



ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 7 de abril de 2000, se presentó ante la Dirección General de Carreteras de la entonces Consejería de Política Territorial y Obras Públicas reclamación de responsabilidad patrimonial a instancia de D. J. M. C. y D.^a I. F. G., por los daños materiales sufridos en su vehículo, con motivo de accidente de circulación ocurrido el 11 de febrero de 2000, en el punto kilométrico 7 de la carretera MU-552, en el término municipal de Calasparra, cuando la Sra. F. G., quien conducía el vehículo de su marido, D. J. M., al tomar una curva hacia la izquierda derrapó debido a la presencia, sin señalización adecuada, de abundante gravilla en la carretera, lo que determinó la salida de la vía y posterior vuelco del vehículo, ocasionándole daños materiales que cuantifican en 914.594 pesetas.

Acompañan a su solicitud presupuesto de reparación, así como atestado, identificado como diligencias número 10/2000, instruido por el Destacamento de Caravaca de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en el que se hace constar que el vehículo circulaba en dirección Calasparra a una velocidad de 70-80 km/h, según manifestación de la conductora, y que al llegar a una curva a izquierda el coche se descontroló saliendo de la calzada por el lado derecho. Asimismo, se indica como probable causa del accidente *"La existencia de bastante gravilla suelta en toda la longitud de la curva y curvas anteriores, y posiblemente al hacer uso del sistema de frenado, lleva consigo que la conductora, ya sea por velocidad inadecuada o falta de pericia, para evitar la salida por el lado izquierdo de la calzada (según sentido de la marcha), pega un volantazo y sale por el lado derecho.- La existencia de gravilla suelta no está debidamente señalizada"*. En el croquis incluido como parte del atestado, se observa que el vehículo queda volcado en el margen derecho de la calzada, en sentido carretera C-330 en la que desemboca la MU-552, así como también se sitúan en el carril derecho la representación gráfica de la gravilla suelta y el inicio de la trayectoria descontrolada del vehículo. Además, en el apartado señalización, el atestado indica la existencia de una señal de peligro de curva izquierda-derecha a 900 metros, dejando en blanco los apartados relativos a señalización de velocidad aconsejable y de limitación de velocidad. Finalmente, consta en el atestado la siguiente relación de los daños sufridos por el vehículo: *"Techo doblado. Paragolpes delan. roto.- Luneta delantera rota.- Plito (sic) izdo. roto.- Aleta izda doblada.- Arañazos en toda la longitud del vehículo"*.

SEGUNDO.- Por oficio de 11 de mayo de 2000, la instructora facilita a los interesados la información prevista en el artículo 42.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en adelante LPAC); les requiere para que mejoren su solicitud mediante la aportación del permiso de circulación del vehículo, del permiso de conducción de la Sra. F. G., la póliza de seguro del coche y declaración jurada de no haber percibido indemnización alguna como consecuencia del accidente; y, finalmente, suspende el plazo de resolución del procedimiento por el tiempo que medie entre la notificación del requerimiento y su efectivo cumplimiento por los interesados, así como por haber solicitado informe preceptivo y determinante de la Dirección General de Carreteras, lo que determina la suspensión hasta la recepción de aquél, con un

máximo de tres meses.

Con la misma fecha, la instructora dirige oficio al Destacamento de Caravaca de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, solicitando cuanta documentación pudiera obrar en sus archivos en relación al accidente, al tiempo que pide ser informada acerca de la limitación de velocidad en el tramo en el que se produjeron los hechos, así como de la velocidad estimada a la que circulaba el vehículo.

Igualmente se solicita informe de la Dirección General de Carreteras sobre diversas circunstancias de la vía y del origen de la gravilla y, al Parque de Maquinaria del mismo centro directivo, acerca del valor venal del vehículo y de la valoración de los daños sufridos.

TERCERO.- La Guardia Civil informa que no existe limitación de velocidad en el tramo en el que ocurrió el accidente y que la velocidad estimada a la que posiblemente circulaba el vehículo en el momento del accidente sería de unos 80-90 km/h.

El Parque de Maquinaria, por su parte, en informe de 26 de mayo de 2000, señala que el valor venal del vehículo en el momento del accidente era de 1.073.000 pesetas, aproximadamente, sin que se pronuncie acerca del valor de los daños al carecer de fotografías acerca del estado en que quedó el vehículo. Asimismo, pone de manifiesto la existencia de un aparente error en el atestado ante la contradicción que se aprecia al afirmar que el vehículo circulaba en dirección Calasparra, cuando del croquis y de la descripción del accidente, parece desprenderse que el sentido de la marcha era precisamente el contrario.

Por su parte, el informe de la Dirección General de Carreteras, de 4 de julio de 2000, indica que el tramo en que se produjo el accidente está formado por una serie de curvas de radio reducido debidamente señalizadas, teniendo la calzada un ancho de 7 metros con arcenes de 1.50 metros. La señalización adoptada advierte del peligro de curvas o contracurvas. También señala que *"la velocidad está limitada a 50 km/h. desde el p. k. 8,0 hasta pasada la última curva de este tramo señalizado"*. En relación al estado del firme se indica que *"la calzada no tenía gravilla suelta en el ancho de la calzada de 7 metros, pudiendo confundirse con el árido de cubrición del arcén, con el que está terminada su superficie"*. Concluye este informe apuntando como posibles causas del accidente al exceso de velocidad unido a un descuido o a la negligencia en la conducción.

CUARTO.- Con fecha 31 de mayo de 2000, la Sra. F. G. aporta la documentación que le había sido requerida y efectúa declaración jurada de no haber recibido indemnización alguna por el mismo accidente. Asimismo acompaña factura de reparación del vehículo, de fecha ilegible, por importe de 731.367 pesetas.

QUINTO.- Con fecha 13 de octubre de 2000, la instructora requiere a los interesados la aportación de fotografías del vehículo o la indicación del lugar donde éste se encuentre para el caso de que no hubiera sido reparado. Dicho requerimiento no es atendido, remitiendo los interesados un escrito, con fecha 18 de enero de 2001, en el que solicitan que se impulse el procedimiento hacia su resolución.

SEXTO.- El informe del Servicio Jurídico de la Consejería consultante, de fecha 30 de octubre de 2001, concluye en la inexistencia de nexo causal entre el funcionamiento del servicio público y el accidente que ocasiona la reclamación, dado que *"ha quedado indubitadamente demostrado que, por un lado, la carretera autonómica se hallaba correctamente señalizada en el momento de producirse el accidente...y, por otro, que no existía la gravilla que los recurrentes alegan como causa eficiente del evento dañoso reseñado"*, de lo que se deduce que el accidente se produce únicamente por una clara culpa o negligencia de la conductora.

SÉPTIMO.- Concedido trámite de audiencia a los interesados, éstos presentan alegaciones en las que se reafirman en su pretensión inicial y se pone de manifiesto la contradicción existente entre el informe de la Dirección General de Carreteras y el atestado levantado por la Guardia

Civil, en cuanto a hechos fundamentales para la resolución de la reclamación, tales como la existencia o no de gravilla suelta y la limitación de velocidad en el tramo en que se produce el accidente, señalando tanto la inmediatez del atestado al momento de ocurrir el siniestro como el carácter imparcial de los instructores de aquél, por contraposición a la tardanza de la Administración en la inspección del lugar del accidente, casi cuatro meses después. También se alude al atestado como medio de prueba de los daños sufridos por el vehículo y finalizan los interesados reiterando su petición de abono de indemnización por los daños y perjuicios sufridos, añadiendo ahora como nueva pretensión no contemplada en su reclamación inicial, la de los intereses legales y las costas del expediente administrativo.

OCTAVO.- Con fecha 21 de noviembre de 2001 la instructora propone desestimar la reclamación, dado que con base en el informe de la Dirección General de Carreteras considera demostrado que en el momento del accidente no existía gravilla suelta y que la causa de aquél estaría en la conducta negligente de la conductora, lo que rompería el nexo causal entre el funcionamiento del servicio público de carreteras y el accidente.

NOVENO.- Solicitado el preceptivo informe de la Dirección de los Servicios Jurídicos, ésta lo emite con fecha 18 de diciembre de 2001, concluyendo en la procedencia de desestimar la reclamación, atendiendo a razonamientos similares a los contenidos en la propuesta de resolución.

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 de la Región de Murcia.

SEGUNDA.- Legitimación y plazo.

Los reclamantes se encuentran legitimados para deducir la pretensión indemnizatoria, toda vez que de las pruebas practicadas ha quedado acreditada la existencia de daños en un vehículo cuyo permiso de circulación está expedido a nombre de D. J. M. C., lo que hace presumir, salvo prueba en contrario, su titularidad.

La solicitud se presentó dentro del plazo de un año de producirse el hecho dañoso señalado por el artículo 142.5 LPAC.

TERCERA.- Procedimiento.

El procedimiento tramitado ha seguido, en líneas generales, el determinado por la LPAC y por el Reglamento de los Procedimientos en Materia de Responsabilidad Patrimonial, aprobado por Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo (RRP). No obstante, merecen una especial atención diversos aspectos de las fases de ordenación e instrucción del procedimiento:

- En el folio 19 del expediente consta la comunicación que la instructora dirige a los interesados solicitándoles la aportación de diversa documentación, con la finalidad de que *"mejoren la solicitud"*, en una clara alusión a la figura contemplada en el artículo 71.3 LPAC. Sin embargo, este precepto viene exclusivamente referido a la modificación o mejora de los términos de la solicitud, no de los documentos o justificaciones que junto a la misma hayan de presentarse. Al respecto debe indicarse que, para amparar normativamente dicho requerimiento de aportación documental, habrá de acudirse bien al apartado 1 del mismo artículo 71 cuando los documentos requeridos tengan el carácter de preceptivos de conformidad con la normativa reguladora del correspondiente procedimiento, o bien, como en el presente caso, cuando no concurre esa preceptividad y lo que se persigue es que los interesados efectúen determinadas

actuaciones, o aporten cualesquiera justificantes o documentos en orden a acreditar diversos extremos de relevancia en la instrucción del procedimiento, habrá que acudir al artículo 76, apartados 2 y 3 LPAC.

- Debe ponerse de manifiesto que, desde la presentación de la reclamación, en abril de 2000, han transcurrido más de dos años sin que haya recaído resolución, con una evidente vulneración del plazo máximo de resolución y notificación que el artículo 13.3 RRP establece en seis meses. Especialmente reprobable resulta la paralización del procedimiento, sin causa alguna que lo justifique, durante más de un año, del 13 de octubre de 2000 al 30 de octubre de 2001, entre el requerimiento a los interesados para que aporten fotografías del vehículo y la emisión del informe jurídico, y ello a pesar del intento de los reclamantes de impulsar el procedimiento mediante escrito de 18 de enero de 2001. No obstante, existen en el expediente otras paralizaciones y actuaciones excesivamente tardías, como ocurre con la visita que realizan los Ingenieros de la Dirección General de Carreteras al lugar del accidente, en julio de 2000, casi cinco meses después del siniestro, transcurridos tres meses desde la reclamación y casi dos desde la petición de informe que realiza la instructora, cuando dicha tardanza disminuye sensiblemente la fuerza probatoria del informe respecto de las características de la vía en el momento del accidente, determinando con ello una evidente merma en las posibilidades de defensa de la Administración regional, máxime cuando pretende desvirtuar las afirmaciones contenidas en un atestado policial instruido inmediatamente después de producirse el siniestro. Y todo ello sin olvidar que el artículo 10.2 RRP establece un máximo de diez días para la emisión de dicho informe. También merece destacarse que desde que el Ingeniero Técnico Jefe del Parque de Maquinaria informa que, ante la ausencia de pruebas gráficas acerca del estado en que quedó el vehículo, no puede pronunciarse acerca de los daños sufridos por éste y el requerimiento de la instructora a los interesados para que aporten dichas pruebas, transcurren casi cinco meses. Cabe en definitiva recordar que los criterios de eficiencia, celeridad e impulso de oficio que deben inspirar la actuación administrativa, junto con la brevedad de los plazos que impone la normativa reguladora de los diferentes procedimientos, exigen de la Administración un actuar diligente que no es compatible con las paralizaciones y retrasos que se advierten en la tramitación de la reclamación que motiva este Dictamen.

- Según el Extracto de Secretaría, el informe del Servicio Jurídico y la propuesta de resolución, *"con fecha 3/04/2000, el reclamante solicita la práctica de una prueba testifical a dos de los ocupantes del vehículo siniestrado y al representante legal de la grúa que remolcó al mismo tras el referido accidente, la cual se llevó a efecto en fecha 15/03/2001 con relación a los dos primeros testigos propuestos por el reclamante"*, sin embargo, en el expediente no consta declaración alguna de estos testigos, ni tan siquiera la propuesta de dicha prueba.

- En el folio 43 del expediente consta una comunicación de la instructora a unos destinatarios distintos de los reclamantes y sin que se manifieste la relación de aquéllos con el procedimiento tramitado a solicitud de éstos.

- El informe que elaboran los Técnicos de la Dirección General de Carreteras alude a la existencia de una limitación de velocidad a 50 km/h desde el punto kilométrico 8,0 hasta pasada la última curva del tramo señalizado, mientras que el atestado policial indica que no existía limitación de velocidad en el lugar donde se produjo el accidente. Existe una aparente contradicción entre ambos informes que, probablemente, se deba al hecho de que en el atestado se afirma expresamente que el vehículo circulaba en dirección Calasparra, cuando del croquis del accidente y de la descripción que de éste se contiene en aquél se obtiene la conclusión contraria. Así, el informe de los Técnicos de la Dirección General de Carreteras alude a la limitación de velocidad existente en el kilómetro 8,0, afectando ese límite a los

vehículos que circularan por el kilómetro 7 de la carretera MU-552 en dirección Calasparra, donde se encuentra el punto kilométrico 0 de esta vía. Sin embargo, si el vehículo circulara en dirección contraria, esto es desde Calasparra hacia la carretera C-330, con la que intersecciona la MU-552, el kilómetro 7, donde se produce el accidente, no estaría afectado por la limitación de velocidad señalizada unos mil metros más adelante, en el punto kilométrico 8,0 para los vehículos que circularan en sentido contrario.

En suma, y atendiendo a la no acreditación de diversos extremos que se consideran esenciales para la resolución de la reclamación planteada y a la aparente contradicción entre el informe de la Dirección General de Carreteras y el atestado policial, procede retrotraer las actuaciones en orden a completar la instrucción del procedimiento, para incorporar al expediente la declaración testifical que hasta en tres documentos en él obrantes se afirma que existe, así como en orden a determinar de forma indubitada cuál era el sentido de la marcha del vehículo en el momento de sufrir el accidente y acreditar si, en esa fecha, existía señalización de limitación de velocidad que afectara a los vehículos que circularan en tal sentido de marcha.

Del mismo modo, si de esta nueva instrucción se desprendieran nuevos datos o elementos de juicio distintos de los que ya obraron al momento de concederse la audiencia inicial a los interesados, habría que otorgarles un nuevo trámite de audiencia.

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

CONCLUSIONES

PRIMERA.- El estado de las actuaciones practicadas aconseja retrotraer el procedimiento a la fase anterior a la propuesta de resolución para completar la instrucción del expediente en el sentido que se recoge en la Consideración Tercera, otorgando, en su caso, nuevo trámite de audiencia a los interesados.

Concluido este trámite y redactada la propuesta de resolución por la instructora, se remitirá todo lo actuado en el procedimiento a este Consejo Jurídico para la emisión del preceptivo Dictamen.

No obstante, V.E. resolverá.