



**Consejo Jurídico
de la Región de Murcia**

Dictamen nº 121/2023

El Consejo Jurídico de la Región de Murcia, en sesión celebrada el día 4 de mayo de 2023, con la asistencia de los señores que al margen se expresa, ha examinado el expediente remitido en petición de consulta por el Ilmo. Sr. Secretario General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras (por delegación del Excmo. Sr. Consejero), mediante oficio registrado el día 24 de noviembre de 2022 (COMINTER número 322338), sobre responsabilidad patrimonial instada por D. X, por daños debidos a accidente en carretera (exp. 2022_350), aprobando el siguiente Dictamen.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 16 de septiembre de 2021 un abogado, actuando en nombre de D. X, formula una reclamación de responsabilidad patrimonial frente a la Administración viaria regional.

En ella expone que su cliente es propietario de un turismo, marca *Audi*, modelo A3 1.9 TDI *Ambition*, matrícula --. Añade que su hijo, Y, lo conducía el 30 de septiembre de 2020 y que sufrió un accidente sobre las 21:15 h en la autovía RM-15, de Alcantarilla (A-7 y MU-30) a Caravaca de la Cruz (RM-730) (Autovía Río Mula), a la altura del punto kilométrico 57,900, en sentido hacia esa última localidad.

El letrado precisa que el siniestro se produjo por la súbita irrupción en la vía de un jabalí, y que eso provocó que el conductor colisionase con el animal y que causara notorios e importantes daños materiales en el frontal del vehículo.

Añade que, como consecuencia de lo sucedido, se personó en el lugar de los hechos, a las 21:25 h, una patrulla de la Guardia Civil de Tráfico, cuyos agentes instruyeron esa misma noche el informe estadístico ARENA nº 202030015000025. Y explica que, al día siguiente, ya con luz solar, los instructores acudieron de nuevo al lugar citado para elaborar un segundo informe, en el que se recogen las precisiones y los resultados de los estudios y las comprobaciones que no se hicieron la noche anterior.

El abogado interviniente destaca, en relación con el primer informe, que en él se indica que la invasión inopinada de la vía por el animal causó daños en un segundo vehículo, que también resultó accidentado. Asimismo, alude el letrado a que, en el apartado 5 del documento policial, se expone que el percance se produjo por el atropello de un jabalí, que pertenece a una especie silvestre. Insiste en que el apartado “8.2 Descripción y Observaciones” del primer informe se concluye que la causa principal del accidente fue la de irrumpir un animal en la calzada.

Seguidamente, advierte que en el informe posterior se modifica la redacción del citado apartado 8.2, que queda de la siguiente forma: “*El vehículo matrícula --, circulaba por el carril izquierdo de la autovía RM-15 (Alcantarilla-Caravaca), dirección Caravaca, cuando irrumpe animal desde margen izquierdo de la calzada, no pudiendo el conductor evitar colisionar con él, al tiempo que el vehículo con matrícula -- que circula por el carril derecho se*

encuentra al animal bajo su vehículo.

Causa principal del accidente: irrumpir animal en la calzada.

Por petición agente Dto. de Caravaca (...) se abre formulario arena por agente (...) para su modificación (20-10-2020).

El día posterior al accidente con luz solar se hace inspección ocular de las vallas próximas al punto del atropello al jabalí observándose en el km 56 una pequeña apertura. Se adjuntan fotografías.

(...)”.

Con el nuevo informe se adjuntan 4 instantáneas.

El letrado argumenta que el percance se produjo porque la Administración regional incumplió la obligación que le corresponde de mantener y conservar la vía adecuadamente, de modo que sus usuarios puedan circular por ella con total y completa seguridad, sin que tengan que temer la presencia de obstáculos de ningún tipo o la invasión de animales. Sostiene que eso último se produjo porque no estaba correctamente cerrada la valla metálica delimitadora de la autovía, ya que presentaba una rotura por la que se introdujo el jabalí.

A continuación, concreta que el daño ocasionado se eleva a 532 €, según se refleja en el informe pericial de valoración de daños materiales elaborado por un empleado de la mercantil --, que aporta con el escrito. También destaca que en dicho informe se expone que el vehículo se ha declarado siniestro total, dada su antigüedad. Y que, por esa razón, se fija en él la cantidad de 683 € en concepto de valor venal. Se indica, asimismo, que el valor de los restos es de 151 €, de lo que resulta la cantidad resultante de la diferencia de 532 €, que es la que se reclama. Seguidamente, expone que el vehículo se dio de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico (DGT) el 14 de diciembre de 2020 y que los restos se entregaron para su desguace.

Junto con el escrito aporta copias del permiso de circulación del vehículo; del certificado expedido por la DGT acreditativo que se dio al automóvil de baja definitiva el día citado; del certificado de entrega del turismo para su despiece; del informe pericial de valoración de los daños materiales, en los que se concreta el precio de reparación en 3.400 € y la cantidad final a resarcir en 532 €, de 6 fotografías acreditativas del estado en que quedó el automóvil tras el siniestro y de los dos informes policiales ya mencionados.

SEGUNDO.- El Jefe de Sección de Responsabilidad Patrimonial de la Consejería consultante solicita al abogado actuante, el 23 de septiembre de 2021, que acredite la representación con la que manifiesta intervenir en nombre del interesado.

Asimismo, le requiere para que presente la factura de arreglo del vehículo; la póliza del seguro que cubriera los riesgos del automóvil; el permiso de circulación, la tarjeta de la inspección técnica del turismo y el carné de conducir del conductor.

TERCERO.- El citado 23 de septiembre se solicita a la Dirección General de Carreteras que emita informe acerca del contenido de la reclamación.

CUARTO.- Con fecha 5 de octubre de 2021, el letrado referido, actuando en nombre y representación del reclamante, presenta en el registro electrónico de la Administración regional las copias de los documentos que se le requirieron y de la escritura de apoderamiento otorgada a su favor por el interesado.

Pese a ello, se debe destacar que no aporta alguna factura de reparación porque, como ya advirtió, el vehículo fue dado de baja definitiva, por siniestro total, en la Dirección General de Tráfico, el 14 de diciembre de 2020. Por ello expone que esta circunstancia justifica que no se disponga ya ni del permiso de circulación ni de la tarjeta de

inspección técnica.

QUINTO.- El 13 de diciembre de 2021 se solicita a la Jefatura del Parque de Maquinaria, dependiente de la Dirección General de Carreteras, que informe acerca del valor venal del vehículo siniestrado, de la valoración de los daños alegados por el reclamante y de su reflejo en los documentos que se han traído al procedimiento.

Con esa misma fecha se reitera, asimismo, la otra solicitud de información que se había dirigido al órgano directivo mencionado.

SEXTO.- El 14 de diciembre se recibe el informe elaborado el día anterior por el Director de Control de Explotación de la Autovía del Noroeste. En este documento confirma, en primer lugar, que la referida Autovía del Noroeste-Río Mula (RM-15) forma parte de la Red de Carreteras de la Región de Murcia y que es, por ello, de titularidad autonómica.

A eso añade que *“Según consta en la relación de partes de trabajo e incidencias de la concesionaria, los hechos referentes al asunto de referencia son los siguientes:*

A.- A las 21:11 horas del día 30 de septiembre de 2020 se recibe aviso por parte de CECOP a la sala de control, notificando sobre un accidente por atropello en el PK 57+000 sentido Caravaca aproximadamente.

El operador traslada el aviso al equipo de vigilancia que en esos momentos se encontraba por la zona, indicándole que realizará un cambio de sentido en el enlace de Cehegín Oeste y se dirige inmediatamente hacia el lugar. Constata a su llegada al lugar a las 21:18 horas la confirmación del punto del accidente al inicio del ramal 1 del enlace de la RM-714, aproximadamente en el P.K. 57+900 sentido Murcia-Caravaca como lugar exacto del accidente.

Siguiendo el procedimiento habitual, el operario señala la zona y retira los restos sobre la calzada, registrando a continuación los datos identificativos de los vehículos parados en dicho punto para cumplimentar el parte de accidente, comprobando que uno de ellos se trataba de un Audi modelo A3 matrícula --. En la zona del accidente se encuentra un jabalí muerto que al parecer fue el causante de los daños en los vehículos.

A las 21:39 aproximadamente, llega la Guardia Civil de Tráfico.

A las 22:07 llega la grúa (--) para retirar el vehículo. Finalmente se retira la señalización luminosa y se da por finalizada la incidencia.

A las 22:49, siguiendo el procedimiento habitual, el operario de mantenimiento revisa el vallado de cerramiento desde el PK 58+200 al PK 57+300 con resultado de estado "correcto". No obstante, a las 8:12 del día 1 de octubre y con luz diurna, el encargado de la Sociedad Concesionaria revisa de nuevo el cerramiento cercano a la zona del atropello, acreditando nuevamente que el mismo se encuentra "Correcto".

La información a la que se hace referencia está incluida en los partes que elaboran los equipos de vigilancia y operadores de sala de control a lo largo de toda la jornada y que son convenientemente archivados por la empresa concesionaria.

Así pues, en base a dichos partes y registros, se constata que desde las 21:11 horas del día 30 de septiembre de 2020 se asistió en el PK 57+900 de la autovía RM-15 a un vehículo cuyos datos identificativos coinciden con los del escrito de reclamación, como consecuencia de la colisión contra un animal (jabalí) que se encontraba sobre la calzada.

Por lo tanto, dicho suceso debe considerarse como cierto y real.

B.- De la descripción que aporta el reclamante en el escrito presentado no se deduce actuación negligente del mismo o terceros, por lo que parece debe ser considerado como un hecho fortuito.

En carreteras de estas características (autovías), se hace prácticamente imposible controlar la existencia de animales en la calzada, ya que éstos pueden irrumpir en la misma introduciéndose por cualquiera de los accesos (lógicamente abiertos) por los que entran y salen los vehículos, no debiendo atribuirse al vallado perimetral existente una función de estanqueidad total ante este y otro tipo de incursiones ya que su función es, básicamente, delimitadora de la infraestructura.

Sin perjuicio de lo anterior y a modo de dar cumplimiento al procedimiento establecido ante este tipo de incidentes, tal y como reflejan los partes de trabajo aportados, tanto el operario durante la noche del accidente, así como el Encargado de la Sociedad Concesionaria durante la mañana del día siguiente del accidente, realizó una supervisión del tramo de vallado más próximo cercano a la zona del accidente (desde el PK 57+300 al PK 58+200 en ambos sentidos), determinando el estado "correcto" del mismo.

Este hecho contrasta con la descripción que aporta el reclamante en su informe haciendo alusión al Informe de la GC por Siniestro Vial Número ARENA 202030015000025 donde en un primer informe no se indica la existencia de un cerramiento con apertura en la zona, y donde llama la atención que dicho informe se modifica posteriormente el día 20 de octubre (20 días después del siniestro) a petición del agente con T.I.P. nº (...) para modificar el texto de dicho Informe detallando en este caso que "al día posterior del accidente con luz solar se hace inspección ocular de las vallas próximas al punto del atropello al jabalí observándose en el km 56 una pequeña apertura".

Sin ánimo de desmentir el informe de la GC, parece lógico pensar que, aunque el animal de grandes dimensiones haya podido acceder difícilmente por la reducida apertura en el vallado perimetral fotografiada por los Agentes en el PK 56, ésta se encuentra situada a 2,9 kilómetros de distancia del punto de colisión situado en el PK 57+900, por lo que el animal habría deambulado supuestamente por la vía a lo largo de todo este tramo hasta el punto de colisión sin haber recibido aviso de su existencia o avistamiento por ningún otro usuario de la vía o bien por el propio CECOP.

No obstante, parece más determinante destacar que el lugar donde se localizó el animal que provocó el accidente se localiza exactamente en el propio ramal de la salida/entrada nº 57 "RM-714 Calasparra/RM-B36 Moratalla/A-30 Madrid". Por tanto, parece más razonable entender que dicho animal irrumpiera en la calzada a través de los accesos abiertos situados en dicho enlace.

Por todo ello, no debe establecerse una relación de causalidad entre el siniestro y el funcionamiento del servicio

público, pues la presencia de un animal en la calzada constituye un factor ajeno a las condiciones de seguridad viaria razonablemente exigibles que no puede considerarse como una deficiencia o anomalía en la prestación de dicho servicio”.

A lo anterior añade, en el apartado D) del informe, que existen “varias señales verticales del tipo P-24 “Paso de animales en libertad” a lo largo de toda la autovía, al discurrir ésta entre varios cotos de caza y por la cercanía de poblaciones y zonas forestales, lo que aumenta el riesgo de que se produzcan este tipo de colisiones. Concretamente, en la zona del atropello se localizan las siguientes señales tipo P-24:

- Kilómetro 55+900 + Cajetín de “Recuerde” en Amarillo (sentido circulación Murcia-Caravaca, a 2,0 kilómetros del punto de colisión).

- Kilómetro 45+975 (sentido circulación Murcia-Caravaca a 9,93 kilómetros del punto de colisión).

- Kilómetro 39+350 + Cajetín de “Recuerde” en Amarillo (sentido circulación Murcia-Caravaca, a 18,55 kilómetros del punto de colisión)”.

Finalmente, en el apartado F), destaca que “En la zona donde se produjo el siniestro en cuestión no hay constancia de que se detectaran desperfectos en el cerramiento durante las inspecciones realizadas, debiendo deducirse que la irrupción de los animales en la calzada se produjo a través del mencionado acceso para vehículos cercano al lugar del siniestro.

Diariamente (las 24 horas y durante los 365 días del año), se efectúan un mínimo de cuatro recorridos completos a lo largo de toda la autovía (62 km) y sus accesos. En comunicación permanente con el centro de control, el personal de vigilancia atiende al instante las incidencias detectadas o que son notificadas a dicho centro de control por parte de los servicios de emergencia (sala 112, Guardia Civil de Tráfico, Policías locales, etc.).

Concretamente, en las horas previas a la comunicación del siniestro, se pasó por dicho punto a las siguientes horas aproximadas:

- 30/09/2020 16:5 (sic) horas (sentido Murcia-Caravaca)

- 30/09/2020 17:30 horas (sentido Caravaca-Murcia)

- 30/09/2020 20:14 horas (sentido Murcia-Caravaca)

- 30/09/2020 20:53 horas (sentido Caravaca-Murcia)

En ninguna de las rondas anteriores se detectó la presencia de animales en la zona según consta en los partes de vigilancia, ni se recibió en sala de control comunicación alguna relativa a dicha circunstancia”.

Con este primer informe se adjunta otro segundo de contenido idéntico, fechado el 5 de octubre anterior por el Jefe de Explotación de la empresa concesionaria.

Se dice en este documento que se aportan, como documento nº 1, las copias de los partes de vigilancia y de la sala de control relativos al 30 de septiembre de 2020, aunque lo cierto es que no se contienen en la copia del expediente administrativo que se ha remitido para dictamen a este Órgano consultivo.

Sin embargo, sí que se incluyen, como documento nº 2, las copias de un croquis del punto de la autovía en el que se produjo el siniestro y de tres fotografías, las dos primeras obtenidas la noche del percance (a las 21:25 h y a las 21:44 h, respectivamente). En ellas se adivina tendido sobre la calzada el cuerpo de un animal y se aprecia el estado en el que quedó el frontal del vehículo tras la colisión. La tercera instantánea fue sacada a primera hora (a las 8:06 h), según parece, del 1 de octubre de 2020, es decir, del día siguiente. En ella se muestra el cuerpo muerto del jabalí que pudo provocar el accidente.

SÉPTIMO.- El 1 de marzo de 2022 se reitera la solicitud de información que se había dirigido a la Jefatura del Parque de Maquinaria.

El mismo día se recibe el informe elaborado con esa fecha por el Jefe del Parque de Maquinaria en el que calcula un valor venal al automóvil siniestrado de 1.860 €. Asimismo, manifiesta que los desperfectos que se detallan en el informe de peritación resultan compatibles con la manera en que se sostiene que se produjo el siniestro.

OCTAVO.- El 10 de marzo de 2022 se concede audiencia al reclamante para que pueda formular alegaciones y aportar las pruebas y justificaciones que estime pertinentes.

NOVENO.- El órgano instructor solicita a la Subdirección General de Política Forestal, Caza y Pesca Fluvial el 19 de septiembre de 2022 que informe acerca de la posible existencia de algún aprovechamiento cinegético acotado (reserva regional de caza o coto de caza), colindante o próximo al lugar de la carretera en el que se produjo el accidente y del que pudiera provenir el animal que lo causó, y, en su caso, del titular de dicho aprovechamiento. También, sobre si se llevaron en aquellos días actividades de caza en él.

En su caso, sobre si el terreno del que pudo provenir el animal se encuentra incluido en algún tipo de espacio natural con régimen de protección especial en el que pueda ejercerse la caza y que pudiera ser colindante o encontrarse próximo al lugar de la carretera en el que se produjo el accidente.

Por último, y ante el supuesto de que existiese dicho aprovechamiento y fuese de titularidad de la Administración regional, se solicita asimismo que se informe acerca de las medidas que se adoptaron para asegurar la adecuada conservación del acotado y sobre si la irrupción del animal en la vía se pudo producir como consecuencia directa de una actividad de caza.

DÉCIMO.- El 10 de octubre de 2022 se recibe el informe realizado el día anterior por un Técnico Responsable con el visto bueno del Subdirector General de Política Forestal, Caza y Pesca Fluvial.

En este documento se expone que la zona donde se produjo el accidente está cercana al coto MU-12088-CP, pero que no hay espacios naturales en cuyos alrededores se pueda practicar la caza.

También se destaca que no se tiene *“constancia de que se produjera ninguna acción de caza en esa fecha, ni en días próximos en terrenos cercanos al lugar del impacto, ni en el coto indicado ni en cotos aledaños y por tanto la irrupción del animal en la calzada no se pudo producir como consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza menor o mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas antes de aquél”*.

Por último, se concluye que *“No se puede conocer el lugar de donde provenía el animal. Se han identificado los cotos más próximos a donde se produjo el accidente y su titular”. Y, asimismo, que “El terreno del que pudo provenir el animal no se encuentra incluido en algún tipo de espacio natural con régimen de protección especial en el que pueda ejercerse la caza”*.

UNDÉCIMO.- El mencionado 10 de octubre de 2022 tiene entrada en el registro telemático de la Administración regional el decreto acordado el día 6 de ese mes por el Letrado de la Administración de Justicia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 6 de Murcia, en los trámites del procedimiento abreviado nº 419/2022.

En su virtud, se solicita que se remita el expediente administrativo al órgano jurisdiccional citado y que se realicen

los emplazamientos de los interesados en el procedimiento. De igual modo, se señala la celebración de la vista para el 28 de marzo de 2023.

DUODÉCIMO.- El 18 de octubre de 2022 se concede una nueva audiencia al interesado, pero no consta que haya hecho uso de ese derecho.

DECIMOTERCERO.- Con fecha 22 de noviembre de 2022 se formula propuesta de resolución desestimatoria por no concurrir los requisitos exigidos para que pueda declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración regional, concretamente la relación de causalidad entre el hecho acaecido, con su efecto lesivo, y el funcionamiento del servicio público de carreteras.

En tal estado de tramitación, y una vez incorporados los preceptivos índice de documentos y extracto de secretaría, se remite el expediente en solicitud de Dictamen, mediante escrito recibido en el Consejo Jurídico el 24 de noviembre de 2022.

A la vista de los referidos antecedentes procede realizar las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Carácter del Dictamen.

El presente Dictamen se emite con carácter preceptivo ya que versa sobre una propuesta de resolución de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por la Administración regional, de conformidad con lo establecido en los artículos 81.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), y 12.9 de la Ley 2/1997, de 19 de mayo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia.

SEGUNDA.- Legitimación, plazo de ejercicio de la acción de resarcimiento y procedimiento seguido.

I. La reclamación ha sido formulada por una persona, D. X, que goza de legitimación activa ya que ha demostrado ser el propietario del automóvil que sufrió los desperfectos que alega.

La Consejería consultante está legitimada para resolver la reclamación, por dirigirse contra ella e imputarse los daños al funcionamiento de los servicios de conservación de carreteras de su titularidad (Autovía del Noroeste-Río Mula, RM-15), como se ha acreditado en el procedimiento.

II. La solicitud de indemnización se ha formulado dentro del plazo de un año establecido en el artículo 67.1 LPACAP, como se deduce de la lectura del expediente administrativo. Así, se tiene constancia de que el accidente se produjo el 30 de septiembre de 2020 y que la acción de resarcimiento se interpuso el 16 de septiembre del siguiente año 2021, dentro del plazo legalmente establecido al efecto y de forma temporánea, por tanto.

III. El examen conjunto de la documentación remitida permite afirmar que, en lo esencial, se han cumplido los trámites legales y reglamentarios que integran esta clase de procedimientos. No obstante, se advierte que se ha sobrepasado con exceso el plazo de tramitación al que se refiere el artículo 91.3 LPACAP.

TERCERA.- Responsabilidad patrimonial de la Administración como consecuencia de accidentes de tráfico provocados por la irrupción en las carreteras de animales pertenecientes a especies cinegéticas.

El establecimiento y mantenimiento del dominio público viario constituye un servicio público a los efectos previstos en el artículo 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. De esa caracterización se desprende la obligación que corresponde a la Administración Pública de mantener libres y expeditas las vías públicas, y la de procurar su mantenimiento y conservación. Así pues, el artículo 21.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, establece que la explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, entre ellas las referentes a la seguridad vial.

Ese precepto resulta coincidente con el que se contiene en el artículo 26.1 de la Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Región de Murcia. A mayor abundamiento, el apartado 2 de ese último artículo añade que las

operaciones de conservación y mantenimiento abarcan asimismo las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en correctas condiciones de seguridad, fluidez y comodidad.

Esta regulación ofrece, por tanto, una acusada incidencia en materia de responsabilidad patrimonial en aquellos supuestos en los que la presencia de un animal en la calzada llega a provocar un accidente de tráfico. En estos casos resulta necesario que se determine con total precisión la especie del animal que irrumpe en la vía, pues ello condiciona la legislación que debe ser objeto de aplicación, como se dejó ya establecido en el Dictamen de este Órgano consultivo núm. 236/2014, entre otros.

Así, de conformidad con lo que allí se dijo, debe distinguirse con carácter inicial si se trata de animales de especies cinegéticas o cazables o de otro tipo de especies que no revistan ese carácter. Más adelante, y si el animal que ocasionó el accidente de tráfico fuese de una especie cinegética, resulta necesario que se determine si pudo proceder de un coto de caza colindante o cercano a la carretera en la que se produjo la colisión.

En consecuencia, si el animal que ocasiona el accidente es de una especie cinegética y además se constata que pudo proceder de un coto colindante o próximo a la carretera, resulta entonces de aplicación la normativa sobre responsabilidad en materia de caza, complementada por la regulación correspondiente de la ley de tráfico, ya que la normativa de ese primer carácter no se refería, de manera específica, a las responsabilidades en las que se pudiera incurrir como consecuencia de la producción de accidentes de ese tipo.

Por otro lado, en el supuesto de que no se tratara de animales de caza o de que no se acreditase la existencia de cotos colindantes o cercanos se debe aplicar el régimen general en materia de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, aunque en este último caso el animal causante de los daños fuese de una especie cinegética. En este supuesto, por tanto, resulta necesario verificar el cumplimiento por parte de la Administración pública del deber de conservación y de señalización de la vía pública que le corresponde.

CUARTA.- Sobre el fondo del asunto.

I. De acuerdo con lo que se ha señalado, resulta necesario comprobar en primer lugar si el jabalí constituye una especie cinegética o no, y en este sentido interesa recordar que la Ley 7/1995, de 21 de abril, de la Fauna Silvestre de la Región de Murcia, modificada en este aspecto por la Ley 10/2002, de 12 de noviembre, confiere a este animal (*Sus scrofa*) la consideración de especie cazable, dado que lo incluye en el Anexo IV relativo a las *“Especies de la fauna silvestre susceptibles de comercialización, en vivo o en muerto, en la Región de Murcia”*.

De igual modo, se debe apuntar que el anexo de la Ley 7/2003, de 12 de noviembre de Caza y Pesca Fluvial de la Región de Murcia, incluye al jabalí entre las especies de la fauna silvestre susceptibles de aprovechamiento en la Región de Murcia y le atribuye ese carácter de especie cazable. De lo que se acaba de exponer se desprende que en la Región de Murcia el jabalí es una especie susceptible de aprovechamiento cinegético, lo que condiciona -como se viene apuntando- el régimen jurídico aplicable en aquellos supuestos en los que el accidente se produce como consecuencia de la irrupción en la calzada de ese tipo de animales.

II. En relación con este asunto, hay que considerar debidamente acreditadas tanto la realidad del accidente como la circunstancia de que se produjo por la irrupción inopinada de un jabalí en la autovía, que hizo imposible que el hijo del reclamante, que conducía el automóvil siniestrado, pudiese evitar colisionar contra el animal.

Además, no cabe dudar de que el siniestro se produjo el día indicado, en la vía mencionada y en el punto kilométrico (57,900 en dirección a Caravaca de la Cruz) también señalado, pues así se deduce del informe estadístico elaborado por los agentes de la patrulla de la Agrupación de Tráfico que acudió a prestar asistencia y han reconocido expresamente el Jefe de Explotación de la empresa concesionaria de la autovía y el Director de Control de Explotación de la autovía (Antecedente sexto de este Dictamen).

De igual modo, se debe tener por demostrada la existencia de desperfectos en la parte frontal del automóvil, merced a los referidos informes policial y de la concesionaria, así como los informes periciales, de las numerosas fotografías y del resto de documentos que se han aportado, que demuestran el estado en que quedó el vehículo después del impacto.

Sin embargo, a pesar de que, de acuerdo con lo que se ha expuesto, el animal que provocó el hecho dañoso era de una especie cinegética, se debe resaltar que no ha quedado debidamente acreditado que proviniera de algún

coto de caza próximo o colindante con la vía reseñada. La Subdirección General de Política Forestal, Caza y Pesca Fluvial se ha limitado a señalar (Antecedente décimo) la existencia de un coto privado de caza menor, con matrícula --. Por su parte, el reclamante no ha acreditado que hacia el kilómetro 56,000 de la autovía, en sentido a Caravaca de la Cruz, exista algún coto privado de caza desde el que hubiera podido acceder el animal a la vía.

Lo que sí es sabido es que los terrenos desde los que pudo entrar el jabalí a la autovía no forman parte de algún espacio natural con régimen de protección especial en el que se pueda ejercer la caza. Y, asimismo, que el animal no irrumpió como consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día del accidente o que hubiese concluido doce horas antes de aquél, como se especifica en la disposición adicional séptima (*“Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas”*), párrafo segundo, del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Hay que destacar que, de acuerdo con la tesis del interesado, el animal debió deambular casi dos kilómetros desde que pudo adentrarse en la autovía por una pequeña abertura en el vallado (p.k. 56) hasta el punto concreto en el que fue atropellado (p.k. 57+900). Parece más razonable entender, como sostienen los responsables de la empresa concesionaria, que el jabalí hubiese penetrado en la vía a través del ramal de la salida o entrada nº 57 y, más concretamente, de los accesos que hay necesariamente abiertos en ese enlace.

III. Así pues, lo que procede analizar ahora es si la Administración regional, titular de la autovía en cuestión (o la concesionaria, encargada de su gestión indirecta y, por ello, de su mantenimiento), pudiera ser responsable de los daños causados por *“no haber reparado la valla de cerramiento en plazo, en su caso, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad”*, como se establece en el párrafo tercero de la mencionada disposición adicional séptima del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Pero, en relación con el primer supuesto que se contempla, basta con atender al informe realizado por la Dirección General de Carreteras para concluir que la función del vallado perimetral de la autovía consiste en delimitarla, pero no en garantizar su completa impenetrabilidad, puesto que ninguna norma técnica lo impone.

Tampoco se ha acreditado de alguna forma (segundo supuesto) que en el tramo de carretera en el que se produjo el percance se haya constatado una alta siniestralidad, como consecuencia de la irrupción frecuente en la vía de animales de especies cinegéticas.

De hecho, se ha informado que existe en el punto kilométrico 55+900, en dirección a Caravaca de la Cruz, es decir, a dos kilómetros del lugar donde se produjo el accidente, una señal del tipo P-24, que advierte de peligro en un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad.

Por otro lado, la empresa concesionaria ha alegado (pues no lo ha demostrado, vista la copia del expediente administrativo que se ha enviado a este Órgano consultivo) que el encargado de vigilancia pasó por ese punto, en un recorrido de control, a las 20:14 h de aquel día, una media hora antes del siniestro, y que no advirtió la presencia del animal en la autovía.

No se advierte, por ello, que la Administración haya incumplido alguna obligación de señalizar adecuadamente el tramo de la carretera en la que se produjo el accidente mediante la colocación de la señal P-24, establecida en la reglamentación de tráfico para indicar el posible paso de animales sueltos con peligro para la circulación. Del contenido de los informes citados se deduce que esa medida no se justifica puesto que no se ha constatado que se hayan producido accidentes de tráfico similares en ese concreto punto de la vía citada -esto es, la alta accidentalidad que se menciona legalmente- ni se ha advertido que exista un trasiego de animales en libertad que exceda de unos márgenes que puedan considerarse razonables.

Como consecuencia, debe añadirse a lo anterior lo expresado por el Consejo de Estado y este mismo Órgano consultivo en el sentido de que *“la presencia incontrolada de animales en las carreteras no genera la obligación de indemnizar, habida cuenta que no puede reputarse como una anomalía en la prestación del servicio público viario, sino como un factor ajeno a las exigencias de seguridad viaria, que enerva la relación de causalidad exigible a los efectos del reconocimiento de la eventual responsabilidad administrativa, si se tiene presente que su acceso a las vías públicas puede resultar inevitable. Tal doctrina, generalmente aplicada con relación a colisiones con animales ocurridas en autopistas, resulta con mayor motivo de aplicación al caso de que ahora se trata, en que, no*

tratándose de autopista, sino de autovía, no es obligada la privación, sino la mera limitación de accesos a las propiedades colindantes” (Dictamen núm. 199/2008).

De conformidad con lo que se ha explicado cabe deducir que no se ha producido ninguna infracción del servicio público de mantenimiento de la autovía o de sus aledaños, y particularmente del deber de señalización, por lo que no cabe declarar que la Administración viaria regional haya incurrido en ningún supuesto de responsabilidad patrimonial que deba ser objeto de resarcimiento.

En atención a todo lo expuesto, el Consejo Jurídico formula la siguiente

CONCLUSIÓN

ÚNICA.- Se dictamina favorablemente la propuesta de resolución desestimatoria de la reclamación de responsabilidad patrimonial por no concurrir relación de causalidad alguna entre el funcionamiento del servicio viario regional y los daños alegados.

No obstante, V.E. resolverá.

