaba a 60 kilómetros por hora.

6. En la diligencia de parecer e informe del instructor del Atestado se expresa que:

«A la vista de la inspección ocular realizada, examen de los daños observados en el vehículo, manifestación del conductor implicado, huellas, vestigios y demás circunstancias que rodean el accidente objeto de esta investigación, ES PARECER del instructor que el presente accidente de circulación, pudo tener el siguiente desarrollo:

Sobre las 19:00 horas del día 6 de agosto de 2014, por la carretera GC-200 (Agaete-Puerto Mogán), sentido Puerto de Mogán, circulaba la motocicleta, (...), conducido por J.M.T.G., ocupada por dos personas, cuando al llegar a la altura del punto kilométrico 51'800, tramo a nivel en curva con radio de acción hacia la izquierda, al tomar dicha curva, circula sobre un fluido deslizante que le hace perder adherencia con el asfalto, que le hace caer en la calzada sobre su lateral izquierdo, para seguidamente deslizarse sobre la misma y chocar con la barrera semirrígida metálica de protección situada en el margen derecho, resultando a consecuencia del mismo DOS PERSONAS HERIDAS LEVES (conductor y ocupante de la motocicleta), así como daños materiales en el vehículo.

Por todo lo anteriormente expuesto, es parecer del informante, que la CAUSA EFICIENTE O PRINCIPAL (siendo esta el motivo o circunstancia sin la cual no se hubiera producido el accidente), del accidente fue "EL MAL ESTADO DE LA VÍA, ESTANDO LA MISMA SUCIA POR UN REGUERO DE UN FLUIDO DESLIZANTE"».

7. El citado informe, de 21 de abril de 2015, del Servicio de Obras Públicas e Infraestructuras, expresa que se tiene constancia de que el 6 de agosto de 2014 se produjo el mencionado accidente y precisa que:

"A las 20:05 horas del 6 de agosto llamó el 112 informando sobre el accidente de una motocicleta, y de la existencia de aceite en la calzada, activándose inmediatamente el servicio de retén. El equipo de intervención urgente se desplazó

hasta la zona para limpiar la calzada, y llegó al Centro de Conservación a las 21:30 horas. Se desconoce el origen de la mancha de aceite.

Características del tramo:

La carretera tiene un ancho de 6,40 m. de doble sentido de circulación, sin arcén y cuneta en margen izquierdo con revestimiento de hormigón, que transcurre a media ladera.

La velocidad permitida en el tramo del presunto accidente, es de 40 km/h: La señal de limitación de velocidad está situada en el p.k. 49+775".

Según los partes diarios de operaciones que acompañan a este informe, el equipo de vigilancia de la carretera GC-200 estuvo trabajando a todo lo largo de la vía desde las 7 horas de la mañana a las 15 horas de la tarde y acudió a las 20 horas al lugar del accidente.

III

1. La causa del accidente fue la de que sobre la calzada había un reguero de un fluido deslizante vertido por algún vehículo.

El apartado 2 del art. 10 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TRLTSV), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía materias que puedan entorpecer la libre circulación o hacerla peligrosa. Su apartado 3 impone a quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro la obligación de eliminarlo lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación. El art. 5.3 del Reglamento General de Circulación (RGC), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, precisa que para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de este deberá señalizarlo de forma eficaz, tanto de día como de noche, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 130.3, 140 y 173 del mismo.

El art. 65.4.n) TRLTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de esta prohibición y de su correspondiente obligación.

De la infracción de una norma de seguridad vial es responsable administrativamente el autor del hecho (art. 69.1 y 2 TRLTSV), que es quien debe responder por los daños materiales que a consecuencia de esa infracción haya irrogado a terceros en la cuantía que resulte de apreciar la influencia que en la

causación del daño ha tenido tanto esa infracción como, si fuere el caso, la conducta del perjudicado, según resulta del art. 1 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Circulación de Vehículos a Motor (TRLRCVM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 1507/2008, de 12 de septiembre, que remite al art. 1.902 del Código Civil. Conforme a este precepto, quien por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado. La infracción de una norma de seguridad vial califica como culposa la conducta de su autor y, por tanto, está obligado a reparar los daños causados.

El causante del daño por el que se reclama ha sido el conductor del vehículo que, con infracción de la referida norma de seguridad vial, vertió el reguero de la substancia deslizante sobre la calzada. Esto lo reconocen en su escrito de reclamación los propios interesados cuando afirman que han sido indemnizados por el Consorcio de Compensación de Seguros por los daños personales en virtud del art. 11.1.a) TRLRCVM que obliga a tal Consorcio a indemnizar los daños personales sufridos por los perjudicados en un accidente de tráfico cuando el vehículo causante del daño es desconocido, "circunstancia que se cumple en el presente supuesto".

2. El conductor de un vehículo está obligado a conducirlo de modo que siempre pueda detener el vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse, de estar en condiciones de controlar en todo momento su vehículo, de circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno y de prestar atención permanente a la conducción que garantice su propia seguridad (arts. 9.2 y 11.1 y 2 TRLTSV; arts. 3, 17.1 y 18.1 RGC).

Los arts. 19.1 TRLTSV y 45 RGC le imponen al conductor respetar los límites de velocidad establecidos y, además, a adecuar esta a las características y estado de la vía, a las condiciones meteorológicas y de la circulación y a cuantas circunstancias concurren en cada momento de manera que pueda detener el vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

El art. 65.4.a) TRLTSV, en relación con su Anexo IV, tipifica como infracción grave circular a 60 km/h por un tramo de la carretera donde la velocidad esté limitada a 40 km/h.

El art. 46.1.g) RGC obliga a moderar la velocidad o a detener el vehículo al circular sobre pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse con alguna materia a los demás usuarios de la vía.

El conductor del vehículo en su declaración obrante en el atestado manifiesta que circulaba a 60 km/h.

El informe del servicio refiere que la velocidad permitida en el tramo del accidente, según la señal de limitación de velocidad situada en el punto kilométrico 49,775, es de 40 km/h, lo que contradice el atestado de la Guardia Civil.

El accidente sucedió en el punto kilométrico 51,800, por tanto después de esa señal. Como se refleja en el croquis del accidente que incorpora el atestado, el conductor de la motocicleta venía por un tramo recto en el cual ya estaba presente el reguero del fluido sobre el que pasó el vehículo derrapando justo en el inicio de la amplia curva hacia la izquierda. Como se recoge en el atestado, la visibilidad era buena y la luminosidad correspondía a la de pleno día. El conductor de la motocicleta, por tanto, pudo percatarse de la presencia de una sustancia húmeda sobre la calzada. Si hubiera respetado el límite de velocidad habría podido moderarla ésta o incluso detener el vehículo ante la presencia de esa sustancia y no se habría producido el accidente. Por ello, causa del mismo ha sido también la propia conducta del motorista que no observó las normas de seguridad vial.

3. El causante del daño por el que se reclama ha sido, en primer lugar, el conductor del vehículo que, con infracción de la normativa de seguridad vial, vertió el reguero de la sustancia deslizante sobre la calzada y no procedió a señalizarlo ni eliminarlo ni a avisar a la autoridad de tráfico ni al Servicio de Mantenimiento de la carretera para que restablecieran la seguridad de la circulación.

La infracción de una norma de seguridad vial no obliga a la Administración a indemnizar al perjudicado en lugar del infractor, porque el art. 130.2 LRJAP-PAC dispone que los autores de acciones u omisiones tipificadas como infracciones administrativas son los obligados a resarcir los daños que cause su conducta antijurídica.

Esta regulación es coherente con la del art. 1.1 TRLRCVM, el cual, en relación con art. 1.902 del Código Civil, impone al conductor del vehículo la obligación de indemnizar por los daños causados con motivo de la circulación y esta responsabilidad única y exclusivamente la extiende al propietario no conductor en los supuestos del art. 1.903 del Código Civil o en caso de que el vehículo carezca del seguro obligatorio.

Como se ha razonado extensamente en nuestro Dictamen 376/2014, de 21 de octubre de 2014, al que nos remitimos para evitar reiteraciones, la Administración no

es responsable de cualquier lesión que sufra un particular con ocasión de actividades sometidas a reglamentación o afectadas por una norma cualquiera. Si esto fuera así, nadie tendría que preocuparse de cumplir con las normas sanitarias, anticontaminantes, de seguridad, de tráfico, de construcción, de producción, etc., pues los daños que produjeran su infracción siempre tendrían que ser satisfechos por los recursos de la comunidad, ya que a su aparato administrativo le corresponde vigilar su cumplimiento. Por regla general, el Ordenamiento dispone que el responsable de un daño ocasionado por la vulneración de una norma es el infractor (arts. 1902 y 1903 del Código Civil, arts. 116 a 122 del Código Penal, art. 130.2 LRJAP-PAC) con lo que excluye la responsabilidad patrimonial de la Administración, no obstante su deber genérico de velar por el cumplimiento de las normas administrativas y penales.

Así, la Administración del Estado no es en ningún caso responsable de los daños a terceros originados por la violación de las normas de tráfico en que incurran conductores particulares, no obstante ser función de la Guardia Civil la vigilancia del tráfico [art. 12.1.B.c) de la L.O. 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y arts. 5 y 6 TRLTSV.

Vemos, pues, que para que un daño se considere consecuencia de una inactividad administrativa se requiere en todo caso la existencia para la Administración de un previo deber de actuar que la coloca en la posición de garante de que no se produzca tal resultado lesivo y que tal deber no sea cumplido sin mediar causa de fuerza mayor. En los supuestos de responsabilidad por omisión debe identificarse siempre la existencia de un deber de actuar que permita afirmar que la acción omitida formaba parte del ámbito de funcionamiento del servicio público o de la actividad a la que estaba obligada la Administración. Ese previo deber de actuar constituye un presupuesto necesario para el surgimiento de la responsabilidad patrimonial de la Administración.

4. A partir de estos presupuestos se comprende cabalmente que cuando el Tribunal Supremo ha abordado el fondo de reclamaciones de la responsabilidad extracontractual de la Administración responsable del mantenimiento y conservación de la carretera por daños originados por accidentes de circulación causados por la presencia de substancias deslizantes sobre la calzada, ha desestimado las reclamaciones por ausencia del nexo causal entre el funcionamiento del servicio y el daño, porque este ha sido causado por un tercero ajeno a la organización

administrativa y estaba acreditado que el servicio de conservación de la vía había funcionado normalmente. Así se afirma en las STS de 11 de febrero de 1986), con cita de la STS de 8 de octubre de 1986:

“Asimismo se estableció en dicha sentencia y es de plena aplicación al caso actual, que de lo actuado resulta patente la realidad de la mancha de aceite en el punto indicado, situado a la salida de una curva y cambio de rasante pero sin embargo no se ha podido acreditar el origen de la misma, que presumible y fundadamente se atribuye al derrame o pérdida de un vehículo, sin que exista tampoco el menor antecedente acerca del momento en que tuvo lugar y por consiguiente si ocurrió horas o minutos antes de que se produjera el accidente de autos y de aquí se desprende en primer lugar, la intervención en el hecho causante del accidente, de un tercero desconocido pero ajeno a la Administración que ocasionó consciente o inadvertidamente la situación de peligro generadora del daño, con lo que se rompe ese preciso carácter directo entre el actuar administrativo y el perjuicio ocasionado de que antes se trató y sólo queda como vía de posible responsabilidad de aquélla, la omisión de la vigilancia debida a la carretera en la que se apoya la parte actora en realidad su reclamación y sobre esto se ha de decir, que si bien es cometido del organismo correspondiente la vigilancia de las carreteras para mantenerlas útiles y libres de obstáculos de todo tipo que impidan o dificulten su uso con las debidas garantías de seguridad y conste en el expediente que tal función de policía se realizaba en aquella zona en la forma habitual, la naturaleza indicada del factor causante del accidente y la posibilidad de que se hubiera producido poco antes de ocasionarse aquél, hace que por muy estricto concepto que se tenga de esa función de vigilancia, no quepa imputar a la Administración en el caso de autos incumplimiento de aquélla o cumplimiento defectuoso de la misma, por no eliminar perentoriamente y con toda urgencia una mancha de aceite, que en un momento determinado se puede producir de forma tan repentina como impensable y de consiguiente, falta ese nexo causal preciso entre el daño ocasionado y el actuar de la Administración en el mantenimiento del servicio público de carreteras (...)”.

5. Por lo demás, los Dictámenes de este Consejo Consultivo se ciñen a esta doctrina jurisprudencial. Valga como ejemplo nuestro reciente Dictamen 461/2014, de 30 de diciembre de 2014, donde se razona así:

“(...) teniendo en cuenta la hora en la que se produjo el accidente, alrededor de las 11:00 horas, se entiende que con toda probabilidad una mancha de tales características tuvo que haber estado necesariamente poco tiempo sobre la calzada

pero, aunque ello no fuera así, se considera que la frecuencia de paso de los operarios del servicio por este ramal de la GC-1 es adecuada a sus características, no siendo razonablemente exigible una prestación más intensa del mismo tal y como este Consejo Consultivo se ha manifestado en otros supuestos similares, por ejemplo, en los Dictámenes 29/2009 y 35/2006”.

6. En el presente caso, consta en el expediente que el equipo de vigilancia de la vía había pasado por el tramo, con anterioridad a los hechos, hasta en dos ocasiones ese día, sobre las 8:15 horas y sobre las 12:17 horas, sin observar nada anormal y sin que se recibiera ningún aviso de incidencia con anterioridad a los hechos, comprobándose además en los partes de trabajo que, ocurriendo el accidente sobre las 19:00 horas y tras el aviso sobre las 20:05 horas de los agentes de tráfico, los servicios de mantenimiento de la vía acudieron al lugar para la limpieza de la vía, regresando sobre las 21:30 horas, sin que conste, dada la ausencia de reclamaciones o remisión de diligencias al respecto, de la existencia de otros accidentes anteriores causados por el reguero de la substancia deslizante, lo que demuestra que se vertió poco antes del accidente. Como está acreditado que el servicio de limpieza funcionó normalmente el día del accidente y que el vertido fue causado por un tercero, no existe nexo causal entre el funcionamiento de dicho servicio y el daño por el que se reclama y, en consecuencia, la pretensión resarcitoria debe ser desestimada.

7. Con independencia de todo lo expuesto, se debe recordar que, como se ha razonado en nuestros Dictámenes 94/1996, de 20 de noviembre y 114/1996, de 23 de diciembre, el funcionamiento del servicio público de carreteras comprende su mantenimiento y conservación en las mejores condiciones posibles para la seguridad de la circulación (art. 22 Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, art. 57.1 TRLTSV).

Esta regulación legal establece cual es el ámbito del funcionamiento del servicio público de carreteras: la de proporcionar las condiciones de seguridad para la circulación de vehículos de motor. La obligación de ese servicio es proporcionar los medios y condiciones de seguridad para la circulación, no que esta resulte en todo caso segura. Esto último está fuera del ámbito del funcionamiento del servicio de carreteras porque ese resultado depende de los avatares de la peligrosa actividad de circulación con vehículos de motor y especialmente de la observancia por los conductores de las normas de seguridad vial. La obligación del servicio público de carreteras es, pues, una obligación de medios, no de resultado.

Además, se trata de una obligación de proporcionar las mejores condiciones posibles. De ahí que el ámbito del funcionamiento del servicio de carreteras, que es una actividad humana, no comprenda el de proporcionar las condiciones imposibles de alcanzar por el estado actual de los conocimientos y recursos humanos.

Repárese en que esta línea jurisprudencial ha encontrado posteriormente un literal y expreso respaldo legal en la Ley 4/1999, de 13 de enero (en vigor cuando acaeció el hecho lesivo por el que se reclama), que modificó el art. 141 LRJAP-PAC, en el sentido de establecer que no serán indemnizables los daños que se deriven de hechos o circunstancias que no se hubiesen podido prever o evitar según el estado de los conocimientos de la ciencia o de la técnica existentes en el momento de producción de aquéllos.

En el estado actual de los conocimientos científicos y técnicos es imposible que nada más caer una sustancia deslizante u objeto sobre la calzada de una carretera se presenten instantáneamente a retirarlo los agentes del servicio público de mantenimiento y conservación de carreteras y, dicho sea de paso, también es imposible técnicamente exigir esa instantaneidad a los agentes de tráfico para que señalicen su presencia y avisen a los primeros. De ahí la imposibilidad legal de que por los daños causados por la colisión de un vehículo con un obstáculo sobre la calzada responda la Administración encargada del mantenimiento y conservación de la vía.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución es conforme a Derecho, procediendo la desestimación de la reclamación presentada por J.M.T.G. y M.M.G.L.