



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 2 / 2 0 1 6

(Sección 2ª)

La Laguna, a 12 de enero de 2016.

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 S.G.G., por lesiones personales y daños ocasionados en su vehículo, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 511/2015 ID)*.*

FUNDAMENTOS

I

1. El presente dictamen tiene por objeto el análisis de la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial derivado del funcionamiento del servicio público de carreteras, tramitado por el Cabildo de Gran Canaria al ser un servicio de su competencia de acuerdo con la letra c) del art. 6 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares (en vigor desde el 1 de junio de 2015).

2. Es preceptiva la solicitud de dictamen, en virtud de lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, del Consejo Consultivo de Canarias, solicitud remitida por el Presidente del Cabildo actuante, conforme con el art. 12.3 de la citada ley.

3. La reclamante alega en su escrito de reclamación que el día 5 de mayo de 2014, sobre las 19:00 horas, circulaba por la carretera GC-1, sentido sur, cuando en el punto kilométrico 8,300, a la altura del subterráneo (...), la existencia de dos surcos en el asfalto produjeron la desestabilización de la motocicleta y consecuente caída de la misma. A resultas del accidente, el citado vehículo sufrió daños valorados en 1.010,42 euros, y la afectada soportó lesiones que valora en 11.446,96 euros. Por

* Ponente: Sr. Bosch Benítez.

las razones expuestas, la interesada solicita de la Corporación insular afectada que la indemnice con la cantidad total de 12.457,38 euros.

4. En el presente procedimiento la reclamante ostenta la condición de interesada en cuanto es titular de un interés legítimo, puesto que alega haber sufrido daños físicos y materiales como consecuencia del funcionamiento incorrecto de un servicio público, pudiendo, por tanto, iniciar el procedimiento.

5. El hecho lesivo que ha determinado la iniciación del procedimiento se produjo el día 5 de mayo de 2014 y la reclamación fue registrada el 30 de abril de 2015, en plazo. Asimismo, fue registrada el día anterior por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que la inadmitió al no ser el órgano competente para su tramitación, lo cual supone que se interrumpió el plazo de prescripción. La reclamación presentada, en todo caso, no es extemporánea al no haber transcurrido el plazo de un año legalmente previsto desde la producción del hecho lesivo (art. 142.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, LRJAP-PAC).

6. Son aplicables al presente caso las siguientes disposiciones legales: a) la reciente Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares; b) la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias, de 8 de mayo; c) la citada Ley 30/1992, de 26 de noviembre; y d) el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial (RPAPRP).

7. Concurren los requisitos constitucional y legalmente previstos para hacer efectivo el derecho indemnizatorio, regulado en el art. 106.2 Constitución Española (CE) y desarrollados en los arts. 139 y ss. LRJAP-PAC.

II

1. Por lo que se refiere a la tramitación del procedimiento, consta en el expediente la realización de las siguientes actuaciones:

Primero.- El procedimiento se inició en virtud de la reclamación presentada por el interesada ante el órgano competente para su tramitación el 30 de abril de 2015, de acuerdo con el art. 42.3 b) LRJAP-PAC en relación con el art. 6 RPAPRP.

Segundo.- La reclamación de responsabilidad patrimonial fue admitida a trámite mediante escrito emitido por la Jefa del Servicio Administrativo de Obras Públicas e Infraestructuras el día 5 de mayo de 2015, en el que, igualmente, solicita de la

interesada la mejora o modificación voluntaria de la solicitud presentada e indica la posibilidad de proponer las pruebas y concretar los medios de los que pretenda valerse, siendo debidamente notificado a la interesada el 14 de mayo de 2015 (arts.7 y 9 RPAPRP).

Tercero.- El 26 de mayo de 2015, el órgano instructor recabó el atestado elaborado por la Policía Local del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, así como, posteriormente, el informe del Servicio Técnico acerca de las características de la vía, conocimiento del accidente y la realización de tareas de conservación y mantenimiento viario (art. 10 RPAPRP).

Cuarto.- El 11 de agosto de 2015, se concedió a la interesada el trámite de vista y audiencia del expediente, siendo notificada el 28 de agosto de 2015. La afectada presentó formuló alegaciones mediante escrito registrado de entrada el Cabildo de Gran Canaria el 15 de septiembre de 2015. En dicho escrito incrementó la cantidad inicialmente solicitada en 19.277,83 euros (art. 11 RPAPRP).

Quinto.- El 30 de octubre de 2015 se formuló la Propuesta de Resolución.

2. En relación con el desarrollo procedimental, se observa que el procedimiento concluirá vencido el plazo para resolver, conforme al art. 13.3 RPAPRP. Sin embargo, pese a que tal demora ha de conllevar los efectos administrativos y, en su caso, económicos pertinentes, es obligado resolver expresamente, todo ello de conformidad con los arts. 42.1 y 7, 43.1 y 3.b), 141.3 y 142.1 LRJAP-PAC.

III

1. La Propuesta de Resolución es de carácter desestimatorio al considerar el órgano instructor que no existe nexo causal entre la actuación de la Administración implicada y el daño alegado por la afectada, toda vez que no ha quedado probado que el funcionamiento normal o anormal del servicio público implicado fuera la causa de los daños por los que la interesada reclama.

2. En el supuesto planteado, el hecho lesivo ha quedado probado en su existencia y efectos a través de la documental que figura en el expediente. Sin embargo, en relación a la causa del accidente que se alega, es decir, los surcos existentes en el asfalto, la interesada no ha probado pertinentemente que haya sido esta deficiencia la que de manera indubitada ocasionara el accidente sufrido, por las razones que se expondrán a continuación.

Primeramente, han de traerse a colación los dos informes -principal y complementario- del Servicio Técnico que constan en el expediente, ambos de 2 de junio de 2015, en los que se indica lo siguiente:

Según el primero:

“(...) no se tiene constancia del accidente/incidente ni en el parte del centro de control de túneles de La Laja ni en los partes del personal de recorrido”.

En el informe complementario se añade que:

“Los surcos en el asfalto son coloquialmente hablando unos arañazos en la capa de rodadura de la vía cuyo origen se desconoce. Frecuentemente aparecen daños en la vía de diferente índole, que no son comunicados a la explotación.

La posibilidad de que los arañazos derriben un escúter dependen de múltiples factores (velocidad, condiciones climatológicas, condiciones de la vía, experiencia del conductor, características físicas del conductor, estado de los neumáticos de la escúter, etc.) (que) imposibilitan al que suscribe afirmar o desmentir la cuestión planteada.

En los años anteriores y posteriores al accidente del 5 de mayo de 2014 no se han producido en este tramo incidentes ocasionados por estos surcos, a pesar del elevado número de vehículos (incluidos escúteres) que circulan diariamente por la vía”.

En segundo lugar, en el atestado elaborado por la Policía Local se consigna que:

«(no) se pudo ampliar datos de vehículo ni de la persona al llevar la documentación en la espalda y ser evacuada inmovilizada al parecer, y en una primera manifestación sufrió caída fortuita” (apartado “Manifestaciones del conductor del vehículo”)».

Posteriormente, el 16 de mayo de 2014 comparece la afectada en dependencias de la Policía Local manifestando que:

«(...) circulaba por vía Avenida Marítima dirección Sur, antes de llegar al subterráneo de la citada vía (...), y justo en la bajada antes de entrar a dicho subterráneo, activa levemente el freno de su motocicleta, sintiendo dos “latigazos” que la hacen perder el control de la motocicleta y hacer al suelo, siendo trasladada al Hospital Doctor Negrín por una ambulancia desplazada al lugar, siendo tratada de lesiones serias en ambas manos y en su pierna izquierda, además de arañazos por todo el cuerpo.

Que desplazada al lugar de los hechos al ser dada de alta del hospital, observa como la vía tiene una serie de desperfectos que le pudieran haber inducido su caída, tal como unas ranuras o hendiduras en el asfalto, seguidas de un salto o desnivel en el mismo, pudiendo ser que entrara uno de sus neumáticos en la una de las hendiduras y posteriormente el salto le hiciera perder definitivamente el control del vehículo».

El atestado concluye de la siguiente manera:

“Que es su parecer (...) que efectivamente existen en el lugar dos surcos paralelos los cuales al pasar con una motocicleta por encima de ellos puede producir un movimiento de la dirección que puede sorprender al conductor y pudiera desestabilizar la motocicleta ocasionando la caída fortuita de la conductora.

Si a todo esto le añadimos que circulaba con una motocicleta tipo scooter, la cual tiene un menor diámetro de rueda, siendo esta más inestable que la motocicleta policial con la que hizo la comprobación el agente actuante y, como declara la conductora, frenó sobre los citados surcos, la inestabilidad es mayor haciendo que el descontrol se pudiera acrecentar.

Que quiere hacer constar que (...) las marcas de arrastre de la motocicleta (...) no son visibles, si bien la posición final del vehículo y conductora fue a unos 30 o 40 metros del final de los surcos aproximadamente”.

3. La titularidad de la vía en la que se produjo el accidente es del Cabildo de Gran Canaria, ostentando este la competencia de mantener y conservar la carretera en las debidas condiciones para permitir su uso y disfrute en condiciones de razonable seguridad para los usuarios de la vía y evitar con ello riesgos a los particulares, más en el caso de las motocicletas por su evidente fragilidad.

Como este Consejo tuvo ocasión de señalar en el Dictamen 3/2015, de 8 de enero:

“(...) no se debe olvidar que quien conduzca un vehículo de este tipo debe ser consciente de que se convierte en un usuario vial más vulnerable y, por tanto, con mayor factor de riesgo que el conductor de un coche, entre otros, por circular sobre dos ruedas, que da menor estabilidad; y que en caso de accidente es el propio cuerpo del motorista -como lo aquí ocurrido- el que actúa de carrocería, por lo que resulta obvio el incremento del factor riesgo existente en estos vehículos en caso de accidentes (...)”.

Deben mencionarse asimismo los arts. 19.1 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y 45 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que imponen a los conductores de vehículos la obligación de respetar los límites de velocidad establecidos, tanto máximos como mínimos, y a adecuarla 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.

4. A la vista de lo anteriormente expuesto, considera este Consejo que la instrucción llevada a cabo (especialmente las manifestaciones de la interesada y el atestado incoado) en absoluto confirma el relato fáctico que se contiene en el escrito de reclamación, por cuanto no se ha acreditado de forma fehaciente que el accidente hubiera ocurrido por la existencia de los surcos en la Avenida Marítima de Las Palmas de Gran Canaria; además, tampoco han podido practicarse otros medios probatorios (testifical, por ejemplo) que hubiesen podido corroborar la versión mantenida por la reclamante. Por ello, las consideraciones realizadas sobre los huecos existentes en el asfalto, como causantes del siniestro, no pasan de ser meras suposiciones.

5. En definitiva, no existen datos suficientes en el expediente para determinar la responsabilidad exigible a la Administración concernida, no habiéndose probado que los surcos alegados fueron la causa del accidente, como tampoco se ha probado la forma en la que la reclamante condujo su vehículo (si respetaba o no el límite de velocidad), ni el estado que el mismo presentaba en el momento del accidente. A mayor abundamiento, conviene recordar una vez más que el atestado policial pone de relieve que la afectada circulaba con una motocicleta tipo scooter, cuya inestabilidad es mayor que la motocicleta policial, "haciendo que el descontrol se pudiera acrecentar". Y como bien se razona en la Propuesta de Resolución, no puede considerarse acreditado que tal hundimiento o irregularidad del terreno (los surcos o hendiduras) tuviese la entidad suficiente como para provocar una "perturbación tal de la marcha del ciclomotor que determinase la pérdida de control del mismo por parte de su piloto" (FJ 6º).

Todo ello hace que no pueda apreciarse en este caso la existencia del nexo causal requerido entre el funcionamiento del servicio público y el daño sufrido por la interesada.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución es conforme a Derecho, de acuerdo con la argumentación que se contiene en el Fundamento III, por lo que procede la desestimación de la reclamación presentada por S.G.G.