



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 3 6 7 / 2 0 1 7

(Sección 2ª)

La Laguna, a 16 de octubre de 2017.

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 (...), por lesiones personales y daños ocasionados en el vehículo de su propiedad, como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 332/2017 ID)*.*

F U N D A M E N T O S

I

1. Se dictamina sobre la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por el Cabildo Insular de Gran Canaria 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, 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 (LCCC), artículo modificado por la Ley 5/2011, de 17 de marzo, que dispuso la preceptividad para aquellas reclamaciones que se formulen en materia de responsabilidad administrativa patrimonial cuya cuantía sea igual o superior a 6.000 €. Por otro lado, está legitimado para recabar el dictamen el Sr. Presidente del Cabildo Insular de Gran Canaria, de conformidad con el art. 12.3 LCCC.

3. Concurren 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. 32 a 34 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

* Ponente: Sr. Belda Quintana.

4. A este supuesto le son de aplicación la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, y su Reglamento de desarrollo, aprobado por Decreto 131/1995 de 11 de mayo; la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la ya citada LRJSP, por haberse presentado la reclamación tras su entrada en vigor.

II

1. La tramitación del procedimiento comenzó con la presentación del escrito de reclamación, que tuvo lugar el 14 de noviembre de 2016, habiéndose formulado por (...), en representación de la entidad aseguradora (...), si bien ésta no puede subrogarse *per se* en la posición del asegurado (ejercitando la acción de subrogación prevista en el art. 42 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro), por constar en el expediente que no ha abonado cantidad alguna a éste, (...), por los daños sufridos en su vehículo, por lo que no tiene la condición de interesada.

Asimismo, se actúa en nombre y representación de (...), por los daños personales sufridos por éste.

No obstante, el 26 de noviembre de 2016 se interpone nuevamente escrito de reclamación por el propio (...), por el total de la cuantía indemnizatoria: la correspondiente a los daños materiales del vehículo, así como los personales por sus lesiones.

La reclamación se interpone respecto de un hecho producido el 18 de junio de 2016, por lo que se realiza dentro del plazo legalmente establecido.

2. En el escrito de reclamación se alega:

«El pasado día 17 de junio de 2016, sobre las 00:00 horas, circulaba (...) al volante del vehículo de su propiedad por la carretera GC-60, dirección Tejeda-Las Palmas, cuando a la altura del kilómetro 2.800, tramo curvo de poca visibilidad, pudo observar que en medio de la calzada había piedras por lo que intentó esquivarlas, perdiendo el control del vehículo y pasando por encima de una de las piedras que actuó de "rampa", provocando el vuelco del vehículo de mi representado».

Como consecuencia de los hechos el vehículo sufrió daños cuantificados en 11.585,23 euros. Asimismo, se produjeron daños personales al conductor, que se cuantifican en 1.140 euros, cantidad que se reclama junto con gastos de farmacia.

Se aportan con la reclamación poder de representación de quien reclama en nombre de (...), documentación acreditativa de la propiedad del vehículo, así como

contrato de seguro y documentación acreditativa de los daños en el vehículo y a su propietario.

Asimismo, se aporta informe estadístico de la Guardia Civil y atestado 392/2016 de ésta.

3. En cuanto a la tramitación del procedimiento, ésta se ha realizado correctamente, constando:

- El 23 de noviembre de 2016 se insta a la reclamante a mejorar su reclamación mediante la aportación de determinada documentación, de lo que recibe notificación el 13 de diciembre de 2016. Así, el 23 de diciembre de 2016 se emite acta de comparecencia de (...) otorgando poder de representación a (...).

- El 13 de diciembre de 2016 se remite la reclamación a la aseguradora insular.

- El 15 de diciembre de 2016 se solicita el preceptivo informe al Servicio, que lo emite el 26 de diciembre de 2016. En el mismo se señala:

«1. La carretera GC-60, a la altura del punto kilométrico 2+800, es una carretera convencional, de la Red Principal del Cabildo de Gran Canaria, que va desde Tejeda hasta Maspalomas. El p.k. 2+800 se encuentra en un tramo de curva a la derecha con pendiente descendente en el sentido de la marcha del vehículo reclamante. En ese punto kilométrico el ancho medio de calzada es de 6,30 metros, el estado del firme es bueno, aunque presenta algunas grietas que no afectan a la conducción. Dispone de línea de borde de 0,15 metros visible y en buenas condiciones. 2. En el margen izquierdo existe cuneta de seguridad pisable con un ancho de 80 cm y en el margen derecho barrera de seguridad blanca. En cuanto al balizamiento, la zona está delimitada con captafaros de barrera y captafaros de calzada a dos caras. La visibilidad para un objeto en el suelo en la zona del accidente es de unos 20 metros».

Respecto a la altura de los taludes existentes en la zona en que el siniestro tuvo lugar «(...) es de alrededor de unos 15 metros. Aunque no existen medidas específicas de protección para evitar desprendimientos, la zona está señalizada, en el p.k. 2+700, es decir, 100 metros antes del punto del accidente hay instalada una señal P-26, PELIGRO POR DESPRENDIMIENTOS. (...) en el p.k. 2+560 hay una señal de fin de prohibición de la limitación de velocidad de 40 km/h (R-501), por lo que la velocidad permitida es la genérica para este tipo de vías, 90 km/h, si bien en el artículo 19 de la sección 2 del capítulo 2 de la Ley sobre Tráfico de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se expone lo siguiente: "todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus

propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse." (...) en el tramo de carreteras del que se trata, en condiciones de falta de iluminación, al producirse en horario nocturno en zona sin alumbrado público, y con señalización de peligro por posibles desprendimientos, se debería circular a una velocidad moderada, tal que dificultaría mucho que se produzca un vuelco de un vehículo en ese tramo».

Asimismo, se hace constar, con aportación de partes del servicio, donde consta como último recorrido por el pk del accidente, las 14:51 horas (unas nueve horas antes de que se produjera el accidente), lo siguiente:

«El último recorrido de carreteras del que queda constancia en la zona se realizó el día anterior, viernes 17 de junio, retirando piedras de la calzada».

- El 26 de diciembre de 2016 se insta al interesado a realizar subsanación de la reclamación mediante la aportación de determinada documentación, de lo que recibe notificación el 10 de enero de 2017, sin que conste respuesta.

- El 10 de abril de 2017 se acuerda apertura de periodo probatorio, solicitando a tal efecto al interesado la aportación de determinada documentación. De ello recibe notificación el 27 de abril de 2017, viniendo a aportarse el 26 de mayo de 2017.

- El 12 de junio de 2017 se acuerda la apertura de trámite de audiencia, lo que se notifica al interesado el 20 de junio de 2017.

- Con fecha 3 de julio de 2017 se levanta acta de comparecencia de (...), que, con autorización del Representante del interesado obtiene copia del informe del Servicio.

- El 4 de julio de 2017 se presenta escrito de alegaciones.

- El 27 de julio de 2017 se emite Propuesta de Resolución desestimando la pretensión resarcitoria de los interesados.

III

1. La Propuesta de Resolución desestima la reclamación presentada, al considerar el instructor del procedimiento que, aun demostrada la realidad del accidente, sin embargo, éste se produjo por culpa del propio perjudicado, al que le

era exigible adecuar la velocidad a la situación de la vía, de manera que siempre pudiera detener el vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse, tal y como exige el art. 19 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Además, señala la PR que el funcionamiento del servicio fue correcto, aportando los partes, según los cuales, 9 horas antes del accidente había pasado por la zona el servicio de mantenimiento.

A mayor abundamiento, indica la Propuesta de Resolución que los daños por los que se reclama no quedan acreditados, pues la cantidad en la que se valoran los daños materiales en el vehículo no se corresponden con los daños reales según valor de mercado.

2. Pues bien, entendemos que la Propuesta de Resolución no es conforme a Derecho, pues, por un lado, se acredita por las Diligencias 392/2016, instruidas por la Guardia Civil, y que aporta la parte interesada junto con la reclamación, la realidad del daño y su relación de causalidad con la existencia de piedras en la calzada, así como que la presencia de éstas fue la causa del accidente.

En las citadas Diligencias se señala, como elementos que influyeron en el accidente: en relación con la superficie del firme, que hay barro y gravilla; en cuanto a la iluminación, que es inexistente, tanto la natural, dada la hora del accidente, como la artificial; en cuanto a la visibilidad, se indica que es restringida, por la configuración del terreno y por la existencia de vegetación y árboles. A ello se añade que se trata de una vía de doble sentido y una vía única, con limitación genérica de velocidad (90Km/h), sin arcén y con curva sin señalizar, en la que se produjo el accidente.

Además, en contra de lo afirmado por la Propuesta de Resolución, indica la Guardia Civil que presuntamente no hubo infracción, por lo que nada es imputable al interesado.

Ciertamente, en las alegaciones, respecto de este punto y de la necesaria diligencia y atención del conductor, se señala que fue tal que, a pesar de todas las circunstancias expuestas, el conductor sí vio las piedras, por lo que tal era su atención, mas, al esquivarlas, y dadas las condiciones de la vía, pasó por encima de

una de las piedras que actuó de «rampa», provocando el vuelco del vehículo del conductor.

De lo expuesto queda acreditada la diligencia del conductor, no así la del Servicio, pues se trata de una vía en la que habitualmente se producen desprendimientos, como se deriva de los propios partes del Servicio, donde desde las 14:51 horas del día 17 de junio de 2016, en cada paso del servicio ha de recoger piedras.

Por tanto, 9 horas entre cada intervención del servicio es inferior a lo exigible en una vía en la que continuamente se producen desprendimientos, y en cuyos taludes reconoce el Servicio que no hay protección alguna. A ello coadyuva negativamente la falta de visibilidad en la zona, sin que haya instalación de iluminación artificial, máxime en una zona de curva, con doble sentido de circulación, con poca visibilidad por la vegetación, y sin arceles.

No basta, pues, para descargar a la Administración de su responsabilidad, con que se haya instalado unos 100 metros antes del punto del accidente señal P-26, peligro de desprendimientos, sino que a ello deben añadirse medidas activas: protección de taludes, recogida de piedras continua, iluminación de la vía, entre otras.

Así, se reconoce por el propio Servicio la existencia de talud en la calzada carente de sistemas de contención y la falta de iluminación en la vía, además de constar en distintos partes del Servicio anteriores al accidente la recogida de piedras en la vía, sin duda, procedentes del talud.

Ello se refuerza con el hecho de que, producido el accidente que nos ocupa, no se tuvo conocimiento del mismo, deduciendo que es el mismo que consta en una noticia del periódico (...), de 19 de junio de 2016, lo que indica que se trata de una vía en la que no pasó el servicio en más de nueve horas, tanto las previas, como las posteriores cercanas al accidente, en el que intervinieron los vecinos y los bomberos, como se indica en el periódico (además de la Guardia Civil, como consta en el expediente), lo que significa que pueden producirse incidentes en la vía que se solventan con desconocimiento del Servicio.

Por todo ello, no se justifica, como pretende el informe del Servicio, que la falta de sistemas de contención del talud, así como otras medidas en evitación de caída de piedras y remoción de las existentes, y de seguridad de la vía, puedan contrarrestarse con la obligación genérica de diligencia de los conductores.

Consecuentemente, no cabe afirmar, como pretende la Propuesta de Resolución, que no haya quedado probada la relación de causalidad entre el daño y el funcionamiento del Servicio, concluyendo aquélla que el daño es imputable sólo al conductor del vehículo, con cuya conducción rompe el eventual nexo causal, debiendo haber adecuado su conducción a las circunstancias del momento: nocturnidad, con falta de iluminación, curva y señal advirtiendo desprendimientos. Si las circunstancias de la vía son tales que los conductores hubieran de moderar más la velocidad, debiera haberse limitado aún más el límite de velocidad en dicho tramo, con la correspondiente señalización vertical.

Y es que, además de lo indicado, cabe señalar que en las citadas Diligencias, en el apartado «Presuntas infracciones del conductor», se hace constar: «ninguna».

3. Finalmente, en relación con la cuantía reclamada, como bien señala la Propuesta de Resolución, ha quedado acreditado el importe que se reclama en lo que se refiere a las lesiones personales del reclamante por un importe de (1.140 €), junto con 16,70 € en concepto de gastos de farmacia.

Sin embargo, difiere la Propuesta de Resolución de la cuantía reclamada en concepto de daños en el vehículo, ya que, si bien en la peritación realizada por (...) seguros, el 11 de julio de 2016, la evaluación económica por este concepto se tasa en 11.585,23 €, sin embargo, la evaluación realizada por Peritaciones e Informes (...), por el Perito (...), también aportada por la parte reclamante, como documento núm. 7, mediante escrito presentado con fecha de entrada 26 de mayo de 2017, la cantidad reseñada anteriormente correspondería al «importe de la hipotética reparación de los daños», el cual supera el valor venal que es catalogado como de «siniestro total». Se especifica además, el valor de mercado del vehículo, que se fija en 6.000 €, así como su valor venal, que se tasa 6.402 €.

Los 560 € reclamados en concepto de gastos asistenciales, no son indemnizables.

Así pues, debe indemnizarse al interesado en la cantidad de 7.558,70 €, que resulta de la suma de los daños personales más el valor venal del vehículo, cantidad que, en todo caso, debe actualizarse a la fecha de terminación del procedimiento, de conformidad con lo que dispone el art. 34.3 LRJSP.

CONCLUSIÓN

La Propuesta de Resolución sometida a dictamen no se considera conforme a Derecho, pues procede estimar la pretensión del reclamante, en los términos señalados en el presente dictamen.