



Consejo Consultivo de Canarias

## D I C T A M E N 3 4 4 / 2 0 2 3

(Sección 2.<sup>a</sup>)

San Cristóbal de La Laguna, a 27 de julio de 2023.

Dictamen solicitado por el Sr. Presidente de Puertos Canarios en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en representación de (...), por daños ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público de Puertos Canarios (EXP. 322/2023 ID)\*.*

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

### I

1. Por el Sr. Presidente de Puertos Canarios se solicita, con fecha 3 de julio de 2023 (registro de entrada en este Consejo Consultivo de 4 de julio de 2023), dictamen en relación con la Propuesta de Resolución de un procedimiento de responsabilidad extracontractual de dicha entidad, adscrita a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, iniciado mediante solicitud formulada por (...), en representación de (...), por los daños sufridos en la embarcación de su propiedad, de nombre (...) (con matrícula (...)), que se considera ocasionados por el mal funcionamiento del servicio público Puertos Canarios.

2. El interesado solicita una indemnización de 16.380,00 euros. Esta cuantía determina la preceptividad del dictamen, la competencia del Consejo Consultivo de Canarias para emitirlo y la legitimación del Sr. Presidente de Puertos Canarios 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 (LCCC), en relación con el art. 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP) y con el art. 26.a) de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias (LPC).

---

\* Ponente: Sra. de León Marrero.

Procede advertir que, con fecha 4 de noviembre de 2021, el Pleno de este Consejo Consultivo tomó el acuerdo de mantener la doctrina mayoritaria que interpreta extensivamente el art. 12.3 LCCC en el sentido de considerar 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). En consecuencia, se admite la legitimación de la Presidencia de Puertos Canarios para solicitar el Dictamen de este Consejo.

3. En el análisis a efectuar de la Propuesta de Resolución, resultan de aplicación, junto a las ya citadas LPACAP y LPC, el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, aprobado mediante Decreto 52/2005, de 12 de abril, y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP).

4. Concurren los requisitos de legitimación activa y pasiva. Por parte del interesado, ostenta legitimación activa para reclamar por haber sufrido un perjuicio económico como consecuencia, presuntamente, del funcionamiento de la entidad Puertos Canarios [art. 4.1.a) LPACAP]. El reclamante actúa a su vez, mediante representación debidamente acreditada (art. 5.1 LPACAP).

Por parte de la entidad Puertos Canarios, concurre el requisito de legitimación pasiva, toda vez que se le imputa la producción del daño por el que se reclama.

5. 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. Asimismo, se cumple el requisito de no extemporaneidad de la reclamación (art. 67 LPACAP) toda vez que la reclamación se presentó el día 8 de marzo de 2021 respecto de daños producidos de forma continuada al menos durante los años 2019 y 2020, constanding en el expediente escritos del interesado de agosto de 2020, remitidos a las autoridades portuarias y referidos a la producción de los daños que reclama.

7. En el presente supuesto, se ha superado el plazo de seis meses que, para su resolución, establece el art. 91.3 LPACAP. La demora producida no impide, sin embargo, la resolución expresa del procedimiento, sin que la Administración quede

vinculada al resolver expresamente por el sentido desestimatorio del silencio administrativo producido con anterioridad [arts. 21.1 y 24.3.b) LPACAP].

## II

En cuanto a los antecedentes de hecho que dan lugar a la presente reclamación, en el escrito del interesado se expone:

*«Primero.- Que soy propietario de la embarcación con matrícula (...), denominada (...), con atraque en el Puerto de Playa San Juan, Municipio de Guía de Isora, en la Isla de Tenerife.*

*Segundo.- Que soy el titular de una empresa familiar que gira bajo el nombre comercial de (...), cuya actividad consiste en la pesca deportiva y la actividad recreativa de observación de cetáceos, y cuyo medio de explotación es la embarcación con matrícula (...), anteriormente reseñada.*

*Tercero.- Que la embarcación de mi propiedad anteriormente reseñada viene sufriendo desde hace años continuos daños prácticamente a diario, daños que podemos clasificar de dos tipos:*

*En primer lugar los daños que se venían produciendo a diario como consecuencia de las personas que diariamente pescaban en el muelle del Puerto de Playa San Juan a pesar de estar prohibido, tal y como se indicaba en varios carteles que existían tanto a la entrada del Puerto como a lo largo del muelle de Playa San Juan.*

*Se aporta como prueba acreditativa de ello fotos del cartel de prohibido pescar que actualmente se encuentra ubicado a la entrada del muelle bajo el número UNO de documentos, no pudiendo aportar a día de hoy los que se ubicaban a lo largo del muelle dado que han sido retirados recientemente.*

*En segundo lugar los daños que se vienen ocasionando como consecuencia de actos vandálicos realizados de forma intencionada.*

*Cuarto.- En cuanto a los daños que se han ocasionado en mi embarcación por las personas que diariamente pescaban en el muelle del Puerto de Playa San Juan (hasta el pasado mes de agosto de 2020), a pesar de estar prohibido, estos han afectado al casco de la embarcación, a sus toldos y lonetas, y a las colchonetas de proa, dado que con sus aparejos (boyas, anzuelos, plomos etc.), alcanzaban a mi embarcación que se encuentra amarrada y fondeada en primera línea del Puerto de Playa San Juan, y al alcance de las personas que pescaban en el muelle, produciendo impactos o perforaciones sobre la superficie de la cubierta, y rasgando los toldos y colchonetas, de hecho he tenido que cambiar el toldo de la embarcación varias veces, la última en marzo de 2020, y a día de hoy se encuentra nuevamente dañado presentando rasgaduras y perforaciones que no tiene su origen en las*

costuras, tal y como se detalla en el punto 4.2 del informe del técnico pericial (...) que aportamos a la presente reclamación de responsabilidad patrimonial.

Se aporta la factura nº 22/2020 de 4 de marzo de 2020, por -importe de QUINIENTOS TREINTA Y CINCO EUROS (535,00 €) emitida por (...) bajo el número DOS de documentos, correspondiente al toldo instalado en la embarcación en marzo de 2020.

Quinto.- Que llevo varios años solicitando que se prohibiera la pesca dentro del muelle del Puerto de Playa San Juan, además de interponer varias denuncias en la Guardia Civil, y reclamaciones a Puertos Canarias, por los continuos daños que venía sufriendo mi embarcación por las persona que diariamente pescan dentro del puerto a pesar de estar prohibido.

Se aporta como prueba acreditativa de ello bajo los números TRES, CUATRO Y CINCO de documentos las reclamaciones interpuestas a Puertos Canarias con fecha 2 de mayo de 2019, 2 de diciembre de 2019, y correo electrónico enviado a Puertos Canarias ([explotacion@gestionpuertoscanarios.es](mailto:explotacion@gestionpuertoscanarios.es)) con fecha 12 de diciembre de 2019 en el que adjuntábamos la reclamación interpuesta el 2 de diciembre de 2019 además de un total de 19 fotos de los daños de la embarcación en ese momento.

Sexto.- Finalmente y después de las continuas denuncias tanto por mi parte, como por parte de otros usuarios del Puerto de Playa San Juan, se ha puesto solución a la pesca en el muelle de Playa San Juan, ya que a partir del pasado mes de agosto de 2020, se comenzó a exigir por parte de la empresa de seguridad del puerto el cumplimiento de la prohibición de pescar a lo largo del muelle conforme se indica en los carteles de la entrada del puerto, y sólo se permite la pesca en la punta del muelle, lejos por tanto de la distintas embarcaciones tanto de pesca, como recreativas con atraque en el Puerto de Playa San Juan

Sin embargo dicha solución llega tarde para esta parte, pues la embarcación se encuentra gravemente dañada como consecuencia de las personas que venían pescando diariamente en el muelle del Puerto de Playa San Juan, daños a los que hay que sumar los que se vienen ocasionando por continuos actos vandálicos.

Séptimo.- En cuanto a los daños que se vienen ocasionando por actos vandálicos realizados de forma intencionada, he observado que los mismos se deben producir durante la noche y desde otra embarcación, dado que cuando comienzo mi jornada de trabajo durante la mañana, es cuando observo daños en la embarcación que no presentaba el día anterior, dichos daños han venido apareciendo recientemente en la cubierta de la embarcación con grietas a lo largo de la misma, en la hélice, en la superestructura, y en el marco central de las ventanas de estribor.

Octavo.- Que he venido denunciado la realización de dichos actos vandálicos ante la Guardia Civil, y ante Puertos Canarias, además de ponerlo en conocimiento de la empresa que lleva la seguridad del puerto, y del oficial de puertos, sin embargo estos últimos no se

*han tomado en serio mis denuncias, y su única respuesta es que a ellos no les concierne, y que le corresponde a Puertos Canarias en Santa Cruz solucionar este problema, pero Puertos Canarias no ha dado respuesta alguna a las reclamaciones interpuestas, ni han puesto solución a este problema, a pesar de existir una empresa de seguridad que se supone que debe exigir el cumplimiento de las normas dentro de las instalaciones del puerto, y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público, tal y como se regula en el artículo 23 1. H) DE LA Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias:*

*"1. Para el ejercicio de sus competencias, «Puertos Canarias» tendrá las siguientes funciones:*

*h) Aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.*

*(...)*

*En el caso presente, resulta inequívoca la existencia de nexo causal entre el funcionamiento anormal de los servicios públicos dependientes de esa Administración y el resultado lesivo o dañoso producido en los derechos e intereses legítimos de esta parte, por cuanto que Puertos Canarias no ha hecho cumplir con la prohibición de pescar en el muelle del Puerto de Playa San Juan, a pesar de estar prohibido, y existir una empresa de seguridad que se supone que debe exigir el cumplimiento de las normas dentro de las instalaciones del puerto, y aplicar la sanción correspondiente por el incumplimiento de dicha prohibición, produciéndose como consecuencia de ello daños en la embarcación de mi propiedad.*

*Además de ello Puertos Canarias no ha adoptado las medidas de seguridad necesarias y eficaces para evitar actos vandálicos, produciéndose como consecuencia de ello en la embarcación de mi propiedad, los daños descritos en el Informe Técnico Pericial aportado bajo el número DOCE de documentos, con riesgo incluso de hundimiento, y ello a pesar de existir una empresa de seguridad que se supone que debe adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.*

*Se aporta, junto con la reclamación, informe técnico pericial en el que se concluye:*

*«Una vez evaluados y valorados los daños, se observa que:*

*- La embarcación (...) con matrícula 6ª TE-1-21-15 presenta daños no originados por su uso diario o por falta de mantenimiento.*

*- La cubierta de la embarcación presenta daños intencionados de impactos o perforaciones realizados con un objeto rígido.*

*- La lona de la embarcación presenta perforaciones no atribuibles a su uso diario o por falta de mantenimiento.*

- El marco central de las ventanas de estribor presenta deformaciones no atribuibles a su uso diario o por falta de mantenimiento que ha generado la delaminación de las láminas solares de las ventanas.

- Las hélices presentan marcas de haber sido traccionadas a través de los pies de las palas por cabos y/o cadenas.

- Los motores, de acuerdo con la información facilitada por (...), presentan vibraciones anómalas cuando se encuentran en funcionamiento.

- Las barras de acero de la superestructura presentan daños por cizalladura de haber sido traccionadas por cabos y/o cadenas.

- La superficie de la cubierta presenta grietas superficiales debido a las tensiones estructurales sufridas por las tracciones que han sufrido las barras de acero de la superestructura.

- (...) ha presentado denuncias a la Guardia Civil del municipio de Guía de Isora por daños de origen vandálico sobre la embarcación con matrícula (...), de la cual es propietario.

- (...) ha presentado una declaración jurada donde afirma y ratifica que los daños evaluados tienen origen ajeno a su persona o su entorno.

Con esto se concluye que:

Los daños sufridos en la cubierta, en el toldo y en el marco central de las ventanas de estribor de la embarcación (...), con matrícula (...), propiedad de (...) no han sido causados por daños debido al uso rutinario para el que se dedica la embarcación o por falta de mantenimiento en la misma, existiendo evidencias suficientes para afirmar que estos daños tienen un origen vandálico».

### III

Los principales trámites del procedimiento que constan en el expediente son los siguientes:

1. El procedimiento se inició mediante la presentación de la reclamación efectuada el día 8 de marzo de 2021.

2. El 28 de mayo de 2021 se admitió a trámite la reclamación a través de la Resolución del Director Gerente de la entidad Puertos Canarios n.º 2021/0039.

3. El procedimiento cuenta, entre otros, con los informes del Oficial de Puertos del Puerto de Playa San Juan, el informe técnico del Jefe de Explotación Provincial de Santa Cruz de Tenerife y el informe pericial de la compañía aseguradora de la entidad Puertos Canarios, referido a los hechos y a la valoración de los daños,

emitido por ingeniero técnico naval, a cuyo contenido se hará referencia expresa posteriormente.

En el informe del Oficial de Puertos se señala lo siguiente:

*«Primero. - En el punto tercero expone y hace referencia a los daños que sufre la embarcación a diario como consecuencia de las personas que pescaban en el muelle a pesar de su prohibición tal y como indicaban los carteles existentes a la entrada y largo del muelle. Al respecto tengo que puntualizar que no es cierto que existieran carteles a lo largo del puerto y se hayan quitado recientemente como hace mención, únicamente existía uno en zona de carga y descarga donde no se permitía ni se permite esta actividad, y otro en la entrada principal donde se prohíbe con excepción bajo el conocimiento y consentimiento del anterior y actual Jefe de Explotación. Por otra parte, en el punto séptimo menciona actos vandálicos realizados de forma continua e intencionada, tales hechos no los puedo confirmar por carecer de pruebas fehacientes.*

*Segundo. - En el punto octavo hace referencia a denuncias interpuestas ante la Guardia Civil y ante Puertos Canarias, y al mismo tiempo hace mención de que tanto el personal de Vigilancia del puerto como yo personalmente no nos hemos tomado en serio sus denuncias. Al respecto y por la parte que me toca tengo que decir que cualquier denuncia y queja justificada de un usuario, la trato con el mayor respeto y responsabilidad posible, siendo incierto totalmente la respuesta descrita (no me concierne, y que le corresponde a Puertos Canarias solucionar el problema). En cuanto a quejas verbales recibidas por parte de este señor tanto por daños ocasionados como por actos vandálicos en su embarcación son prácticamente a diario, llegando en ocasiones a requerir de la presencia del vigilante de seguridad para que se persone in situ y verifique supuestos daños ya previamente comunicados en semanas anteriores. Ante el acoso e insistencia de sus repetidas quejas, sugerencias y denuncias, se opta e invita a que las realice y presente por escrito ante el Organismo competente. Me consta que en Puertos Canarias ha presentado dos reclamaciones y una denuncia ante la Guardia Civil.*

*Tercero. - En el punto décimo se hace referencia a la observación de una serie de desperfectos no originados por el uso diario o por falta de mantenimiento en la embarcación, como daños por cizalladura, en la superestructura, delaminación de láminas solares de ventanas, grietas en cubierta debido a tensiones estructurales, vibraciones anómalas en motores y hélices con marcas de haber sido traccionadas por cabos y cadenas. Ante estos supuestos hechos, decir que en los años que llevo desempeñando mis funciones como Oficial de Puertos, es la primera vez que recibo quejas semejantes y de esta magnitud.*

*Cuarto. - En el punto undécimo se hace mención del posible paso de grietas superficiales a estructurales o delaminación del material de la estructura de la embarcación lo que puede producir la aparición de vías de agua, y por consiguiente la no detección a tiempo de estas*

provocaría el hundimiento de la embarcación. Para prevenir un suceso anunciado debería tratar los supuestos desperfectos a la mayor brevedad posible y así evitar cualquier accidente no deseado.

Quinto. - *En cuanto al pago de Tasas por servicios prestados, decir que se encuentra al corriente con las mismas».*

4. A su vez, en el informe técnico del Jefe Provincial de Explotación, se afirma:

«2.- *CONSIDERACIONES TÉCNICAS.*

*En relación al expediente de referencia y las cuestiones planteadas en la reclamación de responsabilidad patrimonial, cabe informar lo siguiente:*

1. *Respecto a la actividad de pesca desde los muelles.*

*Los usos y actividades en la zona de servicio portuaria, distintos a los recogidos en el artículo 38 -Servicios Portuarios- de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias (en adelante LPC), vienen regulados en el Título IX -Establecimiento y Actividades en la Zona 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 artículo 101 -Otras Actividades- del RPG establece que no se permitirá, salvo autorización previa, el ejercicio de actividades secundarias entre las que se incluye pescar desde los muelles o pescar con cualquier tipo de arte en las dársenas y aguas portuarias (art. 101.1.d)).*

*Esto es acorde a lo determinado por la LPC que establece que toda utilización del dominio público portuario será compatible con el planeamiento portuario y congruente con los usos y finalidades propias de este dominio público. La zona de servicio portuaria está reservada para actividades que guardan relación con la propia función portuaria y en la que pudieran desarrollarse, de manera excepcional y con la pertinente autorización específica de la Administración Portuaria Canaria, otros usos o actividades sin relación directa con la actividad portuaria, siempre y cuando no sean incompatibles o afecten al normal desarrollo de las actividades portuarias y no supongan riesgos para los usuarios o terceros.*

*En el acceso principal al puerto existe instalado un panel que informa sobre regulación, prohibiciones y normas generales de usos y actividades, que incluye el pictograma de prohibición de pesca a caña acompañado por el texto "EXCEPTO ZONAS AUTORIZADAS".*

*La actividad de pesca a caña desde los muelles en el puerto de Playa San Juan se ha realizado de manera tolerada por el ente Puertos Canarias, en precario sin autorización específica, regulando a través del personal de vigilancia del dominio público portuario aquellas zonas y horarios en los que pueda realizarse sin que suponga incompatibilidad o*



*afecten al normal desarrollo de las actividades portuarias y no supongan riesgos para los usuarios o terceros.*

*2. Respecto al personal de vigilancia del dominio público portuario y medios de seguridad.*

*Se establece en el puerto un modelo de vigilancia presencial de 24 horas formado por Oficial de Puertos, como agente de la autoridad que la Administración portuaria canaria destina en el dominio público portuario y su zona de servicio, y en su ausencia servicio de vigilancia formado por vigilantes de seguridad privada. Este servicio presencial queda complementado actualmente por un sistema de video vigilancia.*

*No consta que se haya informado por el personal de vigilancia del dominio público portuario incidencias y/o propuestas de denuncia sobre los supuestos daños a la citada embarcación, no habiendo sido éstos testigos de los presuntos actos de vandalismo que se denuncian, o de los daños como consecuencia de la actividad de pesca a caña desde los muelles.*

*3. Respecto a los daños que se alegan sobre la embarcación.*

*La embarcación de referencia dispone de amarre a fondeo en la primera boya del segundo tren de fondeo (posición F02 001), distante a unos 28 metros de la alineación de muelle adosado al dique protección.*

*Los daños alegados por el propietario de la embarcación mientras se encontraba en la posición de amarre asignada, de una parte por la actividad de pesca a caña desde los muelles y de otra por actos vandálicos, pueden tener la consideración de supuestos pues no se aportan pruebas fehacientes de los hechos ni se tiene constancia por parte del personal de vigilancia del dominio público portuario. Además de lo anterior, la actividad comercial que se realiza en esta embarcación parece ofertar la pesca deportiva, no quedando demostrado que la actividad de pesca a caña desde los muelles sea causante de los daños que se alegan en la citada embarcación».*

5. El presente procedimiento carece de fase probatoria, toda vez que no se solicitó práctica de prueba. No obstante, al interesado se le otorgó trámite de vista y audiencia, formulando escrito de alegaciones.

6. Por último, se emitió la Propuesta de Resolución de sentido desestimatorio.

## IV

1. La Propuesta de Resolución desestima la reclamación, puesto que el órgano instructor considera que no concurre relación de causalidad entre el adecuado funcionamiento del servicio y los daños reclamados, pues el interesado no ha logrado

demostrar que tales daños se deban al funcionamiento del servicio público correspondiente.

En este sentido, en la Propuesta de Resolución se afirma:

*«Antes de entrar a analizar las circunstancias concurrentes al presente supuesto, consideramos necesario dejar expresa constancia de que, según afirma el propio interesado en su escrito-reclamación de responsabilidad patrimonial, de fecha 8 de marzo de 2021 -nº de registro: 2021-E-RE-657-, la actividad principal de la embarcación presuntamente dañada (según se deduce del relato del reclamante, única y exclusivamente, mientras se encontraba fondeada en las instalaciones portuarias del Puerto de Playa San Juan) es, entre otras, la pesca deportiva.*

*Tal detalle no es baladí, habida cuenta de que la gran mayoría de los daños denunciados por e interesado a/en la embarcación de su propiedad derivan de la actividad pesquera, si bien el reclamante culpabiliza, única y exclusivamente, de los mismos a los usuarios del Puerto de Playa San Juan que pescaban en/desde el muelle.*

*Expuesto todo lo cual, y teniendo presente que el daño en la embarcación por el que se reclama -dada la actividad a la que se dedica la embarcación, esto es, la pesca deportiva- es perfectamente compatible con la actividad realizada por el propio interesado-reclamante y los usuarios de la embarcación de su titularidad, podemos concluir que, una vez revisado el acervo probatorio, los daños pudieron ocasionarse de otra manera y no en el modo y bajo las circunstancias que el reclamante expone.*

*(...)*

*Si relacionamos ambos informes (nos referimos al informe del Oficial de Puertos y al informe del Jefe de Explotación) podemos concluir que, por una parte, en el Puerto de Playa San Juan, sito en el t.m. de Guía de Isora, en la isla de Tenerife, existe vigilancia presencial las 24 horas del día y, por otra, que la pesca desde el muelle estaba autorizada en el/los punto/s habilitados para la práctica de la misma, no constando denuncias -ni por parte del Oficial de Puertos ni del personal de la empresa de vigilancia de seguridad-, de que la referida actividad se realizara fuera de los lugares habilitados, ni que, a/como consecuencia de la misma, se causaran daños a las embarcaciones fondeadas en el puerto, por lo que huelga conjeturar al respecto.*

*Llegados a este punto hemos de decir que, desde "Puertos Canarios" no se ponen en duda los daños en la embarcación titularidad de (...); tampoco se pone en duda -desde este Organismo público- el origen de los mismos, esto es, la pesca.*

*Lo que si se discute desde este ente público empresarial es que los daños fueran a/como consecuencia, única y exclusivamente, de la actividad de pesca a caña realizada desde los lugares habilitados al efecto en el Puerto de Playa San Juan; y es que al no constar documentación justificativa sobre éste particular, nada impide pensar que los daños*

*podieron haberse producido de otra manera, como por ejemplo, como consecuencia del ejercicio de la actividad a la que se encuentra afecta la embarcación, a saber, la pesca deportiva.*

*Carece, por tanto, de fundamento la afirmación gratuita de la parte denunciante de que los daños en la embarcación de su propiedad son como consecuencia de actos de vandalismo ocurridos en el Puerto de Playa San Juan (los mismos se descartan sobre el fundamento y/o la base del informe técnico pericial facilitado a esta Administración) o como consecuencia de la actividad de pesca a caña realizada desde el muelle, ya que tales acciones no se han comprobado -no siendo por tanto testigos de las mismas- ni el Oficial de Puertos ni el personal de la empresa de vigilancia de seguridad contratado.*

*A lo anterior hemos de añadir que, en el presente caso no existe refrendo probatorio que nos haga concluir que los daños se produjeron en la manera o en el modo y en las circunstancias que se denuncian por parte de (...), y es que no se han aportado, por parte del interesado-reclamante, testigos presenciales de los hechos denunciados.*

*(...)*

*En suma, por los argumentos expuestos en párrafos precedentes es preciso concluir afirmando que no es posible, en este caso, una relación directa e inmediata -de causa a efecto- entre el daño alegado y la manera y/o la forma en la que el interesado dice que este se produce, esto es, que el mismo se produce del modo y bajo las circunstancias que el interesado-reclamante expone y no de otra manera.*

*(...)*

*Por tanto, no ha quedado probada la existencia de la necesaria relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio (control y vigilancia del Puerto) y el resultado lesivo (daños en la embarcación) propiedad de (...)*

*No se puede insinuar -sin más-, y sin prueba alguna, tal y como hace el reclamante, que los oficiales de puertos y el personal de seguridad incumplieron con su deber/obligación de policía general del/sobre dominio público portuario o que dicha labor se desarrolló por aquellos de forma incorrecta.*

*Y es que lo anteriormente manifestado lo hace el interesado sin aportar la más elemental prueba del incumplimiento por parte del personal dependiente del ente público de "Puertos Canarias" de su deber/obligación de vigilancia del dominio público portuario; se ha de recordar-de nuevo- que la vigilancia sobre el dominio público portuario en el Puerto de Playa San Juan se realiza las 24 horas del día, así como que, en determinadas zonas del puerto hay colocadas cámaras de seguridad.*

*No existe/consta entre la documentación incorporada al expediente instruido al efecto prueba determinante/concluyente de la que salga un deficiente servicio de vigilancia,*

*circunstancia esta con la que pretende justificar, indirectamente, el interesado los daños en la embarcación de su propiedad; el reclamante en este punto se limita, como ya hemos dicho, a aportar un informe pericial de parte, informe éste el cual, por otra parte, como ya dijimos, ha sido desvirtuado por el informe del Oficial de Puertos y por el informe de la compañía aseguradora de la Administración (...), amén de que del mismo no se puede presuponer un deficiente servicio de vigilancia.*

*Dado que no existe prueba directa que permita constatar un deficiente servicio de vigilancia, y habida cuenta de que la reclamación de responsabilidad patrimonial parte de aquel para justificar, indirectamente, los daños en la embarcación, esta ausencia es ya suficiente, por sí sola, para desestimar, una vez más, la reclamación presentada, toda vez que la carga de la prueba de la misma pesa sobre la parte reclamante, e impide, en este caso concreto, apreciar la alegada relación de causalidad cuya existencia sería inexcusable para un eventual reconocimiento de la responsabilidad de este Organismo público.*

*Se ha de recordar, de nuevo, que es al interesado-reclamante a quién corresponde la carga de la prueba sobre las cuestiones de hecho determinantes de la existencia de la antijuricidad, así como del sustrato fáctico de la relación de causalidad que permita la imputación de la responsabilidad de la Administración».*

2. Antes de entrar en el fondo de esta cuestión, es preciso recordar la doctrina constante y reiterada de este Organismo consultivo acerca de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas. Así, entre otros, en el Dictamen 47/2022, de 3 de febrero, se afirma:

«En relación con el instituto de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas la jurisprudencia ha precisado (entre otras STS de 26 de marzo de 2012; STS de 13 de marzo de 2012; STS de 8 de febrero de 2012; STS de 23 de enero de 2012) que *«para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son necesarios los siguientes requisitos:*

*- La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.*

*- Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en una relación directa inmediata y exclusiva de causa efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir alterando el nexo causal.*

*- Ausencia de fuerza mayor.*

*- Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño».*

Asimismo, como se ha razonado reiteradamente por este Consejo Consultivo, tanto el art. 139 LRJAP-PAC, como el actualmente vigente art. 32 LRJSP, exigen para

que surja la obligación de indemnizar de la Administración, que 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. Para ello, es necesario que el hecho o conducta que se alega como causa del daño pertenezca al ámbito de actividad o funcionamiento del servicio».

Esta doctrina resulta ser plenamente aplicable al presente asunto y sobre ella se incidirá posteriormente.

3. Pues bien, teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, procede afirmar que el interesado no ha logrado demostrar que los daños producidos en su embarcación se debieran a actos vandálicos o a la acción de pescadores no autorizados que desarrollan su actividad en el referido Puerto; no sólo porque no ha probado que el servicio de seguridad del mismo se hubiera prestado de forma deficiente, permitiendo la producción de tales actos, o que tales acciones se hubieran producido de forma efectiva, sino porque, al contrario, la Administración ha presentado varias pruebas, concretamente, el informe pericial de la compañía aseguradora y el informe técnico del Jefe de Explotación ya referidos, que cuestionan las conclusiones a las que llega el informe pericial del interesado o, al menos, ponen en duda la veracidad de las mismas, especialmente, en lo que se refiere al origen de los daños. Es decir, con los informes presentados por la entidad Puertos Canarios se prueba, sin lugar a dudas, que tales daños se habrían podido ocasionar de diversas formas y no sólo por actos vandálicos o de los pescadores aficionados.

4. En el informe pericial que aporta la Administración al expediente se afirma:

*«7.- CAUSA DE LOS DAÑOS*

*A tenor de la documentación aportada los alegados daños en la embarcación (...) matrícula (...) han acontecido mientras la embarcación se encontraba amarrada en su amarre habitual del Puerto de Playa San Juan (Guía de Isora; Tenerife).*

*El reclamante divide la naturaleza de los daños en dos orígenes diferenciados. Manifestando que existen daños provocados por los pescadores amateurs que pescaban en el Muelle del Puerto de Playa San Juan y daños provocados por vandalismo intencionado por persona/s desconocida/s.*

*En nuestra opinión, tal y como se ha expuesto en el apartado 3.3 Naturaleza de los daños, los mismos son atribuibles a las siguientes causas:*

- *Daños en forma de desconchones del gelcoat en la cubierta: Desconchones posiblemente provocados por plomos de pesca de los pescadores amateurs que pescaban desde el muelle anteriormente a su regulación definitiva por parte del puerto.*

- *Daños en forma de grietas en la cubierta: En nuestra opinión las grietas se manifiestan principalmente en la pintura de la cubierta (la embarcación es del año 1986, es decir, en la actualidad tiene 35 años de antigüedad) y no son estructurales. La pintura de cubierta de una embarcación está sometida a la erosión propia del medio marino, el efecto del sol y las variaciones de temperatura, por lo que resulta inevitable que con el paso del tiempo manifieste los daños observados en las fotografías del informe del perito contrario.*

- *Daños en forma de roturas en el toldo de fondeo: Roturas provocadas por enseres de pesca de los pescadores amateurs - anzuelos y similar - que pescaban desde el muelle anteriormente a su regulación definitiva por parte del puerto.*

- *Daños por deformaciones en el marco del portillo de estribor: Observamos que en el informe pericial contrario, aquello que se denomina marco central de la ventana de estribor corresponde realmente al embellecedor central del portillo de estribor. Este embellecedor carece totalmente de función estructural por lo que consideramos que la causa expuesta resulta técnicamente inviable. Desconocemos el tipo de unión del embellecedor al marco. En caso de tratarse de una unión química, su desprendimiento puede atribuirse al deterioro del adhesivo.*

*En relación a las burbujas observadas en la lámina solar del portillo las mismas son únicamente atribuibles al uso y desgaste del elemento. Generalmente estas laminas se unen al cristal por la cara que dispone de adhesivo a este fin. Con el tiempo y el efecto del sol, el adhesivo se deteriora dando lugar a la situación observada en la embarcación del reclamante.*

- *Daños las hélices y ejes: En nuestra opinión, no existe duda alguna que los daños en las hélices observados en las fotografías del informe pericial contrario, en base a su localización y geometría, han sido ocasionados por el enganche de un cabo en semiflotación (a la deriva o de la guía del muerto de fondeo). Se trata de marcas en forma de surcos que para ser ocasionados precisan de la erosión de las incrustaciones marinas de las palas, que acontece principalmente cuando las hélices se encuentran en movimiento rotatorio y hasta que el cabo queda aprisionado.*

*Véase que si los daños hubieran sido provocados por la situación de vandalismo expuesta por el reclamante, las marcas en las hélices estarían localizadas en el perfil cortante de la cara pasiva de las hélices y no en el pie de las palas en contacto con el núcleo de la hélice.*

• *Daños en la estructura del toldo: Uso y desgaste del elemento (fricciones ocasionados durante la utilización de la embarcación) y no guardan relación con la causa expuesta por el reclamante (acto de vandalismo consistente en tracción de este elemento con cadena o similar) puesto que tal y como comentado en párrafos anteriores, la unión atornillada de la estructura a la cubierta se observa en perfecto estado».*

Pues bien, queda claro que, salvo los daños en la cubierta y el toldo de fondeadero, resulta muy poco creíble que el resto de daños se deban a actos vandálicos o a la acción de los pescadores amateurs del Puerto, debiéndose en su mayoría al desgaste por uso, por la erosión y corrosión que sufre toda embarcación.

En lo que se refiere a los daños de la cubierta y el referido toldo, es cierto que se ha demostrado que los mismos tienen el origen en la pesca, pero ello no implica que se haya acreditado que los causantes del mismo sean los pescadores aficionados que actuaban en el Puerto, pues la embarcación del interesado está dedicada a la pesca deportiva, como el mismo alega y no niega en modo alguno, lo que, lógicamente, implica que no se pueda conocer el origen exacto de tales daños, máxime, si a ello unimos lo anteriormente expuesto acerca del correcto funcionamiento de los servicios del Puerto.

5. Como hemos razonado reiteradamente, la carga de probar el nexo causal entre los daños alegados y el funcionamiento del servicio público incumbe al reclamante. Según 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), recae la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone. Por esta razón el actual art. 67 LPACAP exige, entre otros requisitos, que en su escrito de reclamación el interesado 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 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.

6. Por todo ello, no se considera probada la existencia de relación causal entre el correcto funcionamiento del servicio y los daños reclamados.

## C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución por la que se desestima la reclamación de responsabilidad patrimonial presentada por el interesado, es conforme a Derecho por las razones expuestas en el Fundamento IV del presente Dictamen.