



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 2 0 5 / 2 0 2 2

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 26 de mayo de 2022.

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 (...), por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de carreteras (EXP. 160/2022 ID)**.

F U N D A M E N T O S

I

1. El objeto del presente Dictamen, solicitado por el Presidente del Cabildo de Tenerife, es la Propuesta de Resolución de un procedimiento de reclamación de la responsabilidad extracontractual de dicha Administración, iniciado el 16 de julio de 2019 por (...), solicitando indemnización por los daños producidos en la vía TF-4, Vía Penetración Sur a Santa Cruz, resultando involucrada la motocicleta con matrícula (...), como consecuencia del accidente sufrido debido a la existencia de una sustancia deslizante en la calzada.

2. La cuantía indemnizatoria solicitada, 9.536,20 euros, determina la preceptividad del Dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del Presidente del Cabildo 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. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP).

3. En el análisis a efectuar resultan de aplicación la citada LPACAP, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP) y la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de carreteras de Canarias (en concreto, los arts. 10.3 y 54). También debemos citar al efecto la normativa reguladora del

* Ponente: Sra. de León Marrero.

servicio viario de referencia, constituida, entre otras normas, por el art. 6.2.c) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares.

Desde el punto de vista sustantivo, resulta de aplicación el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

4. En el presente expediente se cumple el requisito del interés legítimo, y, por ende, del derecho a reclamar del interesado, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 32.1 LRJSP, puesto que sufrió daños patrimoniales derivados de un hecho lesivo. Por lo tanto, tiene legitimación activa para presentar la reclamación e iniciar este procedimiento en virtud de lo dispuesto en el art. 4.1.a) LPACAP.

Se cumple, por otra parte, la legitimación pasiva de la corporación insular, titular de la vía en la que se produjo el hecho lesivo, porque se imputa la producción del daño al funcionamiento anormal de un servicio público de su competencia.

Asimismo, es parte en el procedimiento administrativo la empresa (...), encargada de garantizar la conservación y el mantenimiento de la vía en el tramo en el que se produjeron los hechos por los que se reclama.

A la vista de ello, resulta oportuno traer a colación la doctrina sentada por este Consejo Consultivo respecto a la responsabilidad por daños causados en ejecución de contratos administrativos, regulada actualmente en el art. 196 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. En relación con dicha responsabilidad por daños causados a particulares cuando el servicio es prestado por una entidad contratista de la Administración, este Organismo Consultivo ha tenido ocasión de señalar lo siguiente (DDCC 270/2019, de 11 de julio y 202/2020, de 3 de junio, entre otros):

«Se cumple, por otra parte, la legitimación pasiva de la Administración municipal, como titular de la prestación del servicio público a cuyo funcionamiento se vincula el daño. Se encuentra también pasivamente legitimada la entidad (...), en su calidad de concesionaria del servicio municipal (...). Consta en el expediente la fecha de adjudicación de este contrato el 29 de julio de 2002. Las sucesivas normas reguladoras de los contratos administrativos han mantenido una regulación similar en lo que se refiere a la responsabilidad de los contratistas por los daños causados a terceros como consecuencia de la ejecución de tales contratos arts. 97.1 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio; 198

de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público; 214 Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre; art. 196 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, si bien, obviamente y por razones temporales, ésta última Ley no resulta aplicable en el presente asunto. La concreta legislación aplicable vendrá determinada por la fecha de adjudicación del contrato a (...), si bien, como se ha dicho, no difieren en su regulación material sobre este extremo. Los citados artículos de la legislación de contratos están en relación con los dos últimos párrafos del art. 9.4 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, y con el art. 2.e) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, 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 los referidos artículos de la legislación de contratos, 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. 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 éste será el obligado a resarcirlo. La entidad contratista y, en su caso, las aseguradoras ostentan por tanto la cualidad de interesadas según el art. 4.1.b) LPACAP. Así lo ha razonado este Consejo Consultivo en varios de sus Dictámenes, entre los que cabe citar el 554/2011, de 18 de octubre de 2011; 93/2013, de 21 de marzo de 2013; 132/2013, de 18 de abril de 2013; y 91/2015, de 19 de marzo; 291/2015, de 29 de julio y 41/2017, de 8 de febrero. Por esta razón la Administración ha de llamar al procedimiento administrativo al contratista y, en su caso, a su aseguradora, lo que se ha llevado a efecto en el presente caso en relación con la concesionaria del servicio».

Así pues, tanto la legislación vigente en materia de contratación pública, como las pretéritas regulaciones relativas a la responsabilidad por daños causados en ejecución de un contrato administrativo, imponen 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 ésta la responsable.

Por esta razón, en los procedimientos de responsabilidad patrimonial por tales daños están legitimados pasivamente tanto la Administración como el contratista, que ostenta la condición de interesado a tenor del art. 4.1.b) LPACAP, porque si se acredita que el daño ha sido causado por la actuación del contratista, entonces éste será el obligado a resarcirlo de acuerdo con la legislación reguladora de la contratación pública.

En definitiva, el procedimiento para las reclamaciones por daños causados por contratistas de la Administración es el regulado en la LPACAP cuando el perjudicado reclama a ésta el resarcimiento; y en ellos está legitimada pasivamente la empresa contratista, puesto que tiene la cualidad de interesada según el citado art. 4.1.b) LPACAP. De esta manera, resulta necesario que se le comunique la tramitación del procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial a los efectos de que pueda personarse en el mismo, proponer las pruebas y realizar las alegaciones que estime oportunas en defensa de sus derechos e intereses legítimos (v. DCC 362/2020, de 1 de octubre).

Pues bien, en el presente supuesto consta acreditado que la empresa contratista ha sido llamada al procedimiento administrativo en su condición de interesada ex art. art. 4.1.b) LPACAP, habiéndose personado mediante escrito de su representante legal presentado el 24 de marzo de 2020, formulando las alegaciones que tuvo por conveniente.

5. El Consejo de Gobierno Insular es competente para resolver el expediente administrativo de referencia, en ejercicio de las facultades que le confiere el art. 29.5.j) del Reglamento Orgánico de esa Corporación Insular.

6. La pretensión se ha formulado dentro del año previsto para ello, por lo que no es extemporánea, pues se presentó el 8 de julio de 2019 respecto de unos daños que se produjeron el 25 de junio de 2018.

7. Se ha sobrepasado el plazo máximo de seis meses para resolver (arts. 21.2 y 91.3 LPACAP); en cualquier caso, aún expirado este, y sin perjuicio de los efectos administrativos y en su caso económicos que ello pueda comportar, sobre la Administración pesa el deber de resolver expresamente (art. 21.1 y 6 LPACAP).

8. No se aprecia la existencia de deficiencias en la tramitación del procedimiento que impidan un pronunciamiento sobre el fondo de la cuestión planteada.

II

1. El interesado expone el siguiente relato fáctico:

«PRIMERO.- El pasado 25 de junio de 2018, (...) se encontraba correctamente circulando por la carretera convencional de doble calzada (TF-4) de Añaza (TF-1) a Santa Cruz (acceso muelles), a la altura del kilómetro 2, con la motocicleta de marca (...), produciéndose la caída con motivo de un reguero de líquido muy resbaladizo (gasoil o aceite) desde que se inicia la curva de cambio de sentido.

SEGUNDO.- Concretamente el siniestro se produce en el lugar referido en el punto anterior, cuando estando circulando la motocicleta correctamente, se resbala con la sustancia deslizante existente en el carril, provocando la caída de la motocicleta con resultado de lesiones en el reclamante (...).».

Solicita una indemnización por importe total de 9.536,20 euros en concepto de lesiones, al manifestar que como consecuencia de dicho siniestro tuvo que ser trasladado en ambulancia al Hospital Nuestra Señora de Candelaria.

Junto con el escrito de reclamación, presenta informe de la Guardia Civil, informe de urgencias del Hospital Universitario Ntra. Sra. de Candelaria, parte de lesiones del Servicio Canario de Salud, partes médicos de baja, confirmación y alta de incapacidad temporal por contingencias comunes e informe médico pericial.

2. Obra en el expediente la copia del Informe Estadístico Arena con el código de accidente 201838038000781 (n.º de expediente policial 782/18), elaborado por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Destacamento de La Laguna, en relación con el accidente de referencia, copia que es aportada por el interesado junto con su reclamación y que, asimismo, se remite a la Corporación Insular con fecha 6 de agosto de 2019 por la propia fuerza instructora, a solicitud del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje en el ámbito de instrucción del procedimiento.

Del mismo se desprenden, entre otros, los siguientes datos:

Fecha accidente: 25/06/18

Hora accidente: 19:15

Fecha aviso: 25/06/18

Hora aviso: 19:20

Fecha intervención policial: 25/06/18

Hora intervención policial: 19:30

Carretera: TF-4, de Añaza (TF-1) a Santa Cruz (acceso muelles).

Punto kilométrico: 2

Vehículo matrícula: (...), marca (...)

Nudo: en intersección o nudo, enlace con carriles de cambio de velocidad paralelos al tronco

Tipo accidente: salida de la vía por la derecha. Nivel de circulación: nivel blanco

Superficie del firme: con aceite

El factor influye en el accidente. Iluminación: luz del día natural, solar

Estado climatológico: despejado

Límite de velocidad; señalización específica: 30 km/h

Sentidos de la vía: sentido único

Números de calzadas: calzada única. Trazado: curva señalizada

Descripción: *«Se observa un reguero de líquido muy resbaladizo (gasoil o aceite) desde que se inicia la curva de cambio de sentido. Se pasa aviso a mantenimiento de carreteras. Se corta el tráfico hasta la limpieza de la vía. Motivo del accidente: presencia de sustancia deslizante en el carril (...)».*

3. Remitida la documentación relativa al expediente administrativo de la referencia a la entidad (...), adjudicataria del contrato de conservación y mantenimiento viario de la zona donde se alega que se produjo el mismo, con fecha 24 de marzo de 2020, se presentan alegaciones por la representación de la citada entidad que pasan a transcribirse parcialmente:

«Primero. Mi representada no tuvo constatación directa del accidente, pero se recibió comunicación de la existencia de sustancia en la vía acudiendo el personal de forma inmediata, procediendo a la señalización y limpieza de la calzada.

Segundo. El suceso se produce el 25-06-2018 a las 19:35 y como se comprueba en el parte de vigilancia del día 25-06-2018 turno de mañana, se pasó por la vía objeto de la reclamación TF-4, NO detectándose ninguna incidencia, sustancia en la calzada, por lo que el

vertido accidental procedente de algún vehículo se debió producir posteriormente. Hecho que no se puede prever con antelación por los equipos adscritos a la Conservación de carreteras y que es completamente fortuito e incontrolable. También se aportan los partes de comunicación, de incidencia y de accidente.

Tercero. Es importante resaltar que el incidente fue resuelto por el personal de mi representada en el tiempo prudencialmente establecido, por lo que entendemos que el deber de vigilancia no puede exceder de lo que sea razonablemente exigible, de modo que no se puede pretender y mucho menos exigir una vigilancia tan intensa y puntual que garantice de modo instantáneo e inmediato que el tráfico esté libre y expedito en todo momento.

Cuarto. La zona es recorrida varias veces al día por personal de mi representada, en varios turnos, durante todo el año, incluido festivos y no laborales. detectando cualquier incidencia que pueda producirse y posibilitando una acción inmediata.

Quinto. Además, es importante tener en cuenta que, si bien se constata que existía una sustancia en la vía, en modo alguno dicha sustancia deriva de alguna actividad administrativa ni que llevara tiempo en el lugar. Al contrario, todo indica que su aparición se debió al hecho de un tercero. Un hecho, además, imprevisto y de carácter esporádico, ya que es materialmente imposible vigilar de manera continuada a todos y cada uno de los vehículos que circulan por la vía, de manera que no puede apreciarse inobservancia del canon de diligencia exigible (...)».

4. Con fecha 3 de marzo de 2021, se remite por el Servicio Administrativo de Defensa Jurídica y Cooperación Jurídica Municipal el Decreto y demás documentación del Juzgado de lo Contencioso- Administrativo N.º 2 de Santa Cruz de Tenerife como consecuencia de la interposición del recurso contencioso-administrativo (P.A. 635/2020) contra la desestimación presunta de la reclamación de responsabilidad patrimonial.

La interposición de recurso contencioso-administrativo no obsta a que se resuelva expresamente el procedimiento de responsabilidad patrimonial mientras no recaiga sentencia. En consonancia con lo anterior y de conformidad con las disposiciones de los arts. 21 y 24 LPACAP, la Administración está obligada a continuar con la tramitación del procedimiento administrativo, a dictar resolución expresa y a notificarla.

5. El Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje informa, en relación a la conservación y mantenimiento de la vía:

«- En las imágenes se puede comprobar la ubicación del vertido, que según la información obrante en esta conservación está situado en el carril de incorporación al Polígono Industrial Costa Sur, en la carretera TF-4, dirección SUR, a la altura del p.k. 3+500.

- La conservación y mantenimiento de la C.I.R. TF-4 en el tramo objeto de reclamación se realiza a través del contrato de servicio para la "EJECUCIÓN DE DIVERSAS OPERACIONES Y TRABAJOS DE CONSERVACIÓN ORDINARIA Y ASEGURAMIENTO DE LA VIALIDAD EN LA RED DE CARRETERAS DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE: SECTOR NORTE", siendo la empresa adjudicataria del mismo la entidad (...)

- La empresa conservadora tuvo constatación directa del citado accidente. Según el registro de llamadas obrante en el Centro de Información de Carreteras (CIC) de esta Corporación, a las 19:35 horas se emite una llamada telefónica al Centro de Conservación del Sector NORTE informando de un accidente en la vía, tal y como se refleja en el parte de vigilancia, el equipo se persona inmediatamente en el lugar comprobando la existencia del vertido, procediendo a la toma de datos, fotografías y la limpieza del mismo. Se adjunta parte de comunicaciones y el propio parte de vigilancia.

- En el informe emitido por la Guardia Civil y que forma parte del expediente 110 se observan fotografías de la zona, sin embargo, se describen los hechos relatados según el conductor:

Descripción: Se observa un reguero de líquido muy resbaladizo (gasoil o aceite) desde que se inicia la curva de cambio de sentido. Se pasa aviso a mantenimiento de carreteras. Se corta el tráfico hasta la limpieza de la vía. Motivo del accidente: presencia de sustancia deslizante en el carril.

Agentes instructores pertenecientes al Destacamento de Tráfico de La Laguna con Tip número X76068C Y W21150K.

El agente X19104E no asiste al accidente, siendo únicamente el grabador del accidente en el programa estadístico Arena.

Descripción del Atestado de la Guardia Civil

- El trazado en el que se producen los hechos descritos corresponde con un tramo de calzada de dos carriles con una gran curvatura hacia la derecha. Se desconoce la velocidad a la que circulaba el vehículo, y si ésta se adaptaba, no sólo a la velocidad máxima regulada en dicho tramo (30 km/h según señalización vertical de código existente a la entrada del carril de desaceleración) sino a lo establecido en el artículo 45 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339, de 2 de marzo, que prescribe: "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 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”.

- Indicar también que la carretera TF-2 es recorrida de manera regular y periódica por el personal adscrito a la empresa conservadora ya que la misma cuenta con un equipo de vigilancia formado por 2 operarios que recorren dicha vía las 24 horas, en tres turnos de 8 horas cada uno, los 365 días del año, observando el estado y funcionamiento de la vía y detectando cualquier incidencia o anomalía que pueda producirse y comprometa la seguridad vial.

- Así mismo, no hay que olvidar que la función y obligación del servicio de mantenimiento y conservación de carreteras es la de proporcionar los medios y las condiciones de seguridad adecuadas para la circulación, no que ésta resulte segura en todo caso o circunstancia, toda vez que ésta depende de otros factores como pueden ser la observancia y cumplimiento por parte de los conductores de las normas de tráfico y seguridad vial y de la peligrosidad inherente que conlleva la actividad de circular por una carretera (estado del vehículo, condiciones físicas y psíquicas del conductor, condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación).

- Como último aspecto a tener en cuenta, indicar que los técnicos que suscriben este informe desconocen la procedencia de este vertido deslizante, pudiendo ser factible que el mismo proceda de un vehículo averiado, o bien de algún camión, remolque o similar que transportara este tipo de fluido y que por motivos desconocidos haya derramado accidentalmente parte de su carga en la vía. En cualquier caso, su presencia en la calzada se trata de un hecho fortuito e impredecible que excede del normal funcionamiento de las labores del servicio de vigilancia. Como queda acreditado en el cuadro resumen adjunto, el equipo de vigilancia recorrió dicho tramo en los días y horas previas al incidente dañoso hasta un total de 12 veces sin observar ninguna anomalía o incidencia que guarde relación con el hecho reclamado, no existiendo pues, según el leal saber y entender de los técnicos que suscriben, nexo causal entre el funcionamiento del servicio de mantenimiento y conservación de la vía con el daño que se reclama».

Se adjunta al citado informe técnico, el parte de comunicación del accidente, número de parte 3173881, de fecha 25 de junio de 2018, a las 19:35 horas, con el asunto: «accidente en TF-4 hacia el polígono». Se adjuntan, asimismo, los partes de vigilancia con los recorridos realizados por la empresa conservadora, anotaciones e incidencias correspondientes al día del accidente (25/06/2018).

6. Obran en el expediente los justificantes de la práctica del preceptivo trámite de audiencia tanto al interesado, como a la empresa encargada de la conservación y el mantenimiento viario y a la compañía aseguradora de la Corporación Insular, no constando la presentación de alegaciones dentro del referido trámite.

7. Por último, la Propuesta de Resolución desestima la reclamación de responsabilidad interpuesta al no existir nexo causal entre la lesión patrimonial sufrida y el funcionamiento del servicio público de mantenimiento y conservación de carreteras.

III

1. Este Consejo Consultivo ha venido manifestando de forma reiterada y constante, en supuestos similares al que nos ocupa (ver por todos el reciente Dictamen 608/2021, de 28 de diciembre):

« (...) Como en cualquier otro procedimiento administrativo (art. 77 LPACAP), la carga de probar este nexo causal incumbe al reclamante, reiterando 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 art. 67.2 LPACAP 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. 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. 77 LPACAP).

Sobre la Administración recae en cambio 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. 77 y 78 LPACAP) y del principio de facilidad probatoria (art. 217.7 LEC) que permite trasladar el onus probandi a quien dispone de la prueba o tiene más facilidad para asumirlo».

2. En el presente asunto, la Propuesta de Resolución considera acreditada la realidad de los hechos expuestos, en lo que se refiere particularmente a que el accidente se produjo como consecuencia de la existencia de una mancha de aceite o

sustancia deslizante en el asfalto. Sin embargo, no considera que exista relación de causalidad entre ese resultado lesivo y el funcionamiento del servicio.

Al respecto, desde nuestro Dictamen 152/2015, de 24 de abril, hemos venido exponiendo lo que sigue:

«El art. 139.1 LRJAP-PAC exige que para que surja la obligación de indemnizar de la Administración el daño alegado debe ser causa del funcionamiento normal o anormal de un servicio público. No basta por tanto que el reclamante haya sufrido un daño al hacer uso de un servicio público, sino que es necesario que ese daño haya sido producido por su funcionamiento. Tampoco basta que éste haya sido defectuoso. Es necesario que entre el daño alegado y el funcionamiento anormal haya una relación de causalidad». Doctrina que sigue siendo de aplicación con la vigente LRJSP (art. 32.1).

De acuerdo con la documental obrante en el expediente y a la vista del informe técnico, la velocidad en el tramo en que se produjo el siniestro está limitada a 30 km/h según señalización vertical existente a la entrada del carril de desaceleración.

Además, como acertadamente afirma el citado informe, el art. 45 del Reglamento General de Circulación para La aplicación y desarrollo del Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, prescribe: *«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 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 momento de producirse el accidente el día estaba soleado y había perfectas condiciones de visibilidad.

Al respecto, hemos reiterado (ver el citado Dictamen 608/2021 de 28 de diciembre) que la legislación vigente impone a los conductores la obligación de circular con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno; en condiciones de controlar en todo momento a su vehículo y de prestar atención permanente a la conducción que garantice su propia seguridad; y, por último, 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.

En consecuencia, el conductor debió adecuar la velocidad a las circunstancias de la vía.

3. Por lo demás, el informe del Servicio señalado determina que la vigilancia y mantenimiento de la vía por la empresa adjudicataria funcionó correctamente, pues de acuerdo con la documentación obrante en el expediente se puede afirmar que se cumplió con el estándar exigible sin que se haya llegado a probar por el interesado que la permanencia del aceite en la calzada estuviera durante un largo periodo de tiempo en esta, pudiendo, por otro lado, haber sido causada por un vehículo anterior, y por tanto, por la intervención de un tercero.

En relación con lo dicho, podríamos citar diversos Dictámenes del Consejo Consultivo de Canarias sobre accidentes causados por manchas o sustancias deslizantes en la calzada (67/2019; 199/2019; 558/2021; 566/2021, 608/2021). Entre otros, en el Dictamen 566/2021, de 30 de noviembre, indicábamos:

« (...) Asimismo, el interesado no ha presentado prueba alguna que permita considerar lo contrario, es decir, que la mancha de aceite estuvo mucho tiempo sobre la calzada, lo que habría supuesto un funcionamiento deficiente del Servicio. Este Consejo Consultivo ha manifestado en casos similares al que nos ocupa, como por ejemplo se hace en el Dictamen de este Organismo 199/2019, de 23 mayo, que:

“ (...) en cuanto se refiere al funcionamiento del servicio de carreteras, se debe recordar que, como se ha razonado reiteradamente por este Consejo Consultivo (v.g. Dictamen 310/2015, de 10 de septiembre), además, entre otros muchos, del citado en la propia Propuesta de Resolución (DCC 317/2016, de 5 de octubre), es obligación de este servicio la de mantener las vías públicas 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, art. 57.1 TRLTSV), lo que incluye la retirada de obstáculos y vertidos accidentales que pudieran existir, cualquiera que fuera su procedencia. Ahora bien, ello no convierte a la Administración en responsable de los daños que se hayan causado como consecuencia de la conducta de terceros o de la propia víctima, ni tampoco puede exigírsele una actuación más allá de lo razonable en el cumplimiento de sus obligaciones de conservación y mantenimiento, exigiendo una actuación inmediata en cada ocasión en que se produzca un vertido en la vía. Así de forma reiterada se ha sostenido por el Tribunal Supremo, de cuya doctrina es exponente la STS de 8 de octubre de 1986, con cita de la de 11 de febrero del mismo año, y que se reitera en la posterior STS de 11 de febrero de 1987, que condensa esta doctrina en los siguientes términos: ` 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 aquel, 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 (...) ´. Repárese en que esta línea jurisprudencial ha encontrado posteriormente literal y expreso respaldo legal, tanto en la Ley 4/1999, de 13 de enero, que modificó el art. 141 LRJAP-PAC, como en el vigente art. 34 LRJSP, 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 prevean cuándo se va a producir un vertido en la calzada, ni que tengan conocimiento inmediato de la presencia del mismo y que se presenten instantáneamente a limpiarlo. Esta doctrina resulta aplicable al presente caso. Cuestión distinta es que se acredite un defectuoso funcionamiento del servicio de mantenimiento porque haya transcurrido demasiado tiempo entre los recorridos de vigilancia, que puede ser de horas o días, dependiendo de la intensidad de tráfico que soportan las vías, como hemos señalado en numerosos dictámenes (por todos, Dictámenes 317/2016, de 5 de octubre y 286/2013, de 30 de julio) (...) ´.

Doctrina que, por las razones ya expuestas, resulta ser plenamente aplicable al presente asunto.

5. Por todo ello, procede afirmar que no concurre relación de causalidad entre el correcto funcionamiento del Servicio y los daños reclamados por el interesado (...)».

4. A mayor abundamiento, como venimos reiterando en este Consejo (DCC 608/2021 de 28 de diciembre), «no podemos ignorar que el principio de causalidad parte de la constatación de que todo efecto tiene siempre una causa. Dadas unas condiciones necesarias y suficientes para que se produzca un efecto, éste siempre sucede. En idénticas circunstancias una causa produce siempre el mismo efecto. Una causa puede estar configurada por una serie de condiciones. Todas ellas son necesarias para que se produzca determinado efecto, pero si este no se produce al eliminar una de esas condiciones, entonces la condición eliminada será la causa determinante del resultado.

Aplicada la anterior teoría al caso expuesto, debemos tener en cuenta que las vías y carreteras presentan distintos elementos que los conductores de vehículos deben tener presente en el momento de la conducción, pues los obstáculos sobre la vía pueden ser una condición necesaria para que se produzcan daños, pero la circunstancia decisiva es que el conductor del vehículo acomode su marcha a las circunstancias de la vía para evitar esos daños. Por tanto, el estado de la vía se podría calificar como la causa eficiente del accidente, a lo que hay que añadirse la omisión de la precaución debida al circular por la parte que lo sufre. Ese mal estado de la vía es causa necesaria pero no suficiente. Sin él no se habría producido la colisión, pero para la producción de esta se ha de unir a aquella la impericia del conductor. Sin esta impericia la colisión tampoco se habría producido, dada la limitación de velocidad existente y la necesidad de adecuar la conducción a las circunstancias de la vía. Es esta la causa determinante del resultado lesivo en este caso».

5. En definitiva, por todas las razones expuestas, se considera que la Propuesta de Resolución se ajusta a Derecho, ya que los daños cuyo resarcimiento se pretenden por el interesado no serían indemnizables toda vez que, conforme al art. 34 LRJSP, no ha quedado acreditada la existencia de nexo causal entre el daño sufrido y el funcionamiento del Servicio, sea por no haberse probado de forma fehaciente el mal funcionamiento de este, sea porque la intervención del interesado o de un tercero rompen tal nexo.

CONCLUSIÓN

La Propuesta de Resolución, que desestima la reclamación patrimonial del interesado, se considera conforme a Derecho.