



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 1 7 8 / 2 0 1 7

(Sección 1ª)

La Laguna, a 2 de junio de 2017.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Tenerife en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en nombre y representación de (...) y (...), por lesiones personales y daños ocasionados en el vehículo (...) como consecuencia del servicio público de carreteras (EXP. 134/2017 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

I

1. El objeto del presente Dictamen, solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Cabildo Insular de Tenerife es la Propuesta de Resolución de un procedimiento de reclamación de la responsabilidad patrimonial de esa Administración insular, iniciado por (...), en solicitud de una indemnización de 54.836,42 euros por las secuelas físicas y los perjuicios económicos que alega le irrogó un accidente de circulación cuya causación imputa al mal funcionamiento del servicio público viario insular.

2. La cuantía de la indemnización solicitada determina la preceptividad del Dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del señor Presidente del Cabildo Insular de Tenerife 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); la cual es aplicable, en virtud de la disposición transitoria tercera, letra a), en relación con la disposición derogatoria 2, a) y la disposición final séptima, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones

* Ponente: Sr. Lorenzo Tejera.

Públicas (LPACAP), ya que el presente procedimiento se inició antes de la entrada en vigor de esta última.

3. Concurren los requisitos de legitimación activa y pasiva y de no extemporaneidad de la reclamación.

4. De acuerdo con la disposición transitoria tercera, letra a), en relación con la disposición derogatoria 2, d) y la disposición final séptima de la LPACAC, el presente procedimiento se rige por el Reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en materia de Responsabilidad Patrimonial (RPAPRP), aprobado por el Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo. Según el art. 13.3 RPAPRP el plazo máximo para la tramitación del procedimiento es de seis meses, plazo que en el presente procedimiento se ha superado sobradamente; sin embargo esta circunstancia no impide que se dicte la resolución, porque la Administración está obligada a resolver expresamente, aun vencido dicho plazo, en virtud del art. 42.1 LRJAP-PAC, en relación con los arts. 43.3, b) y 142.7 de la misma.

5. En la tramitación del procedimiento no se ha incurrido en irregularidades formales que obstan a un Dictamen de fondo.

II

1. El fundamento fáctico de la pretensión resarcitoria, según el escrito de reclamación, es el siguiente:

«Que el día 16 de agosto de 2008, sobre las 08:55 horas, se hallaba circulando en calidad de conductor en el vehículo ciclomotor matrícula (...), por la Carretera General La Zamora en Los Realejos (TF-333), cuando al terminar de bordear la misma, colisionó con una señal de Prohibido el Paso que se hallaba tumbada en la calzada invadiendo longitudinalmente el carril de circulación (...).».

2. A su escrito de reclamación se acompaña una copia del atestado levantado por el agente de la Policía Local con carnet profesional número A 38 «sobre accidente de circulación en la carretera TF-333 a la altura del kilómetro 3 el 16 de agosto de 2008 a las 9:10 horas de la mañana por el vehículo ciclomotor (...) resultando herido el conductor».

En ese atestado se utiliza reiteradamente la expresión «los Agentes actuantes», pero como resulta de su examen ha sido redactado por un único agente, el titular del carnet profesional número A 38, (tal como se expresa en el folio nº 1 del atestado, que figura como folio nº 11 del expediente). Todas las diligencias y actuaciones han sido firmadas por este único agente. El atestado se terminó de redactar a las 16

horas del 16 de agosto de 2008 (folio nº 8 del atestado, que figura como folio nº 17 del expediente), sin embargo, no se entregó por ese mismo agente al Juzgado nº 2 de primera Instancia e Instrucción de La Orotava hasta el 18 de agosto de 2008 (folio nº 9 del atestado, que figura como folio nº 18 del expediente), a pesar de que el art. 295 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal le obligaba a no dejar transcurrir más de 24 horas sin dar conocimiento a la autoridad judicial de las diligencias practicadas.

La TF-333 es una carretera de titularidad del Cabildo Insular de Tenerife; por consiguiente, no es una vía municipal. Según los arts. 5 y 6 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TALTCVMSV), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, vigente a la fecha del accidente (ahora arts. 5 y 6 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TRLTCVMSV), aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, la competencia para la gestión, vigilancia del tráfico e investigación de los accidentes de tráfico corresponde a la Jefatura Central de Tráfico del Ministerio del Interior y a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil dependiente de ella. No se entiende la actuación de ese único agente de la Policía Local en una vía de competencia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ni la razón por la que no avisó a ésta del accidente para que se hiciera cargo de la investigación.

El agente de la Policía Local redactor del atestado expresa en éste que no presenció el accidente (folio nº 8 del atestado, que figura como folio nº 17 del expediente), que en el lugar del accidente no se encontraba ni el vehículo afectado ni el herido (folio nº 5 del atestado, que figura como folio nº 14 del expediente) y que tampoco había huellas del accidente (folio nº 7 del atestado, que figura como folio nº 16 del expediente). El agente hace constar que no le toma declaración al accidentado por hallarse ingresado en la Clínica (...) (folio nº 4 del atestado, que figura como folio nº 13 del expediente). También refiere que se trasladó a las 12 horas del 16 de agosto de 2008 a la Clínica (...) del Puerto de la Cruz donde estaba ingresado el accidentado y que allí le proporcionaron la identificación de éste (folio nº 2 del atestado, que figura como folio nº 12 del expediente). El agente no deja constancia de quién le informó de que el reclamante estaba ingresado en dicho centro, como tampoco deja constancia de quién le informó del establecimiento donde quedó depositado el ciclomotor (folio nº 4 del atestado, que figura como folio nº 13 del expediente).

Del atestado resulta que el agente no avisó al Servicio insular de Conservación y Explotación de Carreteras para que retirara y repusiera la señal caída. Según el informe de dicho Servicio (folio nº 154 del expediente), no recibieron ningún aviso al respecto.

Según las fotografías incorporadas al atestado, en un ramal de salida en dirección a La Zamora de una rotonda sita en el kilómetro 3 de la carretera TF-333, el poste de una señal de tráfico se había desprendido y yacía caído hacia la izquierda, de modo que ocupaba transversalmente la calzada con una cuarta parte de su longitud, precisamente la que sostenía la señal de tráfico circular R-101, que descansaba sobre su borde en el pavimento por lo que su presencia resaltaba a distancia como muestra la segunda fotografía del atestado.

En su diligencia de informe (folio nº 8 del atestado, que figura como folio nº 17 del expediente) el agente dice que el accidente pudo ocurrir porque el conductor golpeó la señal con la parte lateral derecha del ciclomotor y que no la vio porque estaba deslumbrado por el sol. Si como afirma, no hay huellas del accidente, ni tomó declaración al accidentado, ni a ningún testigo, no se comprende cómo puede dar una explicación tan detallada. En las fotografías del atestado la señal aparece sin huella alguna de haber recibido un impacto. Si hubiera sido golpeada, entonces habría sido desplazada de manera que en vez de estar perpendicular al eje del carril estaría en una posición longitudinal. El hecho de que la señal inevitablemente hubiera sido desplazada al recibir un impacto resulta de que descansaba en el carril, apoyada sobre el borde de su disco, es decir, sólo un pequeño arco de su circunferencia constituía el inestable punto de apoyo de la parte de la señal que ocupaba la calzada. Las fotografías del atestado no son congruentes con la hipótesis del agente de la Policía Local respecto a cómo pudo ocurrir el accidente.

En resumen, el agente de la Policía Local ni presenció el accidente, ni en el lugar donde se afirma que acaeció halló al vehículo afectado, ni a su conductor, ni huellas del accidente, ni tomó declaración a aquél. Un atestado puede constituir prueba sólo respecto de los hechos directamente percibidos por los funcionarios actuantes y que se recojan en sus correspondientes diligencias de constatación. No hay, por consiguiente, prueba alguna de que el 16 de agosto de 2008, a las 8:55 horas de la mañana, el interesado colisionara con una señal de tráfico caída sobre el carril de salida, en dirección a La Zamora, de una rotonda sita en el kilómetro 3 de la carretera TF-333.

La Propuesta de Resolución parte de aceptar las circunstancias de tiempo y lugar del accidente alegadas por el reclamante, a pesar de que no hay prueba al respecto. Considera que no procede declaración testifical del agente de la Policía Local porque no se duda de su atestado. En realidad, la declaración testifical de ese agente es impertinente porque no tiene conocimiento de las circunstancias del hecho lesivo alegado.

Como hemos razonado en nuestros Dictámenes 20/2017, de 24 de enero; 97/2017, de 23 de marzo y 163/2017, de 18 de mayo, según el art. 139.1 LRJAP-PAC, el primer requisito para el nacimiento de la obligación de indemnizar por los daños causados por el funcionamiento de los servicios públicos es, obvia y lógicamente, que el daño alegado sea consecuencia de dicho funcionamiento. La carga de probar este nexo causal incumbe al reclamante, según el art. 6.1 RPAPRP, precepto éste que reitera la regla general que establecen los apartados 2 y 3 del art. 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), conforme a la cual incumbe la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone. Por esta razón el citado art. 6.1 RPAPRP exige que en su escrito de reclamación el interesado especifique la relación de causalidad entre las lesiones y el funcionamiento del servicio público; y proponga prueba al respecto concretando los medios probatorios dirigidos a demostrar la producción del hecho lesivo, la realidad del daño, el nexo causal entre uno y otro y su evaluación económica. Sobre la Administración recae el *onus probandi* de la eventual concurrencia de una conducta del reclamante con incidencia en la producción del daño, la presencia de causas de fuerza mayor o la prescripción de la acción, sin perjuicio del deber genérico de objetividad y colaboración en la depuración de los hechos que pesa sobre la Administración (arts. 78.1 y 80.2 LRJAP-PAC) y del principio de facilidad probatoria (art. 217.7 LEC) que permite trasladar el *probandi* a quien dispone de la prueba o tiene más facilidad para asumirlo.

Toda la actividad de la Administración está disciplinada por el Derecho (art. 103.1 de la Constitución, arts. 3, 53, 62 y 63 LRJAP-PAC), incluida la probatoria (art. 80.1 LRJAP-PAC). Para poder estimar una reclamación de responsabilidad por daños causados por los servicios públicos es imprescindible que quede acreditado el hecho lesivo y el nexo causal (art. 139.1 LRJAP-PAC, arts. 6.1, 12.2 y 13.2 RPAPRP), recayendo sobre el interesado la carga de la prueba (art. 6.1 RPAPRP).

Esta prueba puede ser directa o por presunciones, pero para recurrir a éstas es necesario que exista un enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano entre un hecho probado y aquel cuya certeza se pretende presumir, debiendo incluir el órgano instructor en su propuesta de resolución el razonamiento en virtud del cual establece la presunción (art. 386 LEC en relación con el art. 80.1 LRJAP-PAC).

Pero sin prueba del acaecimiento del hecho lesivo, la Administración no lo puede considerar probado con base en la mera afirmación de la reclamante porque ésta no constituye prueba (art. 299 LEC en relación con el art. 80.1 LRJAP-PAC).

La Administración, cuya actividad está siempre dirigida a la consecución del interés público y por ello regida por el principio de legalidad, no puede disponer el objeto de un procedimiento de reclamación de su responsabilidad patrimonial (art. 281.3 LEC en relación con el art. 80.1 LRJAP-PAC) y admitir sin prueba la existencia del hecho lesivo; puesto que la indemnización sólo procede en caso de que la lesión haya sido producida por el funcionamiento del servicio público (art. 139.1 LRJAP-PAC), por cuyo motivo la resolución (y por ende su propuesta y el Dictamen sobre ella) debe pronunciarse necesariamente sobre la existencia o no de relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y la lesión producida (art. 13.2 RPAPRP y concordante art. 12 del mismo). Como no existe relación de causalidad sin que exista la causa que es el hecho lesivo, la Propuesta de Resolución debe pronunciarse sobre la existencia de éste, fundamentándola en las pruebas aportadas; y si éstas no son directas, razonando por qué a partir de las indirectas debe presumirse su realidad. Esta motivación sobre la prueba del acaecimiento del hecho lesivo es ineludible tanto en virtud de la remisión del art. 80.1 LRJAP-PAC al art. 386 LEC, como por el art. 54.1, f) LRJAP-PAC en relación con el art. 13 RPAPRP.

El procedimiento de responsabilidad patrimonial de la Administración es uno de aquellos cuya naturaleza exige la prueba de la causa de la lesión, como resulta de que el art. 6.1 RPAPRP obligue a que el escrito de reclamación debe proponer los medios de prueba y aportar los documentos e informes oportunos; del art. 7 RPAPRP que prescribe taxativamente que se realicen los actos de instrucción oportunos para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales debe pronunciarse la reclamación, entre los que se hallan, según los arts. 12 y 13 RPAPRP, la causa de la lesión o hecho lesivo; del art. 9 RPAPRP que contempla un período probatorio; y, por último, del art. 14 RPAPRP que permite recurrir al procedimiento abreviado únicamente cuando de las actuaciones, documentos e

informaciones del procedimiento general resulte inequívoca, además de otros datos, la relación de causalidad.

El art. 80.2 LRJAP-PAC sólo permite que la Administración pueda tener por ciertos los hechos alegados por los interesados cuando su realidad le conste por actuaciones y documentos anteriores, por ser notorios o porque el interesado, al iniciar el procedimiento, ha aportado pruebas documentales o de otro tipo que los demuestren incontestablemente, deviniendo innecesaria la práctica de prueba.

Por último, si se admitiera que la Administración puede admitir sin prueba la realidad de la causa de la lesión o, lo que es lo mismo, sin razonar por qué establece la presunción de su certeza, entonces se lesionaría la prohibición de interdicción de la arbitrariedad, porque sus agentes, según su libre albedrío y sin parámetro legal alguno, en unos casos admitirían su existencia y en otros la negarían; y, además, todo el sistema de la responsabilidad patrimonial de la Administración, basado en el requisito de que la lesión sea causada por el funcionamiento de un servicio público, se derrumbaría, porque bastaría que cualquiera alegara sin más que la actividad de la Administración le ha causado un daño y probara su cuantía para que automáticamente obtuviera su reparación.

En conclusión, la pretensión debe ser desestimada porque la realidad de la producción del hecho lesivo no está demostrada en lo relativo a la colisión con una señal de tráfico. Si en hipótesis, se admitiera que el accidente ocurrió como relata el interesado, tampoco podría ser estimada por las razones que se exponen a continuación.

3. El informe del Servicio Técnico de Conservación y Explotación de Carreteras y Paisaje recoge que el disco de la señal de tráfico mide 60 cm. de diámetro y el tramo de poste que ocupaba la calzada mide 22 cm. La señal de tráfico ocupaba por tanto 82 cm. de la calzada del carril. Como ésta mide 4,20 metros quedaban 3,38 metros de la calzada expeditos, suficientes para que cualquier vehículo pudiera pasar sin golpear la señal de tráfico. Este informe recoge además que ésta poseía un nivel 2 de retrorreflexividad, por lo que era fácilmente percibible para los conductores que, como el reclamante, se aproximaban a ella de frente. También precisa que la velocidad en la rotonda está limitada a 40 km/h.

4. El atestado expresa que las condiciones de la superficie de rodaje, las atmosféricas y las de visibilidad eran buenas y que no había huellas relacionadas con el accidente.

5. La señal, con revestimiento reflectante y descansando con uno de los bordes de su circunferencia sobre la calzada, resaltaba sobre ésta, por lo que llamaba la atención desde lejos. Puesto que las condiciones atmosféricas de visibilidad eran buenas a las 8:55 de la mañana de un día de agosto, era perfectamente visible para los conductores, los cuales podían optar entre continuar su marcha sorteándola, porque había espacio sobrado para pasar; o bien podían frenar con bastante antelación. La causa del accidente radica por consiguiente en la propia actuación del conductor.

6. El reclamante alega que no vio la señal porque el sol lo deslumbró. Con esta alegación está reconociendo que la señal era visible y que, por tanto, habría podido evitar el accidente, bien sorteando el obstáculo, bien frenando, de no haber mediado ese deslumbramiento.

Para poder considerar la posibilidad de ese deslumbramiento se tendrían que acreditar los siguientes extremos: posición del vehículo y de la rotonda respecto al Este o Naciente, altura del sol a las 8:55 de la mañana de un día de agosto y, especialmente, puesto que el accidente sucedió en la vertiente norte de la isla, si a esa hora el sol ya había superado la cordillera que separa las dos vertientes de la isla.

Pero, con abstracción de que no están probados tales extremos, ese hipotético deslumbramiento no habría tenido influencia en la producción del accidente porque la presencia del disco de la señal de tráfico sobre la calzada era visible desde muy lejos. Si no lo vio porque estaba deslumbrado, eso significa que el reclamante estuvo conduciendo un buen trecho a ciegas de forma que se produjo una infracción del art. 11.2 TALTCVMSV, vigente a la fecha del accidente, y del art. 102.3 del Reglamento General de Circulación (RGC), aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que obligan a conducir disponiendo siempre del necesario campo de visión; por lo que, en caso de deslumbramiento, se debe reducir la velocidad lo necesario para evitar colisiones y si, es de tal intensidad que ciega completamente, se debe detener totalmente el vehículo. El atestado recoge que no hay huellas de frenada, *ergo*, el conductor a pesar de estar deslumbrado según su alegación, continuó conduciendo; por consiguiente, la colisión con la señal de tráfico se debió a su conducta imprudente.

Si, por el contrario, el deslumbramiento fue momentáneo; entonces no le habría impedido percatarse de la presencia de la señal de tráfico, porque ésta era visible a

distancia y, en consecuencia, pudo adecuar su conducción a fin de no chocar con ella.

Haya mediado o no deslumbramiento, el accidente ha sido causado por la propia conducta del reclamante, porque si no hubo ese indemostrado deslumbramiento, pudo y debió advertir el obstáculo y, por ende, frenar o sortearlo. En caso de que el alegado deslumbramiento fuera momentáneo, entonces también pudo y debió advertir el obstáculo con antelación. En caso de que se hubiera prolongado, también ha sido causado por el conductor, porque continuó conduciendo a ciegas.

7. Por las características de la vía, por la hora y por la buena visibilidad el conductor, circulando a la velocidad reglamentaria de 40 km/h, pudo ver con suficiente antelación, la señal sobre la calzada.

Tal como hemos razonado reiteradamente y en línea con la jurisprudencia del Tribunal Supremo (véanse, entre otros muchos, nuestros Dictámenes 338/2015, de 1 de octubre; 206/2016, de 28 de junio; y 317/2016, de 5 de octubre y las Sentencias del Tribunal Supremo que en ellos se citan), la legislación de seguridad vial dispone que los conductores deben circular sin distraerse y con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno (art. 9.2 TRLTCVMSV, y art. 3 RGC); en condiciones de controlar en todo momento a su vehículo (arts. 11.1 TRLTCVMSV y 17.1 RGC); de prestar atención permanente a la conducción que garantice su propia seguridad (art. 11.2 TRLTCVMSV, art. 18 RGC); adecuando la velocidad del vehículo al estado de la vía de manera que pueda detener su vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 19.1 TRLTCVMSV y art. 45 RGC). El conductor, si hubiera cumplido estas obligaciones y además circulado a la reglamentaria reducida velocidad máxima de 40 km/h., habría tenido tiempo más que suficiente para, ante la vista de la señal, desviarse para no pasar sobre ella, maniobra que le era perfectamente posible en una calzada de 4,20 metros de ancho de los cuales 3,38 metros estaban expeditos, por lo que tenía espacio suficiente para esa maniobra de desvío y, en todo caso, tiempo y distancia para detener su vehículo antes de llegar a la señal, máxime con un vehículo ciclomotor. Al no hacerlo así, el accidente se ha producido exclusivamente por la propia negligencia del reclamante sin que en su causación interviniera el funcionamiento del servicio público insular de conservación de vías.

8. A lo anterior se suma que este Consejo Consultivo en sus dictámenes sobre la responsabilidad extracontractual por el funcionamiento del servicio público de

mantenimiento y conservación de las carreteras y demás vías públicas (Dictámenes 11/1993, de 8 de junio; 12/1993, de 8 de junio; 21/1993, de 29 de junio; 38/1993, de 29 de septiembre; 73/1994, de 16 de diciembre; 10/1995, de 8 de marzo; 16/1995, de 8 de marzo; 44/1995, de 16 de junio; 70/1995, de 4 de octubre; 88/1995, de 28 de noviembre; 6/1996, de 28 de febrero; 8/1996, de 7 de marzo; 9/1996, de 7 de marzo; 27/1996, de 29 de abril; 94/1996, de 20 de noviembre; 114/1996, de 23 de diciembre; 92/1997, de 9 de octubre; y 116/2000, de 28 de septiembre, 12/2001, de 17 de enero, entre otros muchos) ha razonado que 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 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y art. 57.1 TRLTCVMSV).

Esta regulación legal establece cuál es el ámbito del funcionamiento del servicio de mantenimiento y conservación de las vías públicas destinadas al tráfico: 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 de este servicio público 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.

Por esto, el Tribunal Supremo ha declarado (SSTS de 8 de octubre de 1986, de 11 de febrero de 1987 y de 9 de diciembre de 1993) que por los daños causados a un vehículo por la presencia de una mancha de aceite o de la rama de un árbol sobre la calzada de una carretera no responde la Administración encargada de su mantenimiento y conservación, porque «El deber de vigilancia inherente al servicio público de mantenimiento de carreteras y en concreto la posible omisión por parte de los órganos encargados de la conservación de la vía y de la retirada de obstáculos existentes en ella, no puede exceder de lo razonablemente exigible, lo que desde luego no puede serlo una vigilancia tan intensa y puntual que sin mediar

prácticamente lapso de tiempo apreciable cuide de que el tráfico en la calzada sea libre y expedito, produciéndose los daños a resultas de un servicio público paciente, en el que la Administración se limita a facilitar las condiciones de ejercicio de un derecho o una actividad de los particulares» (STS de 9 de diciembre de 1993).

Repárese en que esta línea jurisprudencial ha encontrado posteriormente un literal y expreso respaldo legal en la Ley 4/1999, de 13 de enero, 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.

El estado actual de los conocimientos científicos y técnicos sobre la conservación y mantenimiento de vías públicas no permite que los agentes del correspondiente servicio público tengan conocimiento inmediato de la caída de una señal vertical de tráfico sobre la calzada y que se presenten instantáneamente a retirarla. El hecho de que no conste haberse originado ningún accidente anterior por la esa señal, ni que haya denuncia alguna al respecto, permite presumir que la caída de la señal habría sucedido poco tiempo antes, por lo que, ante la imposibilidad de esa actuación inmediata, no se podría afirmar que el servicio insular de conservación y mantenimiento de vías públicas habría hecho dejación de sus obligaciones. En resumen, aun si se prescinde teóricamente del hecho de que el siniestro fue causado por el reclamante, los daños cuyo resarcimiento se pretende no serían indemnizables porque lo impide el art. 141.1 LRJAP-PAC.

En el mismo sentido se ha vuelto a pronunciar la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en sus Sentencias de 23 marzo de 2010 y de 21 julio de 2011.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución que desestima la pretensión resarcitoria se considera conforme a Derecho puesto que el hecho lesivo alegado no ha sido probado y aunque se hubiera probado la versión del accidente que sostiene el reclamante, también debe ser desestimada por ausencia del nexo causal.