



ANTECEDENTES

PRIMERO. El día 18 de agosto de 1999, tiene entrada en la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio un escrito formulado por D. F. B. V., de reclamación de indemnización por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia del accidente de circulación padecido por el reclamante y su esposa el día 8 de agosto del mismo año cuando, circulando por la variante de Lorquí, dirección Archena, con el vehículo de su propiedad matrícula MU-BM colisionó con una rotonda en construcción que se hallaba sin iluminación ni señalización que advirtiera la presencia de obras, según afirma, reservándose el derecho a ampliar posteriormente la cuantía de la indemnización si como consecuencia del siniestro él o su esposa padeciesen secuelas de tipo físico. Aporta junto a su reclamación copia del presupuesto de reparación del automóvil, que asciende a 201.469 pts., y copia del certificado emitido por la mercantil «M., S.A.» haciendo constar la asistencia en carretera prestada tras el accidente.

SEGUNDO. La instructora del expediente dirige al interesado un oficio requiriéndole para que mejore su solicitud con advertencia de que de no atender al requerimiento se le tendría por desistido, requerimiento que cumplimenta el solicitante en fechas 4 y 11 de octubre 1999, aportando la documentación solicitada al efecto y un certificado del Comandante en funciones del Puesto de la Guardia Civil de Molina de Segura sobre el siniestro de referencia, proponiendo asimismo como prueba la declaración de D^a G. S. M., prueba que fué practicada por la instructora el 29 de noviembre de 1999, en la que la testigo declaró «que no había ni iluminación ni señalización de obra alguna en la propia rotonda».

TERCERO. Requerido informe a la Dirección General de Carreteras, ésta lo emite con fecha 28 de septiembre de 1999, con el siguiente tenor literal:

«1º. Efectivamente se tiene constancia del accidente que se produjo con esa fecha 08/08/99 en la glorieta de la Variante de Lorquí.

2º. La ejecución de la obra la llevó a cabo la empresa J. H. V. S.L. y fue recibida, como así consta en el Acta correspondiente con fecha 26 de julio de 1999, por lo que el accidente se produjo con posterioridad a su terminación.

3º. Durante la ejecución de la obra se llevó un cuidado exquisito en señalización de acuerdo con lo indicado en la norma 8.3-IC «señalización de obras», y una vez terminada la misma, su aproximación también fue ejecutada con arreglo a lo prescrito en las normas 8.1-I.C. «señalización vertical» y 8.2-IC «marcas viales».

4º. En conclusión le diría que, dado que estaba la obra terminada la glorieta perfectamente señalizada, con señales tanto verticales como las horizontales nuevas, lógicamente perfectamente visibles de día y de noche, y estando, como se puede ver en las fotocopias adjuntas, la velocidad limitada a 70 Km/h. y a la entrada a la glorieta a 40 Km/h. con una señalización de ceda el paso, el accidente se produjo por un incumplimiento de la limitación de velocidad, ya que a 40 Km/h. cualquier obstáculo en la calzada, por imprevisto que suceda, es perfectamente superable, cuanto menos una glorieta señalizada.»

CUARTO. Previa solicitud de la instructora, con fecha 20/10/99 el Comandante del Puesto de la

Guardia Civil de Molina de Segura informa sobre los siguientes extremos:

1. Forma del tramo de la carretera donde se encuentra la rotonda: *«se trata de un tramo recto»*.
2. Perceptibilidad de la rotonda a una distancia prudencial, incluso durante horas nocturnas: *«La carretera se encontraba iluminada por farolas, no así la propia rotonda que en esos momentos carecía de iluminación»*.
3. Limitación de velocidad de la zona en la fecha del siniestro: *«señales verticales amarillas de limitación limitada a 60 Km/h. situada a unos 150 metros. Limitada a 50 Km/ a unos 100 metros. Y limitado a 40 Km/h a unos 50 metros de la rotonda respectivamente»*.
4. Velocidad a la que debía circular D. F. B. V.: *«Se ignora. No había testigos presenciales»*.
5. Existencia de señales que advirtieran, en la fecha del accidente, de la presencia de obras en la calzada, y distancia respecto del lugar del siniestro:

Disco de peligro «obras» amarillo situado a unos 150 metros de la rotonda.

Disco de «desvío provisional» amarillo situado a unos 50 metros de la rotonda.

Disco «ceda el paso» situado próximo a la entrada de la rotonda.

Marcas horizontales de color amarillo en el suelo.

6. Iluminación: *«El tramo de carretera comprendido en al menos 500 metros y hasta la rotonda se encuentra iluminado mediante farolas. La rotonda en sí carecía en esos momentos de iluminación»*.

7. Cualquier otra cuestión de interés: *«Durante los meses de julio y agosto, hubo varios accidentes de circulación por colisión contra los bordillos de la rotonda y, según manifestaciones de los conductores, se habían despistado al no tener constancia de la construcción de la rotonda, que precisamente fue construida para evitar un cruce peligroso donde se habían producido numerosos accidentes»*.

Manifiesta el informante que todos los datos han sido contrastados con la Policía Local de Ceutí, que intervino en varios accidentes.

QUINTO. El órgano instructor solicita de la Policía Local del Ayuntamiento de Ceutí la remisión de las actuaciones, informes o atestados que obren en su poder sobre el asunto de referencia, así como de otros accidentes que hayan podido producirse en el mismo tramo y por las mismas circunstancias, informando de las posibles causas que pudieron originar tales siniestros. La Policía Local de Ceutí, en informe de fecha 12 de noviembre de 1999, manifiesta, entre otros aspectos,

«... que durante todo el tiempo que duraron las obras de construcción de la plaza circular en dicho lugar, existía en los tres tramos de la carretera que acceden a dicha plaza, en un tramo no inferior a 500 metros, señalización de obras advirtiendo de desvío provisional».

Respecto de los otros accidentes ocurridos en el mismo lugar:

«prácticamente todos los conductores eran conductores conocedores de esta carretera y circulaban por ella de forma no habitual, de forma que sabían que aunque regulada a velocidad máxima de 60 Km/h. lo normal era circular a velocidad superior a 120 Km/h.

Sin tener conocimiento de obras en dicha carretera, y aunque estuviera la señalización advirtiendo de las mismas, ningún conductor accidentado pudo haber adoptado la más mínima precaución ante dichas obras, pues a la velocidad que se limitaba en la señalización es absolutamente imposible accidente alguno».

SEXTO. Con fecha 16 de junio de 2000, el Servicio Jurídico de la Secretaría General de la Consejería informa que, a la vista de la documentación que obra en el expediente, debe desestimarse la reclamación al no constar acreditada una relación de causalidad entre el accidente sufrido y el funcionamiento de los servicios públicos.

SÉPTIMO. Acordada con fecha 20 de junio de 2000 la apertura de un trámite de audiencia

para que el reclamante, así como la mercantil «J. H. V., S.L.», adjudicataria de las obras de construcción de la rotonda en cuestión, pudieran alegar cuanto tuvieran por conveniente, fueron aportadas las siguientes alegaciones:

1ª) La empresa contratista presentó escrito, con fecha 05/07/00, argumentando que «las obras se hallaban señalizadas perfectamente, visibles desde gran distancia». Para corroborar dicha afirmación aportaron un «informe de señalización de obra» emitido por el Técnico de Gestión de Explotación y Seguridad Vial de la Dirección General de Carreteras. En dicho informe el funcionario certifica que las obras estuvieron perfectamente señalizadas mientras duraron, y perfectamente visibles a gran distancia, destacando una señal de limitación a 40 km/h., considerando que el accidente pudo tener su causa en la distracción del conductor o en el incumplimiento de los límites de velocidad. Se acompaña factura expedida por «S. M., S.A.» donde se relacionan las señales de obra que, según el informante, fueron colocadas por ésta.

2ª) El reclamante, previa comparecencia el día 7 de julio de 2000 para otorgar representación a su esposa, Dª C. H. N., y obtener copia de determinados documentos, presenta el día 10 de julio de 2000 dos escritos:

a) En el primero de ellos, propone la terminación convencional del procedimiento, fijando la indemnización que estaría dispuesto a percibir en la cantidad de 201.469 Ptas., actualizada con arreglo al I.P.C. desde la fecha en que ocurrieron los hechos.

b) En el segundo, solicita la misma cantidad indemnizatoria y aduce: que las obras de la variante de Lorquí no estaban terminadas ni el día 26 de julio de 2000, en que se levantó el Acta de Reconocimiento y Comprobación del Gasto Menor, ni el día del accidente, como así lo prueba la declaración testifical de Dª G. S. M., y el informe de la Guardia Civil de Molina de Segura de 20 de octubre de 1999; que la rotonda en construcción no se encontraba señalizada en la fecha del accidente, resultando paradójico que la Administración y la contratista sostengan que sí lo estaba, cuando, como dicen, éstas terminaron días antes, concretamente el 26 de julio de 1999; que la citada glorieta carecía de iluminación el día del siniestro, según informe de la Guardia Civil, mereciendo la carretera, por su situación, una especial iluminación que evitara riesgos; y que es una presunción carente de prueba considerar que el reclamante conducía a una velocidad excesiva, pues fue la deficiente señalización e iluminación de las obras la causa que provocó el accidente.

De las alegaciones del solicitante se dió traslado a la contratista para que, en un plazo de diez días, pudiera pronunciarse al respecto. La mercantil dejó transcurrir dicho plazo sin hacer uso de su derecho.

OCTAVO.- A la vista del «Informe de señalización de obra» aportado por la mercantil adjudicataria de las obras y de la factura expedida por «S. M., S.A.» que acompañaba a aquél, la instructora solicita, con fecha 4 de septiembre de 2000, informe a esta última empresa. «S. M., S.A.», en escrito de fecha 14 de septiembre de 2000, informa que sólo suministró, no instaló, la señalización provisional de obras, aunque sí llevó a cabo la instalación de la señalización definitiva de la carretera. Aporta copia de diversos albaranes de entrega de señales de tráfico para la Crta. Ceutí-Lorquí.

NOVENO. Tratándose de nuevos documentos incorporados al expediente del que las partes interesadas no tenían conocimiento, con fecha 29 de septiembre de 2000 la instructora da traslado del escrito de «S. M., S.A.» a los interesados para que, en un plazo de diez días, pudieran pronunciarse sobre el mismo. «J. H. V., S.L.» dejó transcurrir el plazo sin formular alegación alguna. El reclamante, en escrito presentado el día 20 de octubre de 2000, alegó que la nueva documentación sólo prueba que «S. M., S.A.» suministró la señalización, pero no la instaló.

DÉCIMO. Con fecha 13 de noviembre de 2000 se dicta propuesta de resolución denegatoria de

la reclamación formulada, al no haber quedado debidamente acreditada la concurrencia de todos los requisitos exigidos por el art. 139 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico y de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LPAC), para que sea posible apreciar la responsabilidad patrimonial de la Administración.

DÉCIMOPRIMERO. Solicitado, el 13 de noviembre de 2000, de la Dirección de los Servicios Jurídicos la emisión del informe preceptivo exigido por el art. 23.4 del Decreto Regional 59/1996, de 2 de agosto, por el que se aprueba la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, es emitido el 26 de diciembre siguiente, con la misma conclusión que la propuesta de resolución.

DÉCILOSEGUNDO. El 5 de febrero de 2001 tiene entrada oficio del citado Consejero solicitando la emisión de nuestro preceptivo Dictamen, acompañando el extracto, índice y expediente reglamentarios.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA. Carácter del Dictamen.

El presente Dictamen se emite con carácter preceptivo al versar sobre una propuesta de resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por la Administración regional, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.9 de la Ley 2/97, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

SEGUNDA. Cuestiones formales.

El procedimiento ha sido tramitado de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 429/93, de 26 de marzo, que aprobó el reglamento de los Procedimientos de las Administraciones Públicas en Materia de Responsabilidad Patrimonial (RRP). No obstante, por lo que se refiere al requerimiento reseñado en el Antecedente Segundo, hemos de recordar lo expresado en anteriores Dictámenes, como el 47/00 y 32/01, en el sentido de que el artículo 6 RRP establece el deber del reclamante de proponer con su instancia las pruebas que estime oportunas, pero si el instructor considera necesario practicar otras y le es requerida la aportación de documentos e información al efecto, tal requerimiento no es sino una diligencia de prueba que no puede ser calificada como de subsanación de deficiencias a los efectos de suspender el plazo máximo de resolución o de tener al reclamante por desistido si no lo cumplimenta, como erróneamente se advierte en el presente supuesto. Deberán eliminarse estos extremos en los sucesivos casos en que se estime procedente requerir la aportación de nuevas pruebas al interesado.

TERCERA. La relación de causalidad entre el daño alegado y el funcionamiento de los servicios públicos regionales.

El artículo 139 LPAC establece que los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos.

No discutida por la Administración ni la realidad de los daños ni que la carretera en la que acaeció el accidente sea de titularidad regional, procede determinar si ha existido un funcionamiento anormal de los servicios públicos que, por omisión de los deberes de señalización de la vía, sea el causante de dichos daños.

A este respecto, hemos de indicar que los informes y declaraciones obrantes en el expediente acreditan sobradamente que existía señalización adecuada a las circunstancias de la vía. En efecto, del informe de 20/10/99 de la Guardia Civil de Molina de Segura, citado en el

Antecedente Cuarto, se desprende que existían señales de limitación de velocidad que obligaban a ir reduciendo progresivamente la misma, desde una limitación de 60 Km/h. a los 150 metros de la rotonda en la que colisionó el reclamante hasta una limitación de 40 Km/h. a una distancia de 50 metros antes de dicha rotonda, tratándose, además, de un tramo recto de carretera. Existía también un disco de peligro («obras») amarillo, a unos 150 metros de la misma, otro de «desvío provisional» a unos 50 metros, otro de «ceda el paso» próximo a la rotonda y marcas horizontales amarillas en la calzada, así como iluminación por farolas en el tramo de 500 metros anterior a dicho obstáculo.

A la vista de lo anterior, hay que afirmar que dichas señales e iluminación eran más que suficientes para advertir de la existencia de la rotonda, estuviera en obras o no. Es significativo que la testigo y el reclamante incidan en que no había iluminación en la misma rotonda, pero entendemos que ésta no era imprescindible a la vista de la abundante señalización admonitoria previamente existente, que obligaba al conductor a llegar a dicho obstáculo en las adecuadas condiciones de evitarlo.

A este respecto son significativas las declaraciones de la Policía Local de Ceutí, que indican que, a pesar de la limitación de velocidad (a unos niveles que, de ser respetados, es difícil que produjera choque alguno, por poderse eludir el obstáculo), era práctica usual que se rebasara ampliamente dicha limitación, lo que explica la existencia de otros accidentes como el del reclamante.

Por todo ello, hay que convenir con la propuesta de resolución en que el funcionamiento de los servicios públicos de señalización de la carretera fue correcto, y que el accidente se debió a causas ajenas a la Administración regional.

A la vista de las anteriores consideraciones, procede formular la siguiente

CONCLUSION

ÚNICA. No queda acreditada la relación de causalidad entre el funcionamiento de los servicios públicos regionales y los daños alegados, por lo que la propuesta de resolución objeto del Dictamen se informa favorablemente.

No obstante, V.E. resolverá.