



ANTECEDENTES

PRIMERO.- En fecha 4 de julio de 2002, D. D. M. S. presenta en la Oficina de Correos y Telégrafos de Cieza (Murcia) reclamación de responsabilidad patrimonial de la Administración pública, en virtud de la cual solicita el reconocimiento del derecho a percibir una indemnización por importe de 21.792,57 euros, como resarcimiento de las lesiones corporales sufridas a consecuencia del accidente acaecido, según declara en la solicitud, el día 23 de mayo de 2001, a las 6:50 horas aproximadamente, en la carretera MU-512 (Cieza-Abarán), en dirección hacia Cieza, a la altura del punto kilométrico 2,900, al derrapar el ciclomotor que conducía a causa de la existencia de abundantes piedras y tierra sobre toda la calzada, lo que evidencia, a su juicio, una deficiente conservación y señalización de la carretera por los servicios públicos regionales. Según el reclamante, a consecuencia de dicho accidente, sufrió fractura del extremo superior de la tibia derecha, lesiones de las que fue intervenido quirúrgicamente, siendo dado de alta el día 7 de octubre de 2001, con las siguientes secuelas: material de osteosíntesis en pierna derecha; gonalgia; limitación en los últimos diez grados de flexión en rodilla y cicatriz quirúrgica de 14 cm. de largo por 3 mm. de ancho.

Acompaña diversos documentos, relativos a los hechos en cuya virtud basa su reclamación; solicita la práctica de prueba testifical respecto de tres personas que identifica, siendo dos de ellas Agentes de la Policía Local del Ayuntamiento de Abarán, y reconocimiento del lugar del accidente; finalmente designa, a efecto de notificaciones, el domicilio del Abogado D. A. M. T.. Entre los documentos figura el atestado instruido por la Guardia Civil de Tráfico, en el que se concluye lo siguiente: *"Visto el lugar del accidente, huellas en la calzada, desperfectos del ciclomotor y oída la manifestación de su conductor, a juicio de la Fuerza instructora el presente accidente, se pudo desarrollar de la forma siguiente.*

Sobre las 06,50 horas del día 23 de mayo de 2.001, circulaba el ciclomotor marca Derbi matrícula C-BDD, conducido por D. M. S., por la carretera MU-512 (Cieza-Abarán), haciéndolo con dirección hacia este último lugar.

Llegado al escenario de los hechos donde la calzada presenta un tramo curvo a la derecha a la salida de la misma su conductor se vio sorprendido por la presencia de una piedra de gran tamaño sobre la calzada, no pudiendo evitar el chocar contra la misma. Como consecuencia del citado choque su conductor perdió el equilibrio sobre el vehículo y cayó en el margen derecho de la citada vía.

Las citadas piedras que se encontraban en la calzada, procedían de un desprendimiento que se produjo esa madrugada a causa de la fuerte lluvia que se originó en esa zona.

CAUSA DIRECTA.- *Por todo lo anteriormente expuesto, el presente accidente ocurrió como consecuencia de obstáculos en la calzada que fueron originados por las piedras que se desprendieron de la montaña existente en la margen derecha de la vía".*

SEGUNDO.- La Instructora del procedimiento libra en fechas 8 y 9 de octubre de 2002 sendos oficios a la Dirección General de Carreteras y al Juzgado de Instrucción nº Uno de Cieza. Con el primero de ellos se adjunta copia de la reclamación, a efectos de la emisión del preceptivo informe, a tenor de lo establecido en el art. 10 del Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo,

por el que se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Responsabilidad Patrimonial de las Administraciones Públicas (RRP); y en el segundo se solicita el testimonio del juicio de faltas 233/01.

TERCERO.- Con fecha 8 de octubre de 2002 la Instructora dirige, igualmente, escrito al interesado a los efectos de comunicarle la información prevista en el artículo 42.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), y requerirle para que mejore la solicitud aportando determinada documentación. Asimismo, pone en su conocimiento la suspensión del procedimiento en los términos del artículo 42.5, c) de dicha Ley.

CUARTO.- El 24 de octubre de 2002, D. A. M. T., en representación del reclamante, presenta escrito junto al que aporta los siguientes documentos:

- a) Copias compulsadas del documento nacional de identidad y del permiso de conducir correspondiente a D. D. M. S..
- b) Copia compulsada del permiso de circulación del ciclomotor Derbi, matrícula C-BDD, en el que aparece como titular D. D. M. S..
- c) Fotocopia de la póliza de seguro obligatorio en vigor correspondiente al vehículo siniestrado, concertada con la compañía M..
- d) Parte de accidente de trabajo.
- e) Partes médicos de baja y alta de incapacidad temporal por contingencias profesionales, de fechas 23 de mayo de 2001, el primero, y 7 de octubre de 2001, el segundo.
- f) Informe médico de alta hospitalaria del Hospital Virgen de la Vega, fechado el día 29 de mayo de 2001.
- g) Informe radiológico de fecha 24 de mayo de 2001.
- h) Informe del Dr. D. F. J. C. J., médico especialista en Cirugía Ortopédica y Traumatología, fechado el día 20 de abril de 2002, en el que señala lo siguiente:

"Paciente (D. M. S.) que presenta fractura meseta tibial externa rodilla dcha. en Mayo 2001.

Intervenido mediante reducción abierta y osteosíntesis 3 tornillos esponjosa.

Actualmente gonalgia mecánica en esfuerzos y déficit últimos 10º flexión. No derrames ni inestabilidad. No protusión del material de osteosíntesis.

En Rx se aprecia pequeño hundimiento en zona anterointerna de meseta tibial externa, secuela de reducción insuficiente, que podría ser causa de artritis postraumática a medio plazo".

- i) Declaración jurada suscrita por su representado de no haber percibido indemnización alguna como consecuencia del accidente objeto de este expediente, procedente de Administración, organismo o cualquier entidad de carácter público o privado.

Por otro lado, señala que el Juicio de Faltas núm. 233/01 del Juzgado de Instrucción núm. 1 de Cieza, sigue su trámite sin que hasta la fecha conste su archivo.

Finalmente, da por reproducidos los medios de prueba propuestos en el escrito de iniciación del expediente.

QUINTO.- El día 14 de noviembre de 2002 el Director General de Carreteras remite los informes técnicos que a continuación se indican, con el contenido que también se señala:

A) Informe del Inspector de Carreteras del Sector de Conservación de Jumilla, fechado el día 21 de octubre de 2002.

"Sobre el paraje conocido como "El Menjul", en la carretera MU-512 entre Cieza y Abarán, Término Municipal de la primera población, he de manifestar que es un lugar de desmontes de varios metros de altura, precisamente en el p.k. 2,9, más de 10 metros. En la margen izquierda sentido hacia Abarán, existen muros de hormigón de contención que se limpian cada cierto tiempo, aunque no con la frecuencia necesaria. En el p.k. en cuestión no los hay, por lo que los desprendimientos caen directamente sobre la carretera. El Hectómetro 9 del Km. 2 sentido

Cieza tiene una suave doble curva derecha-izquierda y un cambio de rasante en recta (60 metros) que termina en una curva a la derecha en unas casas viejas. La visibilidad en ese cambio de rasante es, como mínimo, de 35 metros siempre.

En cuanto a la señalización, debo manifestar que, debido a los frecuentes desprendimientos en la zona, como se puede comprobar en los numerosos informes (el 23 de octubre del año 2000 decía literalmente "...en la MU 512 hace falta estabilizar taludes y limpiar muros"). Se colocaron señales de PELIGRO DESPRENDIMIENTOS en ambos sentidos -no hubiera sido lógico colocarla en el sentido hacia Abarán, cuando los desmontes están en el sentido hacia Cieza-, aunque es cierto que a fecha de hoy, la señal en el sentido hacia Cieza no está, puede que se haya caído o, incluso, puede que alguien la haya quitado intencionadamente. Es muy difícil la comprobación de unos hechos cuando se tiene conocimiento de ellos a los Á17 meses!

-Hechos ocurridos el 23 de mayo de 2001 y solicitud de informe al Inspector que suscribe el 17 de octubre de 2002-, puesto que lo único que puede hacer ahora es dejar constancia de la situación actual de la carretera, cosa que hago en el croquis que se adjunta.

También he podido comprobar por los partes de trabajo que la Brigada estuvo limpiando en esa carretera precisamente el día 23 de mayo, ya que la noche anterior había llovido en la zona. Cada vez que llovía o se recibía algún aviso, tanto de la Policía Local como de la Guardia Civil o del Parque Móvil, inmediatamente se limpiaban por parte de la Brigada, a la hora o el día que fuera.

En el escrito de reclamación se dice que . Más adelante, el representante del denunciante dice ..

Desde la primera curva a la derecha al inicio del terraplén hay 53 metros, y la siguiente curva hacia la derecha está cuando ha terminado el monte y solo existen viviendas en mal estado, por lo que no creo que corresponda realmente a la situación en la traza de la carretera".

Adjunta croquis, fotos y parte semanal de trabajo del equipo número 1 del Sector de Jumilla. Posteriormente, el día 7 de noviembre de 2002, por el mismo Inspector se emite informe complementario al anterior, en el que se indica que con fecha 5 de noviembre de 2002 se ha vuelto a colocar la señal P-26 "Desprendimientos" en el punto kilométrico 3,3, margen izquierdo sentido hacia Cieza, "donde antes estaba". Añade que "cuando la Brigada de Conservación iba a realizar los trabajos encontraron una señal P-26 "desprendimientos" a 900 metros del lugar del presunto accidente (p.k. 2,0). La señal estaba nueva, sin poste y apoyada en la parte posterior del hito kilométrico, colocándose ésta misma en el lugar arriba indicado".

B) Informe del Jefe de Sección de Conservación del Sector de Jumilla, emitido con fecha 12 de noviembre de 2002.

"La carretera objeto de este informe pertenece a la red de carreteras administradas por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Se identifica con MU-512.

A) En la Sección VI de Conservación de Carreteras no se ha tenido conocimiento por ningún medio a nuestro alcance del accidente referenciado hasta recibir esta comunicación interior.

B) Toda esta carretera presenta una configuración geométrica de curvas cerradas, cambios de rasante y ausencias de arcones generalizada. En numerosos tramos de la misma existen muros de contención de materiales al pie de los taludes en desmontes de poca altura y reducida inclinación donde su colocación frente a posibles desprendimientos es efectiva. No es el caso del lugar donde se sitúa el accidente debido a la elevada altura del talud, superior a 10 metros en un corte casi vertical y continuando su elevación hacia alturas muy superiores, que hace perder su eficacia ante esta posibilidad de caída de materiales del talud. (Ver informe de la Guardia Civil, fotografías correspondientes al Documento nº 2 presentado por el reclamante D. D. M. y fotografías números 1 al 6 de fecha octubre 2002 del lugar donde se indica se produjo el accidente y tramos contiguos de carretera).

Dado el tiempo transcurrido desde la fecha en que se produjo el accidente y el momento en que se pide el informe sobre la existencia de señales (17 meses) esta circunstancia puede haber sido modificada. No obstante, de acuerdo con el informe de la Guardia Civil de fecha 23-5-2001 existía señalización de peligro por posibles desprendimientos y posteriormente con fecha 30-11-2001 confirma que existe dicha señal en el p.k. 2,025 sentido Abarán, y aunque no hace referencia a la ubicación de la señal en sentido Cieza, es de suponer su existencia también, pues todas las señales de carreteras se colocan en ambos sentidos de circulación en carreteras convencionales como es la de este caso, en el caso de este tipo de señales que acotan tramos específicos no muy usuales, el olvido de colocación es mas extraño todavía. Sin otro ánimo que el meramente informativo, le comunico que con motivo de este informe, inspeccionado el tramo de carretera por las brigadas de conservación del Sector Jumilla, se ha localizado una señal tipo P-26, desprendimientos, a unos 900 metros del lugar del accidente sin poste, y apoyada en la parte posterior del hito kilométrico. (se acompaña informe del Inspector de Carreteras del Sector Jumilla).

C) En la madrugada del día 23 de mayo del 2001 se produce un fuerte aguacero de 22,3 litros/m² en la zona donde se ubica esta carretera, de acuerdo con información del Instituto Meteorológico al cual se le ha solicitado información telefónica, confirmando el informe de la Guardia Civil.

El tramo de carretera en cuestión, presenta un desmonte como se ha dicho anteriormente, de más de diez metros de altura casi en vertical y continúa en subida hasta alturas muy elevadas tal y conforme se ha puesto de manifiesto por fotografías e informes que se acompañan y que existen en el expediente.

La Brigada de Conservación de carreteras actúa de forma inmediata, por la mañana de ese día 23 de mayo limpiando los arrastres depositados en la carretera, según informe del Inspector de Carreteras y que el funcionario que suscribe confirma por disponer de los Partes Semanales de Trabajo con medios propios correspondientes a esa semana del 21 al 25 de mayo (se aporta fotocopia del correspondiente a esa carretera).

Existían señales de aviso de desprendimiento de acuerdo con informe de la Guardia Civil.

D) Cuestiones que se estiman de interés:

1º.- Este caso aparece descrito claramente en la Ponencia sobre la Normativa de Carreteras y el Consejo de Estado: conflictividad constitucional, procedimientos indemnizatorios del letrado del Consejo de Estado D. J. L. M. C. y R. en las Jornadas sobre la Ley y el Reglamento de Carreteras llevadas a cabo en Madrid del 6 al 8 de noviembre de 1995, en donde textualmente dice: No debe, en todo caso, pensarse que la Administración, aún cuando se siga el criterio tradicional, debe indemnizar todos los casos de accidentes producidos por la existencia de piedras y tierras desprendidas en la calzada. El tenor de la ley excluye los supuestos de fuerza mayor, por tal debe entenderse acontecimiento extraordinario, imprevisible y, cuando fuere previsible, irresistible: así se ha reputado tal la caída de piedras desprendidas de un peñasco situado a más de quinientos metros de la vía o de las laderas lejanas circundantes de una carretera a resultas de lluvias declaradas catastróficas. Estamos hablando en este caso concreto de piedras caídas desde ladera con talud vertical de más de diez metros y prolongación de dicha ladera hasta altura muy superior aunque con menor pendiente y provocadas por lluvias intensas caídas durante la madrugada del día del accidente, es decir, horas antes de producirse y con la imposibilidad de tener conocimiento por los responsables de la conservación de la carretera para su limpieza o señalización adecuada.

2º.- Según R.G.C. art. 48 apr. 1.5 Velocidad máxima de circulación de ciclos y ciclomotores, como el del reclamante, 40 kilómetros por hora. Distancia de parada según la Norma 3.1-IC para esta velocidad, teniendo en cuenta tiempo de percepción y reacción ante obstáculos en la

calzada, 40 metros. Al entender del funcionario que emite este informe, esta distancia de visibilidad existe en el tramo de carretera donde se produce el accidente y no se puede precisar más por no disponer del punto exacto donde tuvo lugar el mismo.

3º.- Estado de la vía, mojado con existencia de materiales sueltos en la calzada según parte Guardia Civil por fuerte aguacero durante la noche en la zona. Dado que esta situación o similar existiría en tramos anteriores al lugar donde se dice tiene lugar el accidente, el usuario del ciclomotor tendría que haber conducido con la diligencia y precaución propias de estas condiciones de la vía tal y como establece la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, lo que supondría una reducción de la velocidad máxima permitida adecuándola a las condiciones del pavimento reduciendo por tanto la velocidad de parada necesaria antes referida, hecho que de acuerdo con la distancia de 14 metros recorrida durante el derrapaje del ciclomotor no fue así. (parte de la Guardia Civil)"

SEXTO.- El día 22 de noviembre de 2002, el Juzgado de Instrucción número 1 de Cieza remite Auto fechado el día 15 del mismo mes y año, por el que se decreta la prescripción de las actuaciones correspondientes al Juicio de Faltas núm. 233/2001, expresando en su razonamiento jurídico único que "... si bien (los hechos) pudieran ser constitutivos de falta, al haber transcurrido más de seis meses desde la fecha de la última actuación procede acordar la prescripción de la presunta falta ...", y ordena que, una vez firme el Auto, se proceda al archivo del procedimiento.

SÉPTIMO.- El 21 de enero de 2003, la Instructora del procedimiento admite la prueba testifical solicitada y requiere al interesado para que presenten el correspondiente interrogatorio. Dicho requerimiento es atendido el 3 de febrero de 2003, y, convenientemente emplazados el testigo D. P. V. F. y el interesado, se practicó el 20 de febrero de 2003, siendo levantada acta que se incorpora al expediente en el que figura al folio núm. 114.

OCTAVO.- El mismo día 21 de enero de 2003 la Instructora dirige oficio al Oficial Jefe de la Policía Local del Ayuntamiento de Abarán, a fin de que se remitan las actuaciones que, sobre el accidente sufrido por el reclamante, pudieran haberse practicado por los Agentes D. J. A. S. S. y D. R. C. P., propuestos como testigos por el interesado.

Dicho requerimiento fue cumplimentado mediante escrito del Sargento Jefe de la Policía Local de Abarán de 20 de febrero de 2003, al que acompaña informe instruido por dichos Agentes, cuyo contenido se transcribe a continuación:

"D. R. C. P. y D. J. A. S. S., Agentes de esta Policía Local y con N.I.P. 02-09 y 02-10 respectivamente, en relación con el accidente ocurrido el día 23 de Mayo de 2001 en la carretera comarcal MU512 (Abarán-Cieza) en el que estaba implicado el ciclomotor marca Derby modelo Sart matrícula C-BDD y conducido por D. D. M. S., informan que:
Sobre las 07 horas nos encontrábamos de servicio en el vehículo patrulla cuando fuimos informados por radio desde la Central de que se había producido un accidente de circulación en la carretera comarcal MU-512 de Abarán-Cieza antes de llegar al paraje denominado como el "mejú" para que nos dirigiéramos inmediatamente ya que al parecer había una persona herida, por lo que nos trasladamos de inmediato al citado lugar y a nuestra llegada observamos un ciclomotor volcado en la margen derecha de la carretera y al conductor del mismo que estaba siendo atendido por el conductor de un turismo que había parado para socorrerlo, el cual se quejaba de un fuerte dolor en una pierna, y nos informa que había chocado con una piedra que había en la carretera y había volcado sin poder evitarlo, por lo que se avisa a una ambulancia para su traslado al hospital, observando también que habían piedras y tierra en el lado derecho por la que circulaba el ciclomotor debido a que la noche anterior se habían producido fuertes lluvias y se habían producido desprendimientos no existiendo señalización alguna de peligro por desprendimientos, teniendo incluso que retirar de la misma algunas

piedras de un tamaño considerable para evitar otro accidente ya que todavía la calzada se encontraba mojada, siendo también avisada la Guardia Civil de Tráfico para hacerse cargo de las oportunas diligencias, ya que el accidente se había producido fuera de los límites de Población".

NOVENO.- Solicitada por el abogado del reclamante aclaración sobre los informes emitidos por los técnicos de la Dirección General de Carreteras, es evacuada por el Jefe de Sección de Conservación del Sector de Jumilla mediante informe emitido el día 31 de marzo de 2003, en el siguiente sentido:

"Leído el escrito de fecha 24 de febrero de 2003 presentado por D. A. M. T. y D. D. M. S. sobre el accidente al que se hace referencia en el ASUNTO, y mi informe de fecha 12 de noviembre de 2002 y los del Inspector de Carreteras de fechas 21 de octubre y 7 de noviembre del mismo año 2002, además de ratificarme en lo expuesto en mi informe, le COMUNICO a los efectos oportunos que :

No observo las contradicciones a las que hace alusión D. A. M., entre mi informe y el de la Guardia Civil, sobre la señalización por peligro desprendimientos existente en la fecha del accidente en la carretera MU-512, tanto es así, que incluso me apoyo en su informe tal y conforme manifiesto en el apartado B párrafo segundo.

Respecto al informe solicitado por el Sr. M. T. en base al inventario de señalización de dicho vial vigente a la fecha del accidente, le comunico que en esta Sección de Conservación no existe el inventario citado, no tengo conocimiento que se lleve en alguna de las otras Secciones de Conservación existentes en este Servicio de Conservación y tampoco se encuentra asignado dentro de las funciones a desempeñar incluidas en el Decreto 8/2001, por el que se establece la estructura orgánica de la Conserjería de Obras Públicas.

Sobre el tema de la señalización, se hace hincapié en los supuestos de fuerza mayor (apartados C y D de mi informe), la causa que produjo el desprendimiento de las piedras, fuerte aguacero, disposición geométrica del terreno existente junto a la carretera, talud de altura superior a 10 metros y casi vertical, hechos reconocidos en los informes de la Guardia Civil y de la Policía Local, incluso en este último informe de la Policía Local de Abarán de fecha 12 de febrero de 2003 y que el Sr. M. acompaña a su escrito, así como la diligencia mostrada por la Brigada de Conservación de Carreteras limpiando la calzada de los arrastres ocasionados por las lluvias durante la madrugada a primeras horas de esa mañana".

DÉCIMO.- En fecha 19 de septiembre de 2003 emite informe el Servicio Jurídico de la Consejería proponente, indicando que procede desestimar la reclamación formulada por D. D. M. S., al no quedar acreditada la concurrencia de los requisitos exigidos en el artículo 139 LPAC para imputar responsabilidad patrimonial a la Administración regional.

Para realizar la anterior afirmación el citado informe se basa, fundamentalmente, en lo siguiente:

1º. La existencia de señalización que advertía del peligro de desprendimientos. Al respecto se señala que si bien aparecen incorporados al expediente datos e informes aparentemente contradictorios, habría que estar a lo indicado por la Guardia Civil en su atestado, y, por tanto, tener como cierta la presencia de dicha señal.

2º. El cumplimiento por parte de la Administración de la obligada vigilancia que sobre la carretera le correspondía, ya que una vez conocida la existencia de las piedras en la calzada, se procedió de inmediato a su limpieza.

3º. Actuación inadecuada del conductor que, a la vista de los 14 metros de derrapaje del ciclomotor, debía conducir a una velocidad muy superior a 40 km/h, máxima establecida para dichos vehículos por el artículo 48 del Reglamento General de Circulación, circunstancia que ha de considerarse como decisiva en la producción del resultado lesivo.

UNDÉCIMO.- Otorgado el preceptivo trámite de audiencia, el 23 de septiembre de 2003 el representante del interesado presenta escrito de alegaciones, del que destacamos lo siguiente:

1. Sobre la existencia de señal que apercibiera del riesgo de desprendimiento.

Sostiene la inexistencia de tal señal, ya que así se afirma reiteradamente en el expediente por el interesado, el testigo y la Policía Local de Abarán. Respecto de lo indicado por la Guardia Civil en su atestado, indica que la señal referida se encontraba en dirección contraria a la que circulaba el ciclomotor, señalando, a mayor abundamiento, que teniendo en cuenta que *"el kilometraje de la carretera MU-512, se encuentra realizado desde Cieza hacia Abarán, y que ocurrido el accidente en el kilómetro 3 de la misma, la referida señal se encontraba según ese Informe de la G. Civil en el kilómetro 2,025. Es decir, que circulando la víctima desde Abarán hacia Cieza el kilometraje en ese sentido es minorativo (5,4,3,2,1), con lo que resulta evidente que la referida señal estuviese en el que estuviese, se ubicaba casi un kilómetro después del lugar del siniestro hacia Cieza. Con lo que su finalidad de advertencia de peligro era claramente imposible"*.

Con el fin de aclarar este extremo, se acompaña acta extendida por el Notario del Ilte. Colegio de Albacete, D. F. A. G., quién, a requerimiento del interesado, se personó el día 21 de febrero de 2003, en la carretera comarcal MU-512, Cieza-Abarán, comprobando los siguientes extremos:

a) Que, efectivamente, la señalización de puntos kilométricos es ascendente en dirección hacia Abarán, y, por tanto, descendente en dirección Cieza.

b) Que, en la fecha del reconocimiento, existían dos señales indicadoras de "Peligro-Desprendimientos", con la siguiente ubicación:

- En dirección hacia Abarán, existe una distancia entre el punto kilométrico 1 y la señal de 500 metros (según el reclamante esa medición indicaría que la señal se encontraría en el punto kilométrico 1,500).

- En dirección hacia Cieza, existe una distancia entre el punto kilométrico 2 y la señal de mil metros (para el reclamante esta medición permite afirmar que la señal estaría ubicada en el punto kilométrico 3).

c) La inexistencia de muros de contención en las proximidades del disco indicador de peligro de desprendimiento existente en dirección hacia Cieza. Sin embargo, sí que existen esos muros en otros tramos de la carretera próximos al lugar del accidente.

Afirma el interesado que de las fotografías incorporadas al acta notarial se desprende que la colocación de las señales era reciente, *"dada la limpieza de su tornillería y del hormigón de su base"*.

2. Sobre circunstancias concurrentes en la carretera MU-512 Cieza-Abarán.

Se afirma en el escrito de alegaciones que la existencia de taludes en la citada carretera es cuestión admitida pacíficamente, pero, sin embargo, discrepa de la afirmación recogida en los informes técnicos de la Dirección General de Carreteras, que justifica la falta de elementos de contención en el punto donde ocurrió el siniestro, porque las características del talud (altitud, corte vertical y continuoÉ), harían perder eficacia a dichos elementos. Apoya esta manifestación en el hecho de que en lugares próximos al del accidente, en los que los taludes presentan las mismas características, sí que existen dichos muros.

Por otro lado, sigue diciendo el alegante, la propia Administración reconoce en el informe emitido por la Dirección General de Carreteras en fecha 21 de octubre de 2002, que en la carretera en cuestión existen muros de contención pero que éstos no se limpian con la frecuencia necesaria; que, además, dichos muros no existen en el punto en el que ocurrió el accidente, *"por lo que los desprendimientos caen directamente a la carretera"*.

3. Sobre la concurrencia de lluvia el día del accidente.

Para el reclamante la afirmación vertida en el informe jurídico sobre la existencia de una lluvia torrencial instantánea, no habría quedado acreditada de un modo indubitado de forma que permitiera considerar la concurrencia de fuerza mayor.

4. Sobre la supuesta culpa exclusiva de la víctima.

En este punto se impugnan las afirmaciones contenidas en el expediente sobre una supuesta conducción negligente de la víctima, resaltando que el Atestado de la Guardia Civil señala que *"...el presente accidente ocurrió como consecuencia de obstáculos en la calzada que fueron originados por las piedras que se desprendieron de la montaña en el margen derecho de la vía"*.

También señala el alegante que el ciclomotor no derrapó 14 metros, como se indica por la Administración, sino que, tal como refiere la Guardia Civil, *"se observa una huella dejada por el ciclomotor al volcar sobre la calzada en su margen derecho con una longitud de 14,00 metros"*. Añade que si la velocidad hubiese sido excesiva los daños sufridos por el ciclomotor no serían tan livianos como los descritos en el atestado.

5. Sobre la existencia de nexo causal y responsabilidad de la Administración.

Defiende el reclamante la existencia de nexo causal a la vista de ausencia de señales indicadoras de los posibles desprendimientos, a lo que cabría añadir la actitud negligente de la Administración que, conocedora de la existencia de tales desprendimientos, no adoptó las medidas tendentes a evitarlos.

Considera además que, en ningún momento, ha quedado acreditada la concurrencia de elementos que pudieran romper dicho nexo causal, ya que ni las lluvias acaecidas la víspera del día del accidente pueden considerarse como fuerza mayor, ni ha existido culpa exclusiva o concurrente en la conducta de la víctima.

6. Respecto a las secuelas descritas en el informe emitido por el Dr. D. F. J. C. J..

Al haber manifestado el Servicio Jurídico en su informe la ilegibilidad de tal informe, el interesado efectúa una transcripción literal, señalando la posibilidad de que, si el órgano instructor lo considera necesario, se solicite de dicho facultativo las aclaraciones que se consideren oportunas.

Finaliza reiterando la solicitud de indemnización ya formulada en el escrito de iniciación del expediente, aunque muestra su disponibilidad para alcanzar una terminación convencional del procedimiento.

DUODÉCIMO.- En fecha 5 de noviembre de 2003, la Instructora del procedimiento emite Propuesta de Orden, en el sentido de desestimar la reclamación de responsabilidad patrimonial al no concurrir los requisitos exigidos en el artículo 139 LPAC, basándose para ello en las mismas argumentaciones recogidas en el informe del Servicio Jurídico.

DECIMOTERCERO.- Mediante oficio registrado en este Consejo el 17 de noviembre de 2003, el Consejero competente solicita la emisión de nuestro preceptivo Dictamen, acompañando el expediente, extracto e índice reglamentarios.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El Consejo Jurídico ha de ser consultado preceptivamente en las reclamaciones que, en concepto de responsabilidad patrimonial, se formulen ante la Administración regional, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico.

SEGUNDA.- Legitimación, plazo y procedimiento.

El reclamante tiene legitimación para deducir su pretensión de indemnización por los daños

corporales sufridos, al quedar acreditada dicha circunstancia por la aportación de los informes médicos que obran en el expediente.

Por su parte, la Administración Regional reconoce que la carretera en la que ocurrió el siniestro es de su titularidad, por lo que ha de tramitar y resolver el procedimiento.

La siguiente cuestión que ha de abordarse consiste en determinar si la acción de reclamación ha sido ejercitada en plazo hábil. Como regla general, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 142.5 LPAC, el derecho a reclamar prescribe al año de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o de manifestarse su efecto lesivo. Sin embargo, en el caso de daños físicos o psíquicos a las personas (como el que nos ocupa), el propio precepto dispone que el plazo empezará a computarse desde la curación o determinación del alcance de las secuelas.

Atendiendo a los hitos temporales que suponen la fecha de curación, 7 de octubre de 2001, y la de interposición de la reclamación, 4 de julio de 2002, hay que concluir que la acción se ha ejercitado dentro del plazo fijado para ello.

TERCERA.- Relación de causalidad entre el daño ocasionado y el funcionamiento de los servicios públicos.

De los artículos 139.1 y 141.1 LPAC se desprende que la Administración debe responder por los daños y perjuicios causados a los particulares con ocasión del funcionamiento de los servicios públicos siempre que se trate de daños que el particular no tenga el deber jurídico de soportar (en cuyo caso se habla de "*lesión*", en sentido estricto) y que, por ello, es indemnizable.

No obstante, también ha declarado de forma reiterada el Tribunal Supremo (por todas, sentencia de 5 de junio de 1998) que no es acorde con el referido principio de responsabilidad patrimonial objetiva su generalización más allá del principio de causalidad, aun de forma mediata, indirecta o concurrente, de manera que, para que exista aquélla, es imprescindible la existencia de nexo causal entre la actuación de la Administración y el resultado lesivo o dañoso producido, y que la socialización de riesgos que justifica la responsabilidad objetiva de la Administración cuando actúa al servicio de los intereses generales permite extender dicha responsabilidad hasta cubrir cualquier evento, lo que, en otras palabras, significa que la prestación por la Administración de un determinado servicio público y la titularidad por parte de aquélla de la infraestructura material para su prestación, no implica que en el vigente sistema de responsabilidad patrimonial objetiva de la Administración Pública convierta a ésta en aseguradora universal de todos los riesgos, con el fin de prevenir cualquier eventualidad desfavorable o dañosa para los administrados que pueda producirse con independencia del actuar administrativo, porque de lo contrario se transformaría aquél en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico.

Por ello se exigen determinados requisitos para su apreciación, que a continuación se exponen:

- 1º. Que exista una lesión sufrida por un particular en cualquiera de sus bienes o derechos.
- 2º. Que la lesión sea imputable a la Administración como consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

En relación con este requisito hay que señalar que, a pesar de que el tenor literal del artículo 139.1 LPAC se refiere exclusivamente al "*funcionamiento*" de los servicios públicos, la doctrina y la jurisprudencia vienen admitiendo que a tal supuesto debe añadirse el de las lesiones causadas por el "*no funcionamiento*" de los servicios públicos, esto es, por omisión administrativa, cuando el dañado tuviera el derecho a que la Administración actuase positivamente para, en la medida de lo posible, prevenir y evitar el daño.

- 3º. Que exista una relación de causalidad entre la lesión sufrida por el particular y el

funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

4º. Que no concurra intervención de tercero o del propio interesado, susceptible de producir la exclusión o ruptura de la relación de causalidad.

5º. Que el daño sea efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas.

En el supuesto que se analiza, la lesión se ha producido como consecuencia de la utilización por el interesado de un servicio público, ya que la titularidad de la vía en que se produjo el evento dañoso corresponde a la Administración regional, a la que compete, por lo tanto, su adecuada conservación, de modo que quede garantizada la seguridad de la circulación, y es esta omisión, en los términos que luego se expondrán, la que determina su funcionamiento anormal.

En el presente caso no se deriva la responsabilidad por la mera existencia o no de señalización que advirtiera del riesgo de desprendimientos. En efecto, en relación con esta concreta obligación el Consejo de Estado ha manifestado reiteradamente que en ningún caso la mera señalización genérica del riesgo de desprendimiento permite exonerar a la Administración de su responsabilidad (por todos, Dictamen núm. 888/2002). También es constante la jurisprudencia del Tribunal Supremo al señalar que el hecho de que se hubiere anunciado, con la correspondiente señal, el peligro de desprendimiento, no exonera a la Administración de culpa, muy al contrario, si la Administración titular de la calzada conocía el peligro de desprendimientos, no basta con señalizarlos, sino que debe extremar toda su diligencia para evitarlos (entre otras, Sentencias del Tribunal Supremo de 30 de septiembre de 1995, 13 de diciembre de 2001 y 31 de enero de 2002).

A partir de este planteamiento se puede obviar, por irrelevante, la controvertida existencia de la señalización de peligro de desprendimiento, pues dicha señal sólo implica que los usuarios de la vía tengan que circular con la debida precaución ante la posible presencia de obstáculos, pero no que asuman una circulación, en dichos tramos, a su riesgo y ventura.

En este orden de cosas, resulta que el propio informe de la Dirección General de Carreteras (folio 86) reconoce que son frecuentes los desprendimientos en la carretera MU-512 y que, precisamente, en el punto kilométrico en el que ocurrió el accidente no existen elementos de contención, por lo que los desprendimientos caen directamente sobre la calzada; incluso se llega a afirmar que es preciso *estabilizar taludes y limpiar muros*. Admitido de este modo tan meridianamente claro el hecho de que la Administración era conocedora del riesgo de desprendimiento, los argumentos utilizados para su exoneración son los que precisamente, para este Consejo Jurídico, fundamentan el nacimiento de la responsabilidad, ya que la Administración debió extremar la adopción de medidas, tales como colocación de mallas u otras similares, que evitaran accidentes como el ocurrido.

Por otro lado, y aunque no se haya afirmado por la Administración de modo categórico la existencia de fuerza mayor, su reiterada insinuación aconseja pronunciarse, y hacerlo sólo para poner de manifiesto que la concurrencia de tal motivo exoneratorio no se ha producido. En efecto, no puede esgrimirse que, aun siendo previsible el desprendimiento, éste no pudiera evitarse por haberse producido lluvias torrenciales en las horas inmediatamente anteriores a la caída de la piedra, ya que si se hubiera protegido la carretera de los desprendimientos no se habría producido tal caída. Además, aun admitiendo que dicha fuerza mayor pudiera haberse dado, sería la Administración quien debería, en todo caso, haber acreditado su existencia (Sentencias del Tribunal Supremo de 2 de febrero de 1988 y 13 de febrero de 1990, entre otras muchas).

Finalmente ha de abordarse la afirmación contenida en la propuesta de resolución sobre una conducta negligente del reclamante, que, al conducir a una velocidad superior a la permitida a

los ciclomotores (tipo de vehículo que conducía), fue la causa única y directa del accidente, lo que, en cualquier caso, daría lugar a la ruptura del nexo causal y a la consiguiente exclusión de responsabilidad patrimonial. Pues bien, este Órgano Consultivo considera que la concurrencia de culpa exclusiva de la víctima ha de ser demostrada por la Administración, carga que en el presente caso se hace más patente ante el hecho de que tanto los Agentes de la Policía Local de Abarán, como la Guardia Civil que levantó atestado de lo ocurrido, señalan como única y directa causa del accidente, la presencia de piedras en la calzada.

Acreditada, pues, la existencia del daño y la concurrencia del correspondiente nexo causal, sin que, por el contrario, se haya podido establecer que se diera fuerza mayor o conducta negligente o culposa del reclamante, procede declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración regional, indemnizando al reclamante en los términos que se señalan en la siguiente Consideración.

CUARTA.- Cuantía de la indemnización.

Para fijar el *quantum* indemnizatorio este Consejo Jurídico, como en tantas otras ocasiones, atendiendo a la consolidada doctrina jurisprudencial existente al respecto, considera razonable acudir, como criterio orientativo, a lo establecido en la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados y del baremo actualizado de las indemnizaciones por incapacidad temporal y permanente (incluidos los daños morales) para el año 2001, ya que tal como prescribe el artículo 141.3 LPAC, la cuantía de indemnización se calculará con referencia al día en que la lesión efectivamente se produjo, sin perjuicio de su actualización a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad con arreglo al índice de precios al consumo, fijado por Instituto Nacional de Estadística.

Así pues, atendiendo a la pruebas documentales que constan en el expediente y aplicando dicho baremo, resulta:

1º) Incapacidad temporal.

Según los partes de baja y alta en la situación de Incapacidad Temporal por Contingencias Profesionales, el lesionado estuvo incapacitado para el desarrollo de su ocupación habitual un total de 138 días (folio 221), de los cuales 7 permaneció ingresado en el Hospital Virgen de la Vega (folio 220), que han de indemnizarse de acuerdo con el siguiente detalle:

- 7 días de baja impeditiva con estancia hospitalaria, a 51,45 euros diarios ($7 \times 51,45 = 360,15$ euros).

- 131 días de baja impeditiva sin estancia hospitalaria, a 41,81 euros diarios ($131 \times 41,81 = 5.477,11$ euros).

2º) Incapacidad permanente.

Manifiesta el reclamante padecer una serie de secuelas que acredita con informe médico evacuado por el Dr. C. J.. Ante esta prueba documental presentada por el interesado la Administración señala, en el informe emitido por el Servicio Jurídico de la Consejería (folio 49), que al resultar ilegible el informe no se podía tener por probado dicho extremo. En razón a ello, el representante del Sr. M. S., en el escrito de alegaciones (folio 1), efectúa una transcripción que él mismo califica de literal (extremo que el Consejo Jurídico ha constatado sin ninguna dificultad), sugiriendo a la instructora que, en caso de duda, debió citar a dicho facultativo para que aclarase cuantos extremos se estimasen pertinentes. Ante esta nueva situación, en lo que a la prueba de las secuelas se refiere, la Instructora en su propuesta sigue manteniendo la ilegibilidad del citado informe (antecedente de hecho cuarto y apartado 3 del fundamento de derecho tercero), no admitiendo, por tanto, la transcripción del interesado, pero sin que tampoco adoptara medida alguna tendente a dilucidar la realidad de las secuelas y la idoneidad del medio probatorio utilizado por aquél. Considera este Órgano Consultivo que la inactividad del órgano instructor -a quien corresponde llevar a cabo los actos de instrucción necesarios

para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales deba pronunciarse la resolución (art. 78.1 LPAC), así como acordar, cuando no tenga por ciertos los hechos alegados por los interesados, la práctica de las pruebas que juzgue pertinentes (art. 80.2 LPAC)- no puede sumir al particular en una situación de indefensión y, por tanto, habrá de considerarse, al no haber sido debidamente rebatida por la Administración, probada la concurrencia de las secuelas alegadas, cuya indemnización, atendiendo a lo establecido en el capítulo 4 de la tabla VI del Anexo a la citada Ley 30/1995, se calcularía del siguiente modo:

- Material de osteosíntesis (1-3) 1 punto
- Gonalgia mecánica en esfuerzo (3-15)..... 3 puntos
- Limitación en los últimos 10º flexión rodilla (1-10).. 1 punto

Se ha aplicado la puntuación mínima, ya que, si bien es cierto que el informe del Dr. C. describe las secuelas, no indica su entidad, circunstancia que debía acreditar el interesado sobre quien recae la carga de la prueba de acuerdo con el clásico aforismo *necessitas probandi incumbit ei qui agit*, que se positiva en el artículo 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Tampoco resulta procedente valorar un perjuicio estético, porque este extremo tampoco ha sido acreditado.

Según lo anterior resultaría un total de 5 puntos, con un valor cada uno de ellos de 619,46 euros (Tabla III), que daría un total de 3.097,30 euros.

3º) La cantidad total que resulta de la suma de los dos apartados anteriores, es decir, 8.934,56 euros, habrá de incrementarse en un 10% en concepto de factor de corrección, al encontrarse el reclamante en edad laboral y hallarse trabajando el día del accidente, como lo ponen de manifiesto los documentos acreditativos de la baja y alta médica, que han sido expedidos por M. U..

Del resultado de esta última operación se obtendría un *quantum* indemnizatorio de 9.828,02 euros, sin perjuicio de su actualización a la fecha en que se ponga fin al procedimiento de responsabilidad.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula las siguientes

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Existe relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público de carreteras y los daños sufridos por el reclamante, por lo que se dictamina desfavorablemente la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación que se acompaña al expediente sometido a consulta.

SEGUNDA.- La cuantía indemnizatoria debe determinarse de acuerdo con los criterios recogidos en la Consideración Cuarta.

No obstante, V.E. resolverá.