



doctrina

Artículo 135. d) de La LRCSCVM. A vueltas con el criterio de intensidad.

Joaquín Perales Puertas
Abogado

Sumario

I.-INTRODUCCIÓN

II. CONTENIDO DEL ART. 135.D).

III.- RESPUESTA MOTIVADA / RESPUESTA DE LOS TRIBUNALES.

IV.-CONCLUSIONES

I.- INTRODUCCIÓN:

De los distintos criterios de causalidad en traumatismos menores de columna vertebral a los que hace referencia el art. 135 de la LRCSCVM , introducido por la Ley 35/15 de 22 de septiembre, es el de intensidad el que continúa erigiéndose como protagonista absoluto, pretendiendo servir de “cortafuegos” a las entidades aseguradoras frente a las reclamaciones por daños personales formuladas en aquellos casos en que los daños de los vehículos implicados son de escasa entidad.

Un análisis del resultado de su aplicación, en estos casi cinco años de entrada en vigor del mencionado precepto legal, bien podría resumirse en una notable satisfacción del

sector asegurador en la fase prejudicial, que es inversamente proporcional a la satisfacción de la víctima cuando la respuesta al derecho resarcitorio que le asiste la halla en vía judicial, como más adelante se expondrá.

El informe de biomecánica conteniendo el cálculo de un Delta V por debajo del “*umbral lesivo*” -pese a la distinta y dispar literatura científica existente al respecto-, viene a ser el *becerro de oro* al que de forma sistemática acuden las entidades aseguradoras cuando los daños materiales no superan x.-euros (cada aseguradora fija su propio límite), y a partir de ahí, se deriva el expediente aperturado al departamento denominado de baja intensidad, de “fraude”, etc.

Y a continuación, el perjudicado recibe la siguiente respuesta motivada: “No se cumple el criterio de intensidad del art. 135.d) de la LRCSCVM. Adjuntamos informe de biomecánica”. Fin de la fase prejudicial.

Es en este momento, como antes se ha indicado, cuando el informe de biomecánica cobra especial valor y relevancia, como figura disuasoria para plantear posteriores reclamaciones judiciales.

En efecto, el perjudicado encuentra:

-Una negativa de la compañía contraria a hacer frente a las obligaciones extracontractuales que le son inherentes como aseguradora del vehículo responsable del accidente.

-Y ante dicha respuesta, en caso de que la defensa de sus intereses se haya ejercido por la asesoría jurídica su propia compañía, una negativa de ésta a hacer frente a las obligaciones contractuales que asimismo le son inherentes (ex art. 1 de la LCS), al no continuar con la reclamación en vía judicial por “no considerar viable la misma”, dejando libertad de acción al perjudicado.

Pero como decía Napoleón, “La victoria pertenece al más perseverante”; y sólo la víctima que decide continuar con su reclamación acudiendo a la vía judicial, es la que en la mayoría de las ocasiones viene obteniendo una respuesta favorable a la misma por parte de los Tribunales.

II.-CONTENIDO DEL ART. 135.D)

-¿Qué dice el art. 135.d)?: *d) Criterio de intensidad, que consiste en la adecuación entre la lesión sufrida y el mecanismo de su producción, teniendo en cuenta la intensidad del accidente y las demás variables que afectan a la probabilidad de su existencia.*

A diferencia de lo previsto en el proyecto de ley, la fórmula *no conlleva exigencias biomecánicas*, sino tener en cuenta la intensidad de la colisión junto con otros factores que favorecen el nacimiento de la lesión cervical. El artículo 135 no los enumera, pero sí los reconoce cuando señala “*y las demás variables que afectan a la probabilidad de su existencia*”

Por tanto el informe de biomecánica no es determinante, tratándose sólo de un elemento

más a tener en cuenta en relación a la intensidad del accidente, junto con, y esto sí es, insistimos, redacción literal del precepto legal, “*las demás variables que afectan a la probabilidad de su existencia*”

Pues bien, son precisamente esas variables que afectan a la probabilidad de la existencia de lesiones, las que se ignoran por parte de las entidades aseguradoras que rehúsan el siniestro, como antes se ha indicado, “*por no cumplirse el criterio de causalidad*” amparándose las mismas única y exclusivamente en el cálculo de un Delta V contenido en un informe de biomecánica.

Llegados a este punto, debemos destacar el contenido del Dictamen 3/16 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial D. Bartolomé Vargas Cabrera sobre la Ley 35/15 de 22 de septiembre de reforma del Sistema para la Valoración de los daños y perjuicio causados a las personas en accidentes de circulación y protección de los derechos de las víctimas en el ámbito de la siniestralidad vial, en el que se contiene un análisis pormenorizado de las modificaciones introducidas por la citada Ley, indicando en relación al criterio de intensidad del art. 135.d) lo siguiente: *d) Criterio de intensidad, radicado en la adecuación entre la lesión sufrida y el mecanismo de su producción, teniendo en cuenta la intensidad del accidente y las demás variables que afectan a la probabilidad de su existencia. A diferencia de lo previsto en el proyecto de ley, la fórmula no conlleva exigencias biomecánicas, sino tener en cuenta la intensidad de la colisión junto con otros factores que favorecen el nacimiento de la lesión cervical. El art. 135 no los enumera, pero sí los reconoce cuando señala “y las demás variables que afectan a la probabilidad de su existencia”, esto es, entre otros, vehículo parado, imprevisibilidad de la colisión, posición del cuello, musculatura más o menos desarrollada en la zona afectada, la existencia de lesiones previas, etc.”.*

Jouvencel, en su monografía “*Latigazo Cervical. Compatibilidad de lesiones y daños estructurales en los vehículos*”, a tal respecto, indica que “*El Delta-V es tan sólo un factor entre muchos más que se precisan para la reconstrucción del accidente y la determinación/ predicción biomecánica del potencial lesivo en el ocupante (PLO)*”, enumerando a continuación los demás factores que tienen un carácter esencial, como: 1. dirección del vector de impacto; 2. tipo de asiento; 3. posición de la cabeza y del cuerpo; 4. envergadura / peso del ocupante; 5.- antecedentes médicos de la víctima; 6. preparación del sujeto cuando recibe

el impacto; 7. estado de tensión músculos estabilizadores del cuello; 8. posición relativa de las articulaciones; 9. circunferencia del cuello / diámetro del canal medular; 10. resistencia de los ligamentos a las fuerzas de tracción.

Factores los anteriores a los que igualmente se refiere Mario de las Heras en su artículo "El artículo 135 de la LRCSCVM introducido por la ley 35/2015" publicado en la Revista de la Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguros, núm. 67, págs. 29-42.

Asimismo, en la Revista Española de Medicina Legal, Vol 42, número 2, Abril-Junio 2016, se indica: *Observamos que los umbrales para la aparición de síntomas son inferiores en colisiones reales, lo que puede estar en relación con los múltiples factores que se relaciona con el riesgo de lesión, muchos de ellos no presentes*

en los test de laboratorio con voluntarios y que reflejan multitud de condiciones que se dan en condiciones reales (atención, posición, factores predisponentes fisiológicos y psicológicos, etc».

Sin embargo, ninguna de las "demás variables que afectan a la probabilidad de la existencia de lesiones" a que se hace expresa referencia en el art. 135.d) se recogen en el rehúse de las entidades aseguradoras, bastándoles para justificar el rechazo a la reclamación previa, el valor del Delta V contenido en el informe de biomecánica calculado en base a los daños materiales de los vehículos implicados.

Se desnaturaliza por tanto el concepto biomecánica, por cuanto que si su origen etimológico, de procedencia griega, es el fruto de la suma de tres elementos de dicha lengua: -El sustantivo "bio", que puede traducirse como "vida". -La palabra "mekhane" que es sinónimo



de “máquina” y -El sufijo “-ico” que se utiliza para indicar “relativo a”; siendo su significado literal “relativo a la máquina de los seres vivos”, la única mecánica (máquina) que se analiza en los citados informes es la del vehículo (los daños del mismo), planteándose otra ecuación errónea: Factura de chapa (vehículo x) + factura de chapa (vehículo y) = Informe de biomecánica.

La afirmación anterior no es gratuita; ya hasta se recoge en reciente Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de A Coruña, Sección Tercera, de 25 de junio de 2.020 -especialmente reseñada en el número 74 de la revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro-, a la que a continuación haremos de nuevo referencia: *“La prueba pericial que incorrectamente se venía denominando como “biomecánica” -cuando lo analizado no es una ser vivo, sino los daños en los vehículos, por lo que no tiene sentido el uso de la partícula “bio”- y que ahora se conoce como de “reconstrucción mecánica”, no pueden tenerse como elemento probatorio determinante, por cuanto no pasa de ser una mera evaluación estadística carente del mínimo rigor exigible a toda prueba pericial que se presenta ante un tribunal de justicia”.*

III.-RESPUESTA MOTIVADA / RESPUESTA DE LOS TRIBUNALES.

El “*alter ego*” del criterio de intensidad es, para el sector asegurador, el informe biomecánica + Delta V, al que sólo en algunas ocasiones se suma también un informe médico definitivo en el que se concluye que *“el mecanismo de producción del accidente no cumple el criterio de causalidad de intensidad, según cálculo de Delta V contenido en informe de biomecánica”.*

Es decir, en el informe médico definitivo tampoco se analizan el resto de variables a las que de forma expresa se refiere el art. 135. d), pero *da igual*; el informe de biomecánica es más que suficiente para *“fundamentar”* una respuesta motivada a la vista de sus excelentes resultados en fase prejudicial, y del ahorro que ello viene suponiendo al sector asegurador.

¿Y cuál es la respuesta de los Tribunales?

En el análisis de la jurisprudencia existente, a la que se pretende hacer especial referencia en el presente artículo, pronto llegamos a una conclusión: y es el cierto *hartazgo* que se adivina -como en la Sentencia ya citada de la

A.P. de A Coruña de 25 de junio de 2.020-, ante la reiterada alegación del sector asegurador de la inexistencia de nexo causal al no cumplirse el criterio de causalidad, atendiendo única y exclusivamente, a la entidad de los daños de los vehículos implicados, siendo enormemente ilustrativa la fundamentación jurídica de la citada Resolución, llegando a considerar el anterior razonamiento *“simple y capcioso”*: 1) *A menor intensidad de daño en los vehículos, tenemos por cierto que hay una menor transmisión de energía a los ocupantes del habitáculo, y de ahí deducimos que las lesiones que se producen a los usuarios también han de ser menores.* 2) *A partir de ese razonamiento, no siempre cierto, se da un paso más y se sostiene que si la energía transmitida no supera un determinado umbral, no es posible que se produzcan lesiones.* 3) *Y a renglón seguido, como dicha afirmación se confirma estadísticamente en grandes números, se quiere establecer una regla que exonera a las aseguradoras del cumplimiento de sus obligaciones resarcitorias: Si la colisión no genera una cierta deformación en los vehículos, las lesiones (especialmente las cervicales) que puedan invocar los ocupantes o bien son directamente falsas o bien tienen otro origen. Y de ahí se fijan valores del ΔV (delta uve) y una determinación de cuál ha de ser el valor mínimo de ese ΔV para que consideremos que esa energía puede producir daños a las personas. Bien entendido: Por debajo de ese ΔV se niega la posibilidad de daño. Lo que era estadístico se convierte en verdad absoluta e inmutable”.*

Se habla asimismo del *“reproche frecuente”* en el artículo doctrinal de la Magistrada Juez D^a Montserrat Peña Rodríguez *“El nexo causal en accidente de tráfico. Aspectos jurídicos y biomecánicos”* publicado en el núm. 69 de la Revista Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, pág. 19 a 40, *“que en numerosas resoluciones judiciales se hace a los informes de biomecánica a la hora de valorar su fuerza probatoria, es su carácter genérico y/o estadístico, y la ausencia de conexión de los mismos con las específicas circunstancias del caso concreto”.*

Y prueba de ese *reproche frecuente* se halla en la siguiente relación de las sentencias más recientes de la jurisprudencia menor, que entendemos ilustrativas sobre la respuesta que de forma reiterada se está dando al respecto por los Tribunales:

Procede recordar no obstante que, ya con anterioridad, el Tribunal Supremo, en Sentencia de 17 de octubre de 2.012, sobre la

indeterminación de los informes biomecánicos que versan sobre accidentes de tráfico a baja velocidad, establece que “no sólo por la distinta consideración que merece la absorción del impacto a escasas velocidades en vehículos de una cierta antigüedad frente a los demás más modernos, sino por las propias características físicas de los ocupantes del vehículo afectado, lo que determina un enorme relativismo que impide conclusiones cerradas”.

A continuación, como ya se ha indicado, se relacionan las sentencias más recientes dictadas por las Audiencias Provinciales en relación al pretendido *binomio* criterio de intensidad-informe de biomecánica:

-Sentencia de la Audiencia Provincial de Albacete, Sección 1ª, de 17 de julio de 2.020:

“(…) El criterio de la intensidad exige que se tenga en cuenta no solo la fuerza del impacto, sino también las demás variables que afectan a la probabilidad de su existencia. Y en el presente caso no es sólo que la prueba destinada a acreditar la intensidad no permita acreditarla por las razones expuestas, sino que además dicha prueba no hace referencia a ninguna otra variable de las que afectan a la probabilidad de su existencia, como la edad de la víctima, su corpulencia, su postura etc.

En definitiva, a juicio de la Sala los criterios de causalidad quedan acreditados con los informes médicos aportados por la parte actora a su demanda (...)”

-Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección Primera, de 16 de julio de 2.020:

“(…) No podemos admitir, a partir de criterios técnicos ajenos a la medicina, que exista un «umbral para posibles lesiones», porque es notorio que en el plano de la salud no existen lesiones sino lesionados, y que la respuesta del cuerpo humano a un impacto es variable y, en cierto modo, impredecible, sometida a un sinfín de circunstancias aleatorias que dan lugar a diferentes resultados; hasta un estornudo sorpresivo y forzado puede dar lugar a una contractura que puede generar algias cervicales. Cualquier estudio teórico sobre lo que se da en denominar «estudios de biomecánica» responden a estudios estadísticos cuyas bases de estudio -por cierto- tampoco conocemos, lo que no nos permite determinar la fiabilidad de las consecuencias extraídas y su adecuada valoración. La respuesta del cuerpo humano

ante desplazamientos bruscos solo puede ser medida en cada caso concreto. No responde igual una persona prevenida, que ya está alerta para afrontar el impacto, que a otra desprevenida. No es lo mismo la respuesta de una persona en posición centrada y bien asentada que la de otra en posición de escorzo y algo girada. Y no es lo mismo la respuesta de una persona que la de otra ante impactos de igual intensidad. Podríamos seguir indicando variables, pero lo que es difícil admitir -por no decir que es inadmisibile- es considerar que la baja intensidad de un impacto excluye necesariamente posibles algias postraumáticas (...).

Argumento jurídico que asimismo lo encontramos en anterior Sentencia de de 14 de mayo de 2.020

-Sentencia de la Audiencia Provincial de Asturias, Sección 6ª, de 19 de mayo de 2.020:

“(…) De tal regulación resulta que la intensidad del golpe es uno más de los criterios de causalidad que debe ser tomado en consideración para determinar ese nexo causal entre accidente y lesiones, dentro del resto de variables que contempla, que en este caso concurren todas, así el de exclusión porque no existe prueba de antecedente traumático previo o posterior al accidente que justifique las lesiones que les fueron diagnosticadas a la actora y, por el contrario, el lapso temporal entre su aparición y la producción indiscutida del accidente avalan esa relación causal pues su acreditación médica lo fue en plazo inferior a las 72 horas, como también la corrobora el criterio topográfico o de localización de lesiones en cuanto éstas se producen esencialmente a nivel cervical y lumbar, las más expuesta en este tipo de accidentes de alcance por detrás.

Es por ello que en este caso el citado informe de biomecánica, carece de eficacia probatoria suficiente para restar eficacia probatoria a los informes médicos, que ponen de manifiesto que la colisión por leve que fuera causó en este caso las lesiones que aquí se reclaman (...).

-Audiencia Provincial de las Islas Baleares, Sección 3ª, de 7 de mayo de 2.020:

“Sobre la valoración de informes de esta naturaleza se pronuncia la Sentencia de esta Audiencia de la Sección Cuarta de 28 de febrero de 2018 en la que, sin excluir el valor del informe biomecánico, señala que debe valorarse prudentemente y en relación con el resto de

elementos probatorios obrantes, añadiendo que “En orden a los criterios de valoración de los informes periciales biomecánicos en relación con los accidentes de circulación, traeremos a colación la S.A.P. de Alicante (Sección Novena) nº 314/2.017, de 17 de julio Jurisprudencia citada SAP, Alicante, Sección 9ª, 17-07-2017 (rec. 105/2017) , que resume la postura de la jurisprudencia menor al respecto, a cuyo tenor:

“en relación con el negado nexo causal, los informes biomecánicos deben ser valorados con gran prudencia porque no contemplan todos los factores que pueden tener influencia en el mecanismo lesional, así el que la resistencia de los paragolpes es cada vez mayor, y que a menor deformación del paragolpes se produce una mayor transmisión de energía al interior del vehículo. Tampoco se consideran factores tales como, el peso de los vehículos, el de los ocupantes o el de la carga, la posición de los ocupantes o las características técnicas de los reposacabezas. El principio general de que parten de que en colisiones producidas a menos de 8 km/h no se pueden producir lesiones, es cuestionado, no se trata de una verdad absoluta existiendo estudios que fijan este umbral en velocidades muy inferiores. En cualquier caso es el criterio médico más que el técnico el que puede pericialmente auxiliar al Juez, junto con el resto de la prueba, también la pericia biomecánica, a fijar el nexo causal”.

En dicho informe no consta que se hayan tenido en cuenta las circunstancias personales y físicas del demandante, ni sus peculiaridades anatómicas, su masa, la postura y ubicación en la que se encontraba cuando se produjo la colisión, si tenía la cabeza colocada en el reposacabezas, si iba con el cinturón de seguridad abrochado, si vio venir el vehículo que le alcanzó..”.

-Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 12ª, de 28 de febrero de 2.020:

(...)Consideramos que como en otros supuestos, en los que se realiza este tipo de estudios biomecánicos, calcular por los daños de los vehículos el umbral lesivo respecto a las lesiones cervicales que presenta el demandante, resulta muy hipotético puesto que dicho umbral no es igual para todas las personas, y que se deberían haber tenido en cuenta las circunstancias no solo de los vehículos afectados específicamente e igualmente el grado de aceleración, sino también las de la víctima, difícilmente se pueden determinar las consecuencias lesivas, por la mera remisión

a los daños materiales de los vehículos, sin tener en cuenta las circunstancias propias del lesionado. Conclusión, que explica porque dicha correlación entre las lesiones y las colisiones de bajo intensidad, variara según el volumen, marca y masa de los vehículos, y ubicación, aceleración y dinámica del accidente, y el tamaño, sexo y edad de la persona afectada. Consideramos así que el parámetro utilizado es impreciso, pues el factor de la baja intensidad, no es el único, ni determinante de las consecuencias del accidente, existiendo una gran diversidad de estudios que sostienen otros niveles de velocidad inferiores como umbral de causación de las lesiones (...).

-Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 1ª, de 23 de mayo de 2018:

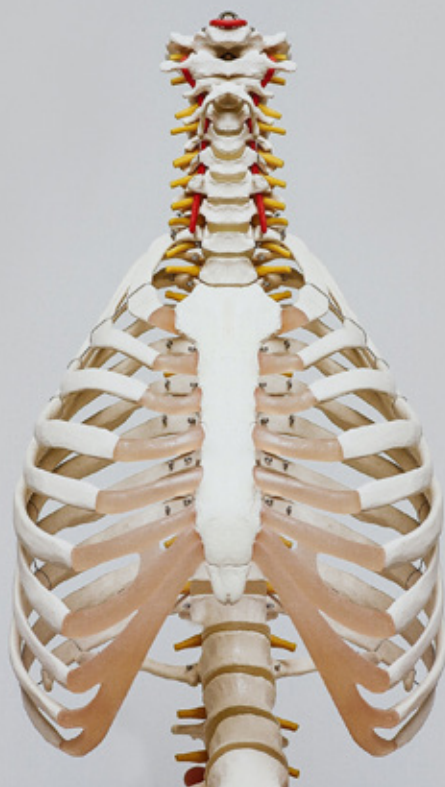
“...la simple baja intensidad de la colisión por alcance en que consistió el accidente de autos no es suficiente para determinar el alcance de las lesiones. Prueba de ello es que el dictamen pericial mecánico aportado por la demandada concluye que, dada la baja intensidad del mismo, no existe nexo causal entre la mecánica del siniestro y la posible existencia de lesiones en los ocupantes del vehículo alcanzado, y, sin embargo, a través de las pruebas médicas aportadas a los autos se ha demostrado que la demandante sí que sufrió lesiones como consecuencia del accidente, (...).”

-Sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga, Sección Cuarta, de 16-12-19:

“Tras realizar un análisis técnico (teórico) de la colisión, calcular la energía cinética, con cita en un estudio realizado en Suecia sobre la influencia de la severidad del impacto en el riesgo de lesiones asociadas al latigazo cervical, concluyen que “la literatura científica es unánime en que no se producen lesiones cervicales con variaciones de velocidad, AV, inferiores a 8 Km/h”, añadiendo que la posibilidad de sufrir lesiones cervicales de duración igual o superior a un mes es del 0%, rechazando, en definitiva, el nexo causal.

La Sala considera que la determinación del nexo causal no puede quedar resuelta por el informe de biomecánica aportado por los demandados, remitiéndonos a nuestra sentencia de 11 de diciembre de 2016 (recurso de apelación 448/2013), en la que ponderando un informe de similares características técnicas, decíamos, en el fundamento de derecho segundo, lo siguiente:

Entrando, por tanto, en los argumentos



con los vehículos y las de la colisión, de suerte que la conclusión sobre la velocidad a la que se produce la colisión, que según las fotografías aportadas fue descentrada, no puede ser tenida como exacta. Por otra parte, los ensayos con personas conscientes de que van a recibir una colisión por alcance en absoluto pueden equipararse con la situación del conductor que recibe el golpe inesperadamente de cara al mecanismo lesional de aceleración-hiperextensión, por lo que las conclusiones del mismo, evidentemente estereotipadas, no pueden desvirtuar los juicios clínicos que expresamente conectan causalmente la colisión con la sintomatología que objetivan (...)”.

-Sentencia de la Audiencia Provincial de Jaén, Sección 1ª, de 4 de diciembre de 2.019:

“(...) Centrado así el objeto del debate en esta alzada y por lo que al motivo principal de impugnación se refiere, habremos de recordar con mayor argumento que el genérico de la instancia, como venimos exponiendo reiteradamente y más concretamente en reciente sentencia de 13-3-19 con cita de otra anterior de 27-10-14, que esta Sala ya declaró, que el informe biomecánico por más que se pretenda su concreción en relación con el accidente: “es abstracta, genérica y teórica, se basa en meras apreciaciones de las fotografías de los vehículos, completado con el aporte subjetivo del asegurado de la demandada, que aunque con cierta lógica se exponen por el Sr. perito, carecen realmente de una exposición de base científica suficiente, por la que mediante la aplicación de las leyes de la física, estadísticas, médicas, etc., y a través de los datos objetivables necesarios recabados, pudieran haber apoyado en el supuesto concreto la transposición de esas conclusiones más genéricas y teóricas -reiteramos- que se exponen.

En este mismo sentido nos pronunciábamos en la también en la sentencia, Secc. 2ª de 7-11-13, al declarar que la “prueba médica no puede resultar desvirtuada por la prueba pericial biomecánica e informe médico aportado con la contestación, a la que el juzgador de instancia no ha dado prevalencia a la hora de formar su convicción, en orden a la inexistencia de prueba en este caso de nexo de causalidad, la primera porque está basada en meras hipótesis o estudios teóricos que concluyen que colisiones de escasa entidad por alcance por detrás no puede producir lesiones como las que le fueron diagnosticadas a los actores, al estar los estudios de que parte, desvirtuados por

impugnatorios de fondo, se insiste en que dicho informe viene avalado por la escasa entidad de los daños ocasionados, habiendo de decirse al respecto, por obvio que parezca, que el artículo 348 de la LEC establece que los dictámenes periciales se valorarán con arreglo a las reglas de la sana crítica, precepto que es fruto de la experiencia jurídica y científica que aconseja huir de afirmaciones categóricas, singularmente en valoraciones sobre reconstrucción de causas, de modo que el informe biomecánico, en términos generales, ni carece de valor probatorio ni cabe reconocerle un valor indiscutible, y así es como se contempla en la variedad de resoluciones judiciales que lo abordan, debiendo ser objeto de examen en el caso concreto, porque las consideraciones basadas en las deformaciones de la carrocería y elementos estructurales de los vehículos, se enfrentan fundamentalmente al hecho de que la afectada por la colisión, que no se niega, reciben atención médica inmediata en la que se hallan molestias y dolores a nivel cervical y lumbar .

(...) “ Ninguna de estas conclusiones pueden considerarse concluyentes ni, por ende, convincentes, puesto que, por un lado, no puede establecerse paralelismo en lo que se refiere a las condiciones en que se realizan los ensayos



otros de la misma naturaleza que contradicen esa conclusión, en relación a la velocidad a que circulaban, cuando los datos o estudios prácticos de que parte el técnico que lo elaboró, están basados en colisiones por alcance por detrás de vehículos, y se lleva a cabo el mismo sin haber observado los daños ocasionados a los mismos”.

Es este además el sentir de buena parte de las AA.PP., véase a modo de ejemplo por citar alguna reciente y en un supuesto prácticamente idéntico en el que también en una colisión por alcance y a velocidad de impacto de 8 kms/h, la SAP de Granada, Secc. 3ª de 23-1-15, que con cita de otras anteriores, la SAP de Madrid (Sec. 10ª) de 30 de junio de 2014 ó SAP de Murcia (Sec. 5ª) de 12 de febrero de 2013, resaltaba que respecto a la frecuencia en que se asegura en este tipo de informes la inexistencia de lesiones en todas las colisiones por alcance con escasos daños materiales en los vehículos “en modo alguno dicha afirmación se corresponde con un axioma ni está médicamente acreditado la imposibilidad de que se produzcan lesiones de tipo cervical y no toman en cuenta ni la forma en la que se produce el golpe, lo esperado del mismo por los lesionados, la edad o estado de salud antecedente...” . A estas presunciones la Sentencia de la A.P. de Madrid citada vino a añadir que “la bibliografía especializada sobre biocinemática en los accidentes del tránsito

motorizado permiten concluir que tomando en consideración que el latigazo cervical es un mecanismo de transferencia de energía al cuello, por aceleración/deceleración, se debe precisar que no existen bases científicas para afirmar que las lesiones agudas del latigazo cervical no conducen a dolor crónico, ni tampoco que las colisiones por alcance, que no provocan daños en los vehículos no puedan causar tales lesiones. Sin olvidar que la colisión no se individualiza por la zona o área de impacto, sino por su dirección y sentido, esto es, por el vector del impacto.”.

- Sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba, Sección 1ª, de 19 de noviembre de 2.019:

“ (...) Los demandados han asumido la forma de producirse el accidente, negando la existencia de relación de causalidad entre la accidente y las lesiones de la actora. En la sentencia de instancia se desestimó la demanda atendiendo a que en el informe biomecánico aportado por la parte demandada concluye que la variación entre velocidad experimentada por el vehículo de la actora (entre 4, 7 y 6, 4 km/h) y la aceleración entre 0, 8 y 1, 4 g determina un riesgo de lesiones nulo (...)

Respecto al informe biomecánico aportado, debemos señalar que en el mismo se hace



referencia a que se han consultado diversas bases de datos, sin que se precise cuáles han sido esas base de datos y que se ha utilizado una herramienta de cálculo desarrollada por el Grupo de Investigación de Nuevas Tecnologías en Vehículos y Seguridad Vial del Instituto de Investigación de Ingeniería en Aragón, sin precisar ninguna información más sobre dicha herramienta. Por lo tanto, utilizando estos dos elementos, es decir las desconocidas base de datos y la herramienta de cálculo no explicada, se llega a unas conclusiones que no pueden ser analizadas por esta Sala.

En Sentencia de la Audiencia Provincial de Almería, Sección 1ª, de 8 de julio de 2.019, se consigna:

“(...) Por tanto el hecho de que el informe de biomecánica llegue a la conclusión contraria, en particular por la escasa entidad de los daños de los vehículos, no es óbice para considerar acreditado el nexo causal entre el accidente de tráfico y los daños personales que se reclaman.

-Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia, Sección 1ª, de 9 de marzo de 2.020:

-(...)Debe concluirse que existieron lesiones y que éstas tuvieron su causa o fueron como consecuencia del siniestro, acreditándose con ello la existencia de certeza en el nexo

causal, debiendo reiterar que las misma han quedado objetivadas y se compadecen con la forma en que tuvieron lugar los hechos, no siendo factible establecer una correspondencia absoluta entre la falta de intensidad del impacto y la mayor o menor gravedad de las lesiones, no estimando que el informe de biomecánica en sí mismo desacredite la realidad lesional ni su mayor o menor magnitud, resultando notoria la existencia del siniestro a la vista de los daños sufridos por los vehículos, y siendo innegable que un impacto leve normalmente produce consecuencias lesivas leves, ello no es predicable de forma taxativa, ya que operan o influyen otros factores tales como el hecho de si el vehículo se encontraba detenido o en movimiento, si se encontraba acelerando o accionando el sistema de frenado, sin olvidar que un golpe inesperado puede causar en el ocupante del vehículo impactado una sacudida más violenta, considerando que estos elementos son aleatorios e inciden en la propia magnitud de la lesión, razón por la que debemos atenernos a los partes médicos a la hora de establecer la realidad lesional producida (...).

- En Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Tercera, de 30 de diciembre de 2.019, se indica:

“En cuanto a los criterios a que se refiere el artículo 135 del TRLRCSCVM (exclusión,

cronológico, topográfico y de intensidad) solamente sería discutible la concurrencia del criterio de intensidad, y si bien es cierto que la colisión fue leve, no debemos olvidar, como se dijo por esta Sala en su sentencia de fecha 10 de Abril de 2015, en un supuesto de valoración de un informe de biomecánica sobre la relación de causalidad entre un leve impacto por alcance y las lesiones de cervicalgia reclamadas por el actor:

“Así pues, de nuevo, se somete a este Tribunal el análisis sobre las consecuencias lesivas de un accidente como el de autos que vuelve a plantear las dificultades que entraña el enjuiciamiento de accidentes por alcance de escasa entidad y su relación causal con las lesiones reclamadas por cervicalgia, unas veces por tratarse de pretensiones fraudulentas y fingidas o exageradas en mayor o menor medida (vid SAP de Badajoz -Sec. 2ª- de 19 de junio de 2014) y otras por no objetivarse suficientemente esa relación causal o, como aquí ocurre, minimizarse o descartarse la relación de causalidad desde informes periciales de biomecánica que, como ya decíamos en nuestra Sentencia de 21 de julio de 2014 , alcanzan, en algunas ocasiones, conclusiones “aventuradas al partir de datos incompletos incorporados a este tipo de informes que tratan de reconstruir la dinámica de la colisión sin datos concluyentes u objetivos” o bajo criterios empíricos aplicados a cualquier circunstancia y siniestro. Esto último es lo que, a criterio de este Tribunal y lo mismo apreció la sentencia recurrida, ocurre en el caso de autos por lo que, como en otras ocasiones, habremos de prescindir total o parcialmente de esas conclusiones exoneratorias no del todo justificadas.

Ejemplo de ello son nuestras Sentencias, por citar las más recientes, de 14 de febrero , de 28 de marzo , de 11 de abril o la ya citada de 21 de julio de 2014 o, más próximas, en las de 23 de enero de 2015 o 13 de marzo de 2015 , y ello porque, como resume la SAP de Salamanca de 18 de septiembre de 2014 analizando este tipo de informes técnicos de biomecánica, una correcta valoración de la prueba pericial exige “en primer lugar tener en cuenta la condición del sujeto que realiza el informe, pero también el objeto de la pericia, las operaciones desplegadas en el análisis pericial, las conclusiones obtenidas por el perito y, finalmente, los informes de contradicción. Es cierto -añadía esta última sentencia- que con frecuencia se tiende a dar mayor credibilidad al informe del perito basándose en su supuesto carácter objetivo: perito de oficio frente a perito de parte, el licenciado frente al que no

lo es, mayoría de peritos frente a la minoría, etc., olvidando lo que debería contar en primer término: la racionalidad y la calidad de los informes. ... para lo que habrá de tenerse en cuenta la credibilidad personal del perito, y como ha hecho valer su credibilidad en el plano profesional, cuestión ésta que debe observarse bajo el prisma de la imparcialidad. Aunque es previsible que los expertos propuestos por las partes tiendan a orientar sus informes a favor de la parte que les paga, ... máxime si los mismos presentan defectos o son manifiestamente insuficientes.

Respecto del objeto de la prueba pericial hay que tener en cuenta que puede recaer sobre un elemento de prueba o sobre una inferencia, es decir, [cuando se trata] de verificar un hecho como mostrar cuál es la ley científica o la máxima de experiencia técnica que explica la relación entre dos fenómenos” y sin “olvidar la relación de inmediatez entre el perito y la fuente de prueba y la duración de aquella inmediatez.”

Finalmente, señalaba esta Sentencia de la A.P. de Salamanca, lo decisivo a la hora de valorar este tipo de prueba es, junto con lo ya señalado, el “tener en cuenta las operaciones cognoscitivas que vertebran el informe pericial dado que en el mismo tan importante como la conclusión es el camino que se sigue para llegar a ella.” .

Esto es, tener en cuenta las fuentes de conocimiento, los razonamientos, las teorías y metodología y máxime de la experiencia para valorar, desde la sana crítica, si esas conclusiones se ajustan a la lógica, al estado actual de la ciencia, a conocimientos contrastados entre los técnicos del gremio de referencia, en relación con las técnicas utilizadas y la disponibilidad de medios técnicos y operaciones realizadas que les lleve a unas conclusiones que sean coherentes, tanto con los datos, razonamientos y técnicas seguidas, como con el resto de las pruebas practicadas.

Pues bien, en este último contexto la SAP de Madrid (Sec. 10ª) de 30 de junio de 2014 , tras recordar que la SAP de Murcia (Sec. 5ª) de 12 de febrero de 2013 ya dejó señalado respecto a la frecuencia en que se asegura en este tipo de informes la inexistencia de lesiones en todas las colisiones por alcance con escasos daños materiales en los vehículos que “en modo alguno dicha afirmación se corresponde con un axioma ni está médicamente acreditado la imposibilidad de que se produzcan lesiones de tipo cervical y no toman en cuenta ni la forma

en la que se produce el golpe, lo esperado del mismo por los lesionados, la edad o estado de salud antecedente...” .

A estas presunciones la Sentencia de la A.P. de Madrid citada vino a añadir que “la bibliografía especializada sobre biocinemática en los accidentes del tránsito motorizado permiten concluir que tomando en consideración que el latigazo cervical es un mecanismo de transferencia de energía al cuello, por aceleración/deceleración, se debe precisar que no existen bases científicas para afirmar que las lesiones agudas del latigazo cervical no conducen a dolor crónico, ni tampoco que las colisiones por alcance, que no provocan daños en los vehículos no puedan causar tales lesiones. Sin olvidar que la colisión no se individualiza por la zona o área de impacto, sino por su dirección y sentido, esto es, por el vector del impacto.” .

Fundamentación Jurídica asimismo recogida en anterior Sentencia de esa misma Sección de 5 de septiembre de 2.019.

-En Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Cuarta, de 22 de noviembre de 2.019, se indica lo siguiente:

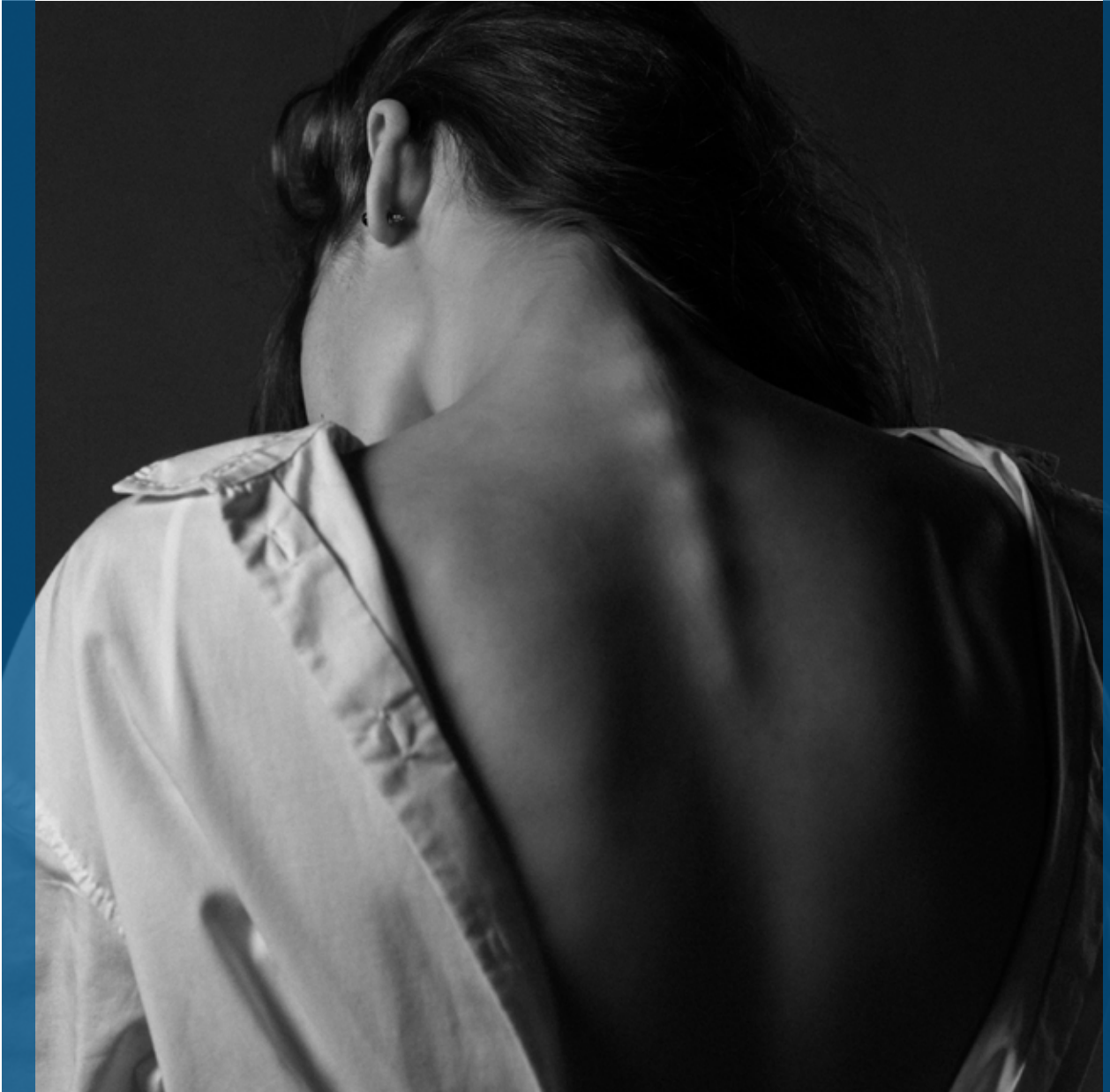
“En la jurisprudencia de las A. Provinciales, no sin vaivenes y contradicciones, quizás explicables por el casuismo propio de la materia y por la justicia del caso concreto, se va abriendo una línea proclive a relativizar el valor de los informes de biomecánica , al menos en el aspecto que nos ocupa. Al efecto, es preciso determinar qué debe ser entendido como colisión a baja velocidad. La SAP de Las Palmas de 4-9-12, dice : “Se ha de tener presente que en el campo de la accidentología clínica se entiende por colisión a baja velocidad, la que sucede con una velocidad igual o inferior a 16 km/h (10 millas/h), debiendo recordarse que en la perspectiva medica y accidentología está comprobado científicamente su potencial lesivo y así, verbigracia, en una monografía de Samuel , dedicada al dolor cervical y que correspondía a una edición española (Barcelona

1988), ya se hacía comprender que accidentes aparentemente inofensivos, pueden tener consecuencias nada desdeñables para los ocupantes de automóviles”. Ha sido lugar común en esta materia que en las colisiones que produjeran un incremento de velocidad inferior a 8 km/h era imposible la causación de lesiones vertebrales.

Pero ello no debe significar en el momento

actual que siempre que se pruebe, mediante una prueba pericial, que de forma objetiva e inequívoca acredite ese dato, es decir, que el citado delta-V fuese inferior a los 8 km/h, no había lesiones corporales, pues igualmente está demostrado la posibilidad de lesiones a menor velocidad (algunos estudios han reducido el limite a los 4 km/h), en atención a las circunstancias personales de la victima y circunstancias del siniestro. Así, pues, la intensidad de la colisión, por si misma, no puede erigirse en criterio definitorio, como tampoco lo es el informe de biomecánica evacuado al respecto. Mucho mas, si tenemos en cuenta que de ordinario se construyen a partir de meras hipótesis sobre las circunstancias del siniestro yo sobre datos que no han sido debidamente introducidos en el proceso a través de medios que permitan su contradicción, como serían los interrogatorios de partes y testigos. Pero es que, además, en algunas resoluciones se pone en tela de juicio la pretendida eficacia probatoria del informe de reconstrucción de un siniestro a la hora de determinar la existencia de relación de causalidad, porque en el mismo se parte de una premisa que se califica de inaceptable y que lo invalidaría, como es la de hacer traslación a un organismo vivo de la conclusiones que se extraen en un vertiente simplemente física o mecánica. Se argumenta que es un hecho incuestionable que un siniestro da lugar a lesiones distintas a personas situadas en el interior de un mismo vehículo, por lo que no puede aceptarse que, partiendo de unas premisas de carácter físico sobre un siniestro, se extraiga como consecuencia ineludible que una determinada consecuencia no puede ser puesta en relación causal con el hecho de la circulación analizado. Y es que este tipo de informes periciales que se basan en parámetros ciertos (masa de los vehículos, huella de frenada, daños y deformaciones del vehículo, posición final...), como queda dicho, manejan otros inferidos solamente a partir de estudios y análisis empíricos. Por tanto muy pequeñas variaciones en esos parámetros de referencia, por ejemplo, motivadas por la configuración o estructura del vehículo dañado, por la posición que ocupaban los ocupantes que resultaron lesionados, o por la propia predisposición orgánica de los mismos, darán lugar a alteraciones extraordinariamente significativas sobre las conclusiones así extraídas”.

Fundamentación Jurídica asimismo recogida en anterior Sentencia de esa misma Sección de 24 de noviembre de 2.017, 7 de octubre de 2.016 y 15 de julio de 2.016.



-Asimismo, la Audiencia Provincial de Granada, Sección Quinta, en Sentencia de 18-10-19, indica:

“Es criterio mayoritario en las Audiencias Provinciales que en los siniestros de baja intensidad no basta la aportación de un informes biomecánicos para que automáticamente quede excluida la relación de causalidad entre el siniestro y lesiones. En primer lugar porque no existe un criterio unánime en este tipo de informes en cuanto al umbral mínimo de velocidad que excluiría de forma indubitada la aparición de lesiones. Y en segundo lugar, porque el mero dato de la velocidad de colisión en abstracto, sin tomar en consideración los demás factores que también intervienen en la colisión, excluye que dichos informes basados

en el solo dato de la velocidad de impacto, sean determinantes. Por último, y en tercer lugar, si existen informes médicos que constatan, con pleno cumplimiento de los criterios del art. 135 de la LTSCVM, la existencia de lesiones, sin que consten otras causas remotas del siniestro, tampoco el informe biomecánica puede alzarse contra la evidencia médica.

(...)La doctrina jurisprudencial mayoritaria de las audiencias provinciales sobre la informes periciales biomecánicos o de reconstrucción del accidente, señala, en general, que, por sí solos, en colisiones de baja intensidad o levedad del impacto, no son suficientes para desvirtuar la relación de causalidad. Se basan en cálculos probabilísticos.

No valoran determinados parámetros del vehículo, ocupantes y dinámica de la colisión. En los accidentes en la vida real pueden concurrir factores que pueden favorecer la presencia de lesiones como la edad de los ocupantes del vehículo, sexo, su masa corporal, posición del cuello, su estado físico y psicológico, si la colisión es por sorpresa o no.

(...) Es unánime el criterio asentado por las Audiencias Provinciales sobre la eficacia probatoria de los informes Biomecánicos en el sentido de que la entidad de la lesión que puede producir un "latigazo cervical" no sólo se encuentra en función de la intensidad de la colisión, sino también de la situación de la propia víctima, es decir, de su constitución física, altura, peso, edad, colocación o posición en el vehículo o, incluso, de la postura que adoptara en el habitáculo en el momento del impacto; de tal modo que una colisión por alcance de baja intensidad puede determinar un resultado lesivo de mayor alcance, sin que esta circunstancia implique una situación de desproporción entre el siniestro y el resultado.

La conclusión alcanzada por los informes periciales presentados por la parte demandada apelante no son en absoluto concluyentes porque se basan en datos puramente teóricos, de tal modo que no puede afirmarse, sin más, que no existe nexo causal cuando se apoya en una mera conjetura dimanante de la velocidad a la que podría circular el vehículo que colisionó contra el que se encontraba detenido para concluir que no existe nexo causal con el resultado lesivo reclamado.

(...) El dato de la velocidad de colisión además de pugnar con la constatación médica de las lesiones, es un dato con respecto al cual no consta que exista consenso científico sobre cuál sería la velocidad por debajo de la cual -a modo de una suerte de presunción iuris et de iure - se estimaría imposible la causación de lesiones".

IV.-CONCLUSIONES:

-Es necesaria una lectura completa y correcta del artículo 135.d) de la LRCSCVM. No se menciona en el mismo al informe de biomecánica, y sí de forma expresa a "las demás variables" que afectan a la probabilidad de la existencia de adecuación entre la lesión sufrida y el mecanismo de su producción.

Sin embargo, por parte del sector asegurador, se insiste una y otra vez en

rechazar las reclamaciones previas formuladas por "no cumplirse el criterio de intensidad", acudiendo única y exclusivamente al informe de biomecánica; informe de biomecánica que no analiza ninguna de las "demás variables" a que hace referencia el citado art. 135.d), y en el que se llega a conclusiones sobre la probabilidad o no de la existencia de lesiones sólo en función de la entidad de los daños de los vehículos implicados en el mismo; daños que además en la mayoría de los casos no son verificados por el perito emisor.

-Esa respuesta motivada sustentada en un informe de biomecánica sin duda está obteniendo notables resultados en la fase prejudicial, dado que un importante número de reclamaciones previas rehusadas no se transforman en posteriores demandas, pues se le exige a la víctima que, tras haber sufrido un accidente, de resultar lesionado, de precisar un tratamiento médico, de curar con o sin secuelas, sea además "valiente" y asuma los riesgos inherentes a un procedimiento judicial (dado que en la mayoría de las ocasiones, su propia entidad aseguradora considerará no viable la reclamación, dejándole "libertad de acción").

-Y, sin duda, es necesario ser "valiente"; porque sólo con la interposición de la demanda e inicio del procedimiento judicial salvo que con anterioridad a la celebración de la vista se alcance acuerdo indemnizatorio -lo que en no pocas ocasiones ocurre, siendo la entidad aseguradora conocedora de la reiterada jurisprudencia existente al respecto-, la víctima podrá hallar, de forma mayoritaria, respuestas judiciales como las Sentencias referenciadas en el presente artículo.

-Sentencias que coinciden en que la entidad de la lesión que puede producir un "latigazo cervical" no sólo se encuentra en función de la entidad de los daños materiales de los vehículos implicados, sino también de la situación de la propia víctima, es decir, de su constitución física, altura, peso, edad, posición en el vehículo, colocación en el mismo, postura adoptada en el momento de la colisión, etc.; de tal modo que una colisión por alcance de baja intensidad sí puede determinar un resultado lesivo de mayor alcance.

-Sentencias que coinciden además en que los informes de biomecánica se basan en datos puramente teóricos, de tal modo que no puede afirmarse, sin más, que no existe nexo causal cuando se apoya en una mera conjetura dimanante de la velocidad a la que podrían

circular los vehículos implicados en el accidente; máxime cuando la velocidad de impacto (Delta V) es un dato respecto del cual no existe consenso científico sobre la determinación del *umbral lesivo*.

-Quizá una solución que permitiría reducir la litigiosidad en estos supuestos, sería una modificación de la redacción del art. 135.d), en la siguiente revisión de la LRCSCVM, en la que se enumeraran expresamente las variables que afectan a la probabilidad de la existencia de un resultado lesivo, y que sin duda son ajenas a la cualificación profesional de quienes vienen firmando los informes de biomecánica, de tal forma que el análisis del criterio de intensidad no se sustentara tan solo en la valoración de los daños materiales de los vehículos implicados, sino también, necesariamente, en la valoración de aquellas variables.

-Por otro lado, pese a que en la redacción final del art. 135. d) se omitieron las exigencias biomecánicas, lo cierto es que en la práctica, todo rehúse amparado en que *“no se cumple el criterio de intensidad”*, se sustenta en un informe de biomecánica, y en un cálculo de un Delta V sobre el no hay consenso científico sobre el *umbral lesivo*, por cuanto que, en colisiones

posteriores, si bien hay estudios que lo fijan en 8 km/h, hay otros estudios que lo rebajan a 6 km/h, y como se recoge en Sentencia ya referenciada de la Audiencia Provincial de Granada, Sección Cuarta, de 22 de noviembre de 2.019, *“está demostrado la posibilidad de lesiones a menor velocidad (algunos estudios han reducido el limite a los 4 km/h)”*. A este respecto, bien podría establecerse en una próxima revisión y modificación del art. 135.d), la fijación de un umbral lesivo mínimo de un Delta V de 4 km/h, además siempre de la enumeración del resto de variables que afectan a la probabilidad de la existencia del resultado lesivo.

Hasta entonces, la única solución para intentar reducir la litigiosidad y que pueda atenderse un mayor número de reclamaciones previas, es, precisamente, demandar; demandar para que sigan dictándose resoluciones como las indicadas, y sirvan de reflexión al sector asegurador sobre si merece la pena continuar rechazando reclamaciones previas al amparo de un informe de biomecánica. Pero no nos engañemos, seguirá mereciendo la pena, si la cuenta de resultados así lo indica.

