



Consejo Consultivo de Canarias

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

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 2 de marzo de 2023.

Dictamen solicitado por el Ilmo. Sr. Presidente de Puertos Canarios en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado ante la reclamación de indemnización formulada por (...), por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de Puertos Canarios (EXP. 46/2023 ID)\**.

## F U N D A M E N T O S

### I

1. La solicitud del presente Dictamen, realizada por el Presidente de Puertos Canarios el 31 de enero de 2023, con registro de entrada en este Órgano Consultivo el día 1 de febrero de 2023, tiene por objeto la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad extracontractual de dicho ente público empresarial adscrito a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, iniciado a instancia del interesado, solicitando la indemnización de los daños y perjuicios soportados como consecuencia, alega, del deficiente funcionamiento de Puertos Canarios.

2. Se solicita dictamen según lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (LCCC), por lo que la solicitud de dictamen es preceptiva puesto que la cantidad reclamada por el interesado asciende a 163.567,61 euros, superando los límites cuantitativos establecidos por el precitado artículo de la citada LCCC.

3. Por otra parte, la legitimación para solicitar la emisión del dictamen de este Consejo Consultivo le corresponde al Presidente de Puertos Canarios, según lo establecido en el art. 26.a) de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, en relación con el art. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento

---

\* Ponente: Sr. Belda Quintana.

Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) y el art. 12.3 LCCC. Como hemos indicado en otras ocasiones (Dictamen 179/2022, de 5 de mayo, entre otros) el art. 12.3 LCCC ha de interpretarse en el sentido de que la autoridad legitimada para solicitar el correspondiente dictamen es la que ostente la representación legal de la entidad, cuando se trate de organizaciones con personalidad jurídica propia y funcionamiento autónomo, siempre que su eventual adscripción orgánica no lesione su autonomía funcional (entidades públicas empresariales, organismos autónomos y consorcios).

4. En el análisis a efectuar resultan de aplicación además de la citada LPACAP, los arts. 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias y el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, aprobado mediante Decreto 52/2005, de 12 de abril; y el Decreto 117/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de policía y gestión de los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de Canarias (RPG, en adelante).

5. Concurren los requisitos de legitimación activa y pasiva, tanto por parte del interesado para reclamar, por haber sufrido un daño personal como consecuencia, presuntamente, del funcionamiento de Puertos Canarios [art. 4.1.a) LPACAP]; como por parte de la entidad a la que se dirige la reclamación, toda vez que se le imputa la producción del daño por el que se reclama.

En cuanto a la competencia para tramitar y resolver el procedimiento, corresponde a la Administración autonómica, actuando mediante la entidad Puertos Canarios, titular de las instalaciones en las que se produjo el daño reclamado

6. No se cumple con el requisito de no extemporaneidad de la reclamación (art. 67 LPACAP), cuestión que se abordará en el Fundamento IV.

## II

Con fecha de Registro de Entrada en la entidad de Puertos Canarios el 31 de enero de 2020, el interesado presenta reclamación de responsabilidad patrimonial, mediante la que solicita de Puertos Canarios una indemnización como consecuencia de las presuntas lesiones y secuelas causadas como consecuencia de la caída sufrida el día 18 de junio de 2017, al pasar por la rampa de entrada al pantalán del Puerto de La Restinga, con carretilla y enseres de pesca, al existir un hueco en dicha infraestructura portuaria, produciendo el atrapamiento del Miembro Inferior Derecho en dicho orificio, sin que pudiera hacer nada para evitarlo.

Tras recibir ayuda del oficial del puerto logró incorporarse, pero pasados unos días, a la vista que el dolor seguía en aumento, decidió acudir a su médico de cabecera en el Centro de Salud del Servicio Canario de Salud, quien lo derivó para su valoración al servicio de Traumatología del Hospital Nuestra Señora de Los Reyes, en Valverde, produciéndose el diagnóstico inicial de lesión en menisco interno rodilla derecha, y causando baja laboral desde el 29/08/2017.

Después de la realización de una resonancia magnética nuclear (RMN) -continúa el reclamante-, ésta reveló que existía rotura de cuerno posterior de menisco en rodilla derecha, teniendo que ser intervenido quirúrgicamente en dos ocasiones, una en 2017 y otra en 2018.

Como consecuencia del accidente de trabajo laboral se dictamina por la Dirección Provincial del Instituto Provincial de la Seguridad Social en Santa Cruz de Tenerife, en fecha 11 de diciembre de 2018, la existencia de un cuadro clínico residual y las limitaciones orgánicas y funcionales siguientes: *«Meniscopatía y Gonartrosis derecha descompensada que precisó 2 cirugías con repercusión funcional moderada. Limitación para actividades de sobrecarga mantenida de miembros inferiores, bipedestación y deambulación prolongada»*. Es calificado por el Equipo de Valoración de Incapacidades (EVI), como inválido permanente en el grado de incapacidad permanente total para su profesión habitual, que podrá ser revisada por agravamiento o mejoría a partir del 16/10/2020.

Por todo ello, reclama 163.567,61 euros de indemnización, adjuntando documentación médica diversa e informe del Oficial de Puertos.

En el citado informe del Oficial de Puertos, de 30 de agosto de 2017, se dice lo siguiente:

*«El día 18 de junio de 2017 encontrándome yo en los pantalanes en la zona y en el puesto P3-01, desamarrando el yate "ASSEGUAY", que partía del puerto hacia Tenerife. En ese momento cuando un pescador que salía a faenar, y debido a que llevaba una carretilla con sus enseres no vio un hueco que había en la zona donde el pasaba en ese momento y por accidente metió el pie en él, teniendo yo que ayudarle a sacar el pie del hueco y estando un buen rato para recuperarse del dolor saliendo luego a faenar (...)»*.

### III

1. En cuanto a la tramitación procedimental de la reclamación, constan las siguientes actuaciones:

1.1. Tras la presentación de la reclamación el 31 de enero de 2020, el 27 de octubre de 2020 el Oficial de Puertos vuelve a informar lo siguiente:

*«1- El día de la incidencia fue el 18 de junio del 2017, domingo. Me encontraba yo en el puerto y en los pantalanes no trabajando por haber quedado con el dueño del barco (...) para ayudarle a soltar los cabos y recoger la llave de la puerta de entrada al pantalán.*

*2-Haciendo la maniobra de soltar amarras y de espaldas en el momento de ocurrir la incidencia de la caída oigo el ruido y veo al pescador con el pie dentro del hueco, y lo ayudo a sacar el pie de él, una vez recuperado salió a continuación a faenar, también haciéndolo en los días sucesivos.*

*3-El hueco existía con anterioridad al incidente, era pequeño y a un lado del pantalán. (...)».*

1.2. Con fecha 9 de noviembre de 2020, mediante la Resolución del Director-Gerente de la citada entidad, se resuelve admitir a trámite la solicitud de responsabilidad patrimonial presentada por el interesado.

Seguidamente, se requiere al interesado para la subsanación y mejora de la reclamación presentada ante Puertos Canarias, particularmente sobre la valoración de los daños, por lo que, notificado oportunamente, el interesado presenta escrito aclaratorio sobre la cantidad reclamada y escrito sobre la firma requerida debidamente incorporada al documento.

1.3. Con fecha 11 de marzo de 2021 se solicita informe a la aseguradora de Puertos Canarias sobre la valoración de los daños reclamados por el interesado, la cual los valora en 30.088 euros, acompañando informe médico de valoración.

1.4. Con fecha 30 de marzo de 2022, se emite el informe técnico preceptivo del Jefe de Explotación de Puertos Canarias, indicando al respecto:

*« (...) 1. Uso de escaleras, pasarelas y pantalanes.*

*Las condiciones de uso de escaleras, pasarelas y pantalanes vienen reguladas en el Título IV -acceso y circulación en las zonas de servicio- del Decreto 117/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de policía y gestión de los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de Canarias (en adelante RPG).*

*El uso de escaleras y pasarelas de acceso a muelles y pantalanes será exclusivamente para operaciones de embarque y desembarque, quedando prohibidos la interrupción del libre paso y la ocupación o uso de las mismas para fines diferentes (Art. 14.1 del RPG).*

*2. Gestión de amarres.*

*El artículo 44 del RPG describe las condiciones de gestión en los amarres para el atraque de embarcaciones deportivas, extendiéndose las condiciones de aplicación a cualquier tipo de embarcación que haga uso del atraque en pantalanes, disponiendo en el apartado 5 del artículo las normas de uso de los pantalanes. En particular se disponen las siguientes normas:*

*•5.4. Solo se podrá ocupar el pantalán, con enseres, el tiempo necesario para realizar las operaciones de embarque y desembarque y el normal avituallamiento de la embarcación.*

*•5.6. Solo se podrá realizar en el atraque las reparaciones a flote, el aprovisionamiento y demás operaciones que sean las normales de preparación para la navegación.*

*•5.10. No se podrá circular por el pantalán con carretillas y otros elementos que puedan provocar daños en el pavimento.*

*Tal y como se describen los hechos, se accedió al pantalán con carretilla y enseres de pesca, cuando se dispone en las alineaciones de muelle de ribera y muelle adosado al dique de protección de muelles no definidos como de atraque de base, donde embarcaciones comerciales y pesqueras pueden realizar operaciones de carga y descarga, movimiento de pasajeros, avituallamiento, prestación de servicios, aprovisionamiento, etc.*

*No obstante, tal como informa el Oficial de Puertos en su informe de fecha 20 de octubre de 2020, en el lugar y fecha del referido incidente existía un pequeño hueco en el pavimento a un lado del pantalán, sin balizamiento y/o señalización que advirtiera del riesgo existente en el pavimento. (...) ».*

1.5. Con fecha 19 de abril de 2022, se acuerda conceder el trámite de audiencia del expediente al interesado, advirtiéndole que podrá formular alegaciones, así como presentar cuantos documentos y/o justificantes tuviere por convenientes para la defensa de su legítimo derecho en un plazo de 10 días desde la notificación del citado trámite. El interesado presenta escrito de alegaciones reiterando sus pretensiones iniciales y planteando diversas cuestiones sobre el contenido de los informes del expediente.

1.6. Con fecha 20 de julio de 2022, se emite una primera Propuesta de Resolución de sentido desestimatorio al considerar que la relación de causalidad exigida entre el accidente alegado y el funcionamiento del servicio público de Puertos Canarios no ha sido acreditada por el afectado.

1.7. Una vez solicitado, este Consejo emite el Dictamen 383/2022, de 13 de octubre, en el que se concluyó que debía retrotraerse el procedimiento a efectos de dar audiencia al interesado sobre la posible prescripción de la acción para reclamar; que por la Instrucción del procedimiento se requiriera fotografías del desperfecto;

así como un informe complementario del Servicio que clarificare o despejare las dudas de este Consejo sobre las dimensiones y ubicación del desperfecto en el pantalán, cuestiones relativas al amarre y estiba de embarcaciones pesqueras en los pantalanes, normativa aplicable, y el uso de carretillas para los aparejos de pesca; y, finalmente, se respondiera a las alegaciones presentadas por el reclamante.

1.8. Producida la retroacción del procedimiento, consta informe técnico complementario detallado del Jefe de Explotación de Puertos Canarios al que adjunta reportaje fotográfico, y que, particularmente, indica:

*«1. Dimensiones y ubicación del desperfecto en el pantalán.*

*Por la información recopilada a través del Oficial de Puertos del puerto de La Restinga, el citado desperfecto en el pavimento del pantalán se ubicaba en la transición entre los pantalanes denominados nº 1 y nº 3, en la margen derecha (sentido de entrada) de la rampa que sirve de acceso a los pantalanes, concretamente en la unión entre el pantalán nº 1 y un pequeño tramo de pantalán auxiliar, de dimensiones en planta aproximadas de 4,00 m de largo por 1,50 m de ancho, que hace de zona de paso y/o unión entre esos dos pantalanes, según se define gráficamente en la Imagen 1 seguida.*

*(...)*

*El hueco de unión entre el pantalán auxiliar y el pantalán nº 1 se resuelve con dos tablas del mismo pavimento del pantalán, fijados sobre perfiles laminados de aluminio, como se muestra en detalle en la composición de imágenes seguidas (Imagen 2). Consultado fichero de datos de Puertos Canarios, no constan fotografías del desperfecto ni de la ubicación previas al accidente.*

*(...)*

*En cuanto al hueco originado por el desperfecto en el pavimento del pantalán, se debió a la falta de un tramo de madera de dimensiones totales aproximadas de 0,67 m de largo por 0,06 m de ancho, lo que provocó un hueco de paso libre en el pavimento de dimensiones aproximadas de 0,32 m de largo por 0,10 m de ancho. En la siguiente imagen que se adjunta se muestra, para comparativa, la pisada de un pie sobre la tabla repuesta del pavimento.*

*(...)*

*No obstante, tal como informa el Oficial de Puertos en su informe de fecha 20 de octubre de 2020, en el lugar y fecha del referido incidente donde existía el pequeño hueco en el pavimento a un lado del pantalán, no consta la presencia de balizamiento y/o señalización que advirtiera del riesgo existente en el pavimento.*

*2. Amarre y estiba de embarcaciones pesqueras en los pantalanes, normativa aplicable, y el uso de carretillas para los aparejos de pesca.*

*La gestión de atraques viene regulada en el Título V -Atraques- del Decreto 117/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de policía y gestión de los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de Canarias (en adelante RPG).*

*La gestión de atraque de embarcaciones que sean consideradas como pesqueras dentro del puerto, con distintivo de matrícula lista de 3ª, queda regulada por el Capítulo II -Atraque de embarcaciones pesqueras- del RPG. En caso de embarcaciones deportivas, con distintivo de matrícula de lista 7ª, la gestión de atraque está regulada en el Capítulo III -Atraque de embarcaciones deportivas- del mismo texto del RPG, haciéndose extensiva para embarcaciones de actividad comercial con distintivo de matrícula de lista 6ª.*

*Por razones de explotación y ordenación de la lámina de agua, no existiendo posibilidad de establecer una clara diferenciación de zonas de fondeo interior y atraques en función de la especialización de actividades (pesquera, deportiva y/o comercial) se establece de la manera más eficaz posible la ordenación de atraques, estableciendo tanto en pantalanes, amarres en fondeo, o en muelles, los módulos correspondientes a los distintos espacios de atraque, organizados por esloras y mangas, el calado disponible y los canales de navegación, áreas de flotación y zonas de reserva.*

*En el caso particular del puerto de La Restinga, por las dimensiones de la dársena, su configuración y disposición de las estructuras de atraque y amarre, la ordenación de atraques en pantalán no queda establecida por diferenciación de especialización, uso o actividad, quedando los atraques organizados por criterios de esloras y mangas, el calado disponible y los canales de navegación, áreas de flotación y zonas de reserva. Es por ello que en cuanto a la gestión de amarres para el atraque de embarcaciones pesqueras, deportivas o comerciales, aludiendo a razones de explotación y ordenación de las actividades en la misma zona de atraque, se aplica de manera extensible las condiciones de gestión en los amarres para el atraque de embarcaciones deportivas (artículo 44 del PRG) a las embarcaciones del resto de actividades, salvo lo regulado expresamente para ellas según su especialización y/o actividad en el RPG.*

*De manera general, las condiciones de uso de escaleras, pasarelas y pantalanes vienen reguladas en el Título IV -Acceso y circulación en las zonas de servicio- del RPG. Se determina en el artículo 14.1 el uso de escaleras y pasarelas de acceso a muelles y pantalanes, siendo exclusivamente para operaciones de embarque y desembarque, quedando prohibidos la interrupción del libre paso y la ocupación o uso de las mismas para fines diferentes.*

*En el artículo 44 del RPG describe las condiciones de gestión en los amarres para el atraque de embarcaciones deportivas, y como se justificó anteriormente extensible al resto de actividades, dispone en su apartado 5 las normas de uso de los pantalanes. En particular se disponen las siguientes normas:*

· 5.4. Solo se podrá ocupar el pantalán, con enseres, el tiempo necesario para realizar las operaciones de embarque y desembarque y el normal avituallamiento de la embarcación.

· 5.6. Solo se podrá realizar en el atraque las reparaciones a flote, el aprovisionamiento y demás operaciones que sean las normales de preparación para la navegación.

· 5.10. No se podrá circular por el pantalán con carretillas y otros elementos que puedan provocar daños en el pavimento.

En lo relativo a manipulación de mercancías, y en particular para la actividad pesquera, el artículo 92 de RPG establece que los pertrechos y vituallas de pesca deben ser embarcados, desembarcados o manipulados en los lugares que se fijen por la Administración portuaria canaria, siendo de aplicación a los muelles y zonas pesqueras, independientemente de los reglamentos especiales que puedan existir para regular las operaciones que se realicen en los mismos. En el puerto de La Restinga se dispone en las alineaciones de muelle de ribera y muelle adosado al dique de protección de muelles no definidos como de atraque de base (vgr. muelle de operaciones de carga y descarga, avituallamiento, combustible, etc.), donde embarcaciones comerciales y pesqueras pueden realizar operaciones de carga y descarga, movimiento de pasajeros, avituallamiento, prestación de servicios, aprovisionamiento, etc., quedando su uso regulado en el Capítulo I -Normas Generales- del Título V -Atraques- del RPG.

Como quedan descritos los hechos del accidente, se accedió al pantalán con carretilla y enseres de pesca, no realizándose la operación de embarque de estos pertrechos o enseres de pesca a través de los muelles no definidos como de atraque de base. De esta manera, el artículo 93.3 -Precauciones referentes a los elementos auxiliares- dispone que en todo caso, la avería o accidente que se produzca a consecuencia del mal estado o del mal uso de aquellos medios, será de la entera responsabilidad de su propietario o usuario».

1.9. En el trámite de audiencia se pone en conocimiento del interesado la posible prescripción de la acción para reclamar, constando acuse de recibo de Correos de que tal trámite fue notificado el 2 de noviembre de 2022, sin que el interesado haya presentado alegación alguna al respecto.

1.10. Finalmente, se emite la segunda Propuesta de Resolución, de sentido igualmente desestimatorio.

2. Se ha incumplido el plazo de seis meses que para la resolución del procedimiento establece el art. 91.3 LPACAP. No obstante, la demora producida no impide que se dicte resolución, pesando sobre la Administración la obligación de resolver expresamente, a tenor de lo establecido en los arts. 21.1 y 24.3.b) LPACAP.

## IV

1. La Propuesta de Resolución es de sentido desestimatorio al considerar prescrito el derecho a reclamar y, además, por una parte, porque se duda que las lesiones y secuelas por las que se reclama se deban a la caída producida -puesto que según informe médico de valoración se trata de lesiones degenerativas y no traumáticas-, y, por otro, porque la conducta poco cuidadosa del interesado -al circular con una carretilla estando prohibido- le impidió ver el pequeño hueco en el pantalán, por lo que se rompe el nexo causal.

2. Antes de entrar en el fondo del asunto planteado, debemos analizar si la reclamación se ha presentado por el interesado dentro del plazo legalmente establecido para ello, o por el contrario ésta podría incurrir en extemporaneidad en el caso de haberse presentado transcurrido el cómputo del año que señala el art. 67 LPACAP.

Del examen del expediente, se desprende lo siguiente:

El hecho lesivo se produjo el 18 de junio de 2017, y la reclamación se presentó el 31 de enero de 2020, esto es, dos años y medio después de la caída soportada por el afectado en el pantalán.

Todo ello considerando que el afectado tuvo que ser intervenido en diversas ocasiones, pues como señala el informe médico de 18 de febrero de 2019, sobre el diagnóstico de rotura de cuerno posterior de menisco interno, condropatía rotuliana y osteocondritis de rotula y distensión de ligamento medial, fue intervenido de *«meniscectomía parcial artroscópica el 16/11/2017, evidenciando en acto operatorio lesión condral rotuliana grado IV y en condilo femoral medial grado II-III (condropatía rotuliana severa y gonartrosis moderada), en controles posteriores paciente se recupera correctamente de intervención pero refiere que persiste con sintomatología previa, por lo que se solicita nueva RMN en febrero 2018, que informa condropatía rotuliana grado III-IV con osteocondritis, menisco interno con ausencia del mismo (debido a meniscectomía realizada) y persistencia de imagen de desgarro en zona de cuerno posterior; por lo que se sospecha meniscectomía parcial insuficiente y se programa para ampliación de la misma, que se realiza el 24/05/2018, asegurándose de extraer el menisco externo casi en su totalidad; paciente con recuperación de segunda artroscopia de forma habitual pero refiere persistencia de molestias a predominio rotuliano con la flexión a más de 90°, en vista de no mejoría tras ambas artroscopias y de lesiones condrales rotulianas grado IV y también de lesiones femorotibiales mediales Grado II-III se deriva a hospital de referencia para valorar artroplastia total de rodilla».*

No obstante, este diagnóstico de 18 de febrero de 2019 se basa en una consulta del Servicio de Traumatología del Hospital Nuestra Señora de los Reyes, de Valverde, efectuada el 27 de junio de 2018, como bien apunta la Propuesta de Resolución.

También consta en el expediente, Dictamen Propuesta del Equipo de Valoración de Incapacidades de la Dirección Provincial del Instituto nacional de la Seguridad Social, de 16 de octubre de 2018, en el que se propone a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, la calificación del interesado con una incapacidad permanente total para su profesión habitual, aprobándose tal Dictamen por el Director del Instituto Social de la Marina, según el reclamante, el 11 de diciembre de 2018 (la falta de nitidez del documento obrante en el expediente impide verificar dicha fecha).

Sobre esta cuestión, la Propuesta de Resolución, en su fundamento de derecho duodécimo, indica lo siguiente:

*« (...) hemos de decir que el interesado-reclamante tuvo el accidente el 18 de junio de 2017, así como que, por una parte, se le otorga/concede desde el Instituto Nacional de la Seguridad Social la incapacidad permanente total para su profesión habitual en/con fecha 16 de octubre de 2018 (documento nº 09 adjunto al escrito-reclamación de fecha 31 de enero del 2020) y, por otra, y según sale del informe del Servicio/Unidad de traumatología del Hospital Nuestra Señora de Los Reyes de Valverde - El Hierro (documento nº 08 adjunto al escrito-reclamación de fecha 31 de enero del 2020), informe éste el cual data la parte reclamante en fecha 18 de febrero de 2019, si bien -según sale del mismo- su emisión se basa en la consulta realizada por el interesado en/con fecha 27 de junio de 2018 y mediante el cual -parece que- se determinan el alcance de las secuelas; siendo la fecha de presentación del escrito-reclamación de responsabilidad patrimonial el 31 de enero del 2020 debemos concluir que cuando (...) interpuso la acción en reclamación de responsabilidad había prescriptivo -en exceso- el plazo para el ejercicio de la misma pues -SEUO totalmente involuntarios- debemos situar el "dies a quo" en el momento en que se determinó el alcance de las secuelas, a saber, el 27 de junio de 2018 o, a lo sumo, en fecha 16 de octubre de 2018.*

*Significar que, respecto a la prescripción puesta de manifiesto por este ente público empresarial en el trámite de audiencia y puesta de manifiesto del expediente administrativo (ANTECEDENTE DE HECHO nº 14.-), el interesado nada alega de contrario».*

Como decíamos en el Dictamen 383/2022 sobre este mismo asunto, conforme a la reiterada jurisprudencia, el plazo de prescripción comienza a computarse, según el principio de la *actio nata*, a partir del momento en que la determinación de los daños es posible, y esta coyuntura solo se perfecciona cuando se tiene cabal conocimiento del daño y, en general, de los elementos de orden fáctico y jurídico

cuyo conocimiento es necesario para el ejercicio de la acción (véase, en igual sentido, el Dictamen de este Consejo 445/2021, de 23 de septiembre).

Además, en el Dictamen 376/2016, de 17 de noviembre, se señala que:

*«Este Consejo Consultivo ha manifestado de forma reiterada y constante, tal como se hace en el Dictamen 103/2016, de 8 de abril, que reitera lo dicho, entre otros, en los Dictámenes 112/2014, de 2 de abril y 462/2014, de 30 de diciembre-, que el dies a quo del cómputo del plazo de prescripción comienza a partir del momento en que se objetivan las lesiones con el alcance definitivo de las secuelas, considerando que los tratamientos médicos posteriores no interfieren en ese cómputo, entre ellos, los tratamientos rehabilitadores y paliativos y las revisiones o controles médicos (...)».*

En consecuencia, a la vista de la documentación obrante en el expediente, resulta que las lesiones se han objetivado, en el mejor de los casos, el 11 de diciembre de 2018, día en el que comenzó a transcurrir el plazo de prescripción, circunstancia esta última que se produjo el 11 de diciembre de 2019, por lo que habiéndose presentado la reclamación el 31 de enero de 2020 la misma es extemporánea, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 67 LPACAP.

3. El motivo anterior, ya basta, por sí solo, para desestimar la pretensión del reclamante. No obstante, habiendo entrado la Propuesta de Resolución a resolver sobre el fondo de la cuestión planteada, procede analizar la argumentación contenida en ella sobre la relación de causalidad.

Así, en primer lugar se observa que de acuerdo con el informe médico de valoración emitido por la entidad aseguradora, en relación con el accidente sufrido en fecha 18 de junio de 2017, los hallazgos de la RMN son hallazgos degenerativos no traumáticos. No existe líquido intraarticular y la lesión del cuerno posterior del menisco interno es una lesión degenerativa. Por lo demás, valora el daño supuestamente causado en 30.088 euros. Este informe no ha sido desvirtuado por prueba alguna o alegación presentada por el interesado.

Al respecto conviene recordar que como ha reiterado en múltiples ocasiones este Consejo Consultivo, el primer requisito para el nacimiento de la obligación de indemnizar por los daños causados por el funcionamiento de los servicios públicos es que el daño alegado sea consecuencia de dicho funcionamiento. La carga de probar este nexo causal incumbe al reclamante, tal como establece la regla general de 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 oponente. 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 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, pero que no tiene el efecto de imputar a la Administración toda lesión no evitada, ni supone resolver en contra de aquélla toda la incertidumbre sobre el origen de la lesión (STS de 20 de noviembre de 2012).

4. Por otra parte, ciertamente, el informe emitido por el Oficial de Puertos confirma la caída manifestada por el reclamante, y la existencia del hueco, pero no se ha llegado a trasladar fehacientemente al expediente si las lesiones sufridas por el afectado el 29 de agosto de 2017 se corresponden con las alegadas en el día de la caída el 18 de junio de 2017. Además, el propio informe del citado Oficial confirma que el afectado continuó con su jornada laboral instantes después de la caída y en los días sucesivos, lo que no impide pensar que las lesiones pudieron haberse producido con anterioridad, tratándose al parecer de lesiones degenerativas y no traumáticas.

Concretamente, debe destacarse que el afectado tras la caída sufrida saliera a faenar tanto el inmediato día posterior al accidente como en los días sucesivos, según nos indica el Oficial de Puertos en su informe, siendo que la primera asistencia médica que prueba el afectado recibir fue transcurridos más de dos meses desde la lesión soportada, habiendo ido a trabajar en su oficio de pescador tras la caída durante varias jornadas, sin que el interesado haya alegado algo en contra de este dato informado por el Oficial de Puertos.

Por esta razón, tampoco se prueba la existencia del necesario nexo causal entre el funcionamiento del servicio y las lesiones alegadas por el interesado.

5. Finalmente, el nexo causal también se ha quebrado por el propio actuar del afectado, que asumió su propio riesgo al circular con la carretilla por el pantalán -lo que le impidió ver el pequeño hueco, que podía ser fácilmente sorteable-, pues la normativa sobre el uso correcto del muelle es clara al respecto al establecer la prohibición de circular por el embarcadero con carretilla, cualquiera que fuese la dimensión de este vehículo o fin perseguido.

Por tanto, el interesado con su conducta y falta de cuidado al deambular, al haber hecho uso de la carretilla y circular con esta por una zona no permitida

específicamente por la norma reguladora del uso del pantalán (art. 44 RPG, sobre gestión de amarres, punto 5.10. «*No se podrá circular por el pantalán con carretillas y otros elementos que puedan provocar daños en el pavimento*»), ha provocado la ruptura del nexo causal.

En consecuencia, de acuerdo con la Instrucción del procedimiento, tampoco aquí ha resultado acreditado por el interesado el nexo causal requerido entre el funcionamiento del servicio y el daño causado.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución por la que se desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial planteada frente a la Administración Pública implicada, se considera que es conforme a Derecho por las razones señaladas en el Fundamento IV.