

Colisiones a baja velocidad. Una resolución inquietante

Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 6. Sentencia 619/14, 03.11.2014

Introducción.- En el análisis de esta sentencia no se quiere incidir en el asunto en sí, sino en planteamientos de concepto que en lo técnico, remitido ahora al patogénesis lesional de las lesiones por accidente de tráfico, vician a priori el pensamiento del jugador y que ineludiblemente, de no corregirse, tales premisas pueden condicionar de forma determinante nuevas resoluciones en el futuro.

Teniendo en cuenta el conocimiento científico actual, en materia de hechos, dentro de la patogénesis de las lesiones por hechos del tráfico, esto es, su causa y mecanismo, vincular la de los daños materiales del automóvil con las lesiones del ocupante, (buscando a su vez un paralelismo con la factura de reparación) es una interpretación vulgar, que a veces tiene acogida en la gente de la calle, como cuando alguien dice “mira como ha quedado el coche, menudo castañazo se han debido de dar”

Junto a ello decir que “*los informes médicos pueden acreditar la realidad de las lesiones, pero de ningún modo pueden probar el vínculo causal respecto al accidente*” constituyen lo uno y lo otro, junto a otros presupuestos, “píldoras indigeribles” para el pensamiento científico. Por el contrario el *patrón lesional* muchas veces es lo que permite al médico conducir y adelantarse al diagnóstico, tanto que incluso “conocido el tipo de impacto puede ayudar a descubrir lesiones secundarias u ocultas” (J. O'BRIEN, Traumatismos por Accidente de Tráfico, Nebraska, Greighton University)

Los ejemplos son innumerables. Así, en los casos de impacto frontal con aceleración del cuerpo del ocupante, el cinturón transversal de banda única (como el que llevan los autobuses, semejante al de los aviones) hará sospechar junto a la sintomatología que se pudiera haber producido una fractura vertebral (mecanismo de las fracturas de CHANCE, movimiento de flexión-distracción); o en los casos de frenada brusca del autobús, en el pasajero que lleva el brazo en alto para sujetarse, puede tener lugar un desgarro parcial del Manguito de los Rotadores (con particular repercusión en el supraespinoso). Obviamente en los casos en que concurre el **mecanismo de latigazo cervical** hay que ser especialmente cuidadoso dado su alto potencial lesivo, incluyendo las colisiones a baja velocidad, habiendo de extremar las medidas para lograr un diagnóstico precoz (de lo contrario el riesgo de secuelas por cronificación de las lesiones es alto, más aún cuando los síntomas están presentes después de los 45 días. Ver **Grupo de Trabajo Québec 1995 / TAEC**, Sección 3, pág. 2).

“Los ocupantes pueden experimentar aceleraciones significativas en la cabeza sin daños visibles parachoques del vehículo. (La aceleración de la cabeza resulta determinante en la producción de lesiones cervicales). La mayoría de los vehículos inspeccionados han sido capaces de soportar un impacto con un DELTA V DE MÁS DE 5 MPH (8 kilómetros/hora) SIN DAÑOS visibles parachoques del VEHÍCULO”. Ref.- The Spine Research Institute of San Diego (**SRISD**) in conjunction with the Center for Research into Automotive Safety and Health, and Texas A&M University.

“Las lesiones por latigazo cervical, asociadas a la distorsión rápida y excesiva de la columna vertebral, **pueden ser de larga duración, difícil de diagnosticar** o tratar y extremadamente debilitante. También son frecuentes y se producen **con mayor frecuencia a baja velocidad**, choques por detrás” www.euroncap.com/Whiplash.aspx. 2009

(**NOTA**.- los textos caracterizados en **ROJO** y en cursiva corresponden a transcripciones textuales de la sentencia APP. Y la sentencia se adjunta en su totalidad el final de este trabajo).

Aspectos preocupantes de la sentencia.

***** Fundamentos de Derecho Segundo b)** *“Tampoco puede participarse de la conclusión de que la cuantía de los daños no es un criterio determinante en la producción de lesiones. Naturalmente es la violencia o fuerza del impacto la que determina normalmente la entidad mayor o menor de los traumatismos, pero es de todo punto evidente que uno de los factores objetivos, desde luego el más importante, que coadyuva a la determinación de la violencia del choque, lo constituye la localización y entidad de los daños y, justamente el importe de la reparación se erige como un elemento relevante para fijar la importancia de los desperfectos”.*

Análisis crítico.

“Tampoco puede participarse de la conclusión de que la cuantía de los daños no es un criterio determinante en la producción de lesiones....”.

Valoración ERRÓNEA. Discusión

Fundamentos técnicos. La cuantía de los daños (daños materiales en el vehículo) NO es un criterio para valorar y comprender las lesiones en los ocupantes. Más aún, cuando se trata de colisiones a baja velocidad (en general por debajo de 25 / 30 kilómetros / hora). Los conocimientos en el terreno de la Medicina Automotriz en absoluto pueden admitir que se diga que *“el importe de la reparación se erige como un elemento relevante para fijar la importancia de los desperfectos”.* Tales desperfectos NO pueden buscar un paralelismo con el potencial lesivo de los ocupantes.

Desde hace algún tiempo se pretende **confundir al juzgador** queriendo ligar las lesiones / secuelas de la víctima del accidente con el coste del arreglo del automóvil siniestrado. Tanto es así que quizá en su originalidad algunos estén pensando, en un nuevo “documento de interés clínico” cual es la *factura de reparación del vehículo*, y para incorporar a la Historia Clínica del paciente.

En numerosas ocasiones desde esta publicación se ha dicho que:

“Los daños que sufre el vehículo en un choque posterior a baja velocidad no afectan a su estructura y sí levemente a la carrocería y a elementos destinados a absorber la energía del impacto (travesías y deformables)”. Ref. “Whiplash: Ingeniería y Medicina en el Estudio del Síndrome del Latigazo Cervical”. Conferencia pronunciada el Jueves 23 de Enero del 2003. Sala de Actos de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona (ETSEIB).

La caja de huevos.- En el caso de los choques a baja velocidad, los criterios de diseño desde hace varios años, y cada vez más, a nivel de estructura se basan en minimizar los daños sobre la carrocería, **pero no en disminuir los efectos del impacto sobre el ocupante.** Ahora lo dicho pongámoslo en relación con un ejemplo que, aunque burdo, sirve para entenderlo mejor. Así, imagínense una caja de huevos, de cartón (duro) que en su impacto con un elemento externo puede deformarse con o sin consecuencias para sus “inquilinos”, “ocupantes” o como se les quiera llamar, pero en cualquier caso con plena remisión a los huevos. Pero si dicha caja en lugar de ser de cartón es una **caja de acero**, y caso de impactar con el exterior, no va a tener deformación, pero si en cambio esos mismos “inquilinos” posiblemente se rompan. Y así ya tenemos un caso de impacto a baja intensidad, sin deformación externa, pero con “lesiones” en los “ocupantes”. Y esto está claro que lo entiende todo el mundo... o al menos eso se espera.

Los vehículos actuales en colisiones a baja velocidad (CBV, menos de 25/30 km/h) se deforman menos que los de antes, con lo que se consigue que **en caso de impactos menores disminuyan los costes de reparación**. Pero esto lleva aparejado el gran inconveniente de que **el Potencial Lesivo del Ocupante (PLO) aumenta considerablemente**. Y es que si consideramos la aceleración (a) es igual al cuadrado de la velocidad (V²) dividido por la dos veces la deformación (2d), se comprenderá fácilmente que a menor deformación aumenta el PLO.

$$a = \frac{V^2}{2d}$$

Quiere decir que a menor deformidad del vehículo, mayor es la aceleración (a) (esto es la variación instantánea de velocidad, V) del mismo en el curso del impacto, y también mayor la aceleración del cuerpo *ocupante* de ese vehículo (siempre es mayor que la del vehículo). **De esta manera, en una colisión de baja velocidad sin daño en el vehículo tiene un riesgo perceptiblemente más alto de lesión que un ocupante con vehículo dañado** (hablando en términos de baja velocidad). Es decir, insistiendo, la violencia del impacto se transfiere y repercute en mayor medida sobre la estructura corpórea del viajero (como en algunos vehículos militares) y en esta realidad física radica, en líneas generales, el potencial lesivo de las colisiones a baja velocidad. (Ref. Latigazo cervical. "*Whiplash*". Colisiones a baja velocidad. "*Low Speed Collisions*". Causas de su mayor incidencia en la actualidad. Preguntas con Respuesta. www.peritajemedicoforense.com, Septiembre/2007).

Es preciso igualmente incidir sobre los efectos del impacto en las víctimas considerando cuando la misma se prepara para el impacto o si, por el contrario recibe por *sorpresa*. Se da la paradoja de que en impactos brutales en los que el accidentado advierte "lo que se le viene encima" y a la vista de ello se prepara, siendo los efectos menos traumáticos que un impacto por sorpresa

En suma, **el PLO por Latigazo cervical en CBV es inversamente proporcional a los daños en el vehículo**. Si a alguien se le ocurrió esa genialidad de que "la arruga es bella" ahora para el caso diremos que *la deformidad es buena*

"A pesar de los numerosos ensayos con voluntarios, sigue faltando un criterio bien definido y globalmente aceptado para determinar el potencial de la lesión en una colisión por alcance" (Ref. Descripción del Reposacabezas y evidencias científicas de su efectividad. Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA). Centro Zaragoza. Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos, S.A., 2005).

Una cosa es que los técnicos se pronuncien en cuestiones mecánicas y otra muy distinta es que pretendan hacer estimaciones en la patógenesis lesional de un accidente **en concreto**. Se vuelve a plantear "el absurdo de que más que considerar al lesionado, se examinaba al vehículo". (CENTENO CJ, FREEMAN M, ELKINS WL, 2005).

Un ejemplo de esta absurdo se recoge con buen criterio en esta resolución judicial: "A las vista de la documental pública que revela un seguimiento y tratamiento continuo del esguince cervical inmediatamente posterior al siniestro y coherente con la mecánica del mismo o discutida '- colisión por alcance - el informe pericial de Ing. basado en la "sola información de los daños materiales del vehículo" como señala su autor en la vista, ni siquiera fueron observados y examinados los daños prescindiendo de toda la documentación médica y sin siquiera una mínima entrevista con los conductores implicados en el siniestro para conocer la dinámica del accidente y su intensidad, carece de toda virtualidad al objeto de destruir el nexo de causalidad plenamente acreditado, pues no obstante los valiosos conocimientos técnicos y científicos del perito expuesto en la vista, su informe prescinde de datos esenciales para enjuiciar el nexo causal entre un siniestro y unas lesiones no discutidas; dado que el informe pericial del Dr. X., pese a que si refleja la documentación médica, parte del informe técnico del Ing. **y ni siquiera ha examinado al lesionado**, se ve desvirtuado plenamente por la valoración conjunta de toda la prueba practicada .. En definitiva, la prueba aportada por la parte ejecutada - informe meramente técnico que prescinde de datos esenciales - sobre la inexistencia del nexo de causal ... (Resolución 12.0.112, Jº 1ª instancia nº 7, Almería).

Por lo tanto es **totalmente inapropiado afirmar**, como se dice en la sentencia que se analiza, que *“naturalmente es la violencia o fuerza del impacto la que determina normalmente la entidad mayor o menor de los traumatismos. Es de todo punto evidente que uno de los factores objetivos, desde luego el más importante, que coadyuva a la a la determinación de la violencia del choque, lo constituye la localización y entidad de los daños y, justamente el importe de la reparación se erige como un elemento relevante para fijar la importancia de los desperfectos”*.

Tal consideración se contrapone al AXIOMA en el terreno de la accidentología médica de que “la ausencia de daños en el vehículo no supone inexistencia de lesiones en el ocupante”. Además, un principio básico en el estudio médico de los accidentes en cuanto a las consecuencias para el ocupante, lo realmente importante es la dirección y el sentido del vector del impacto, y no circunscribirlo únicamente al área donde está localizado el golpe en el vehículo (cuadrante de colisión).

La Grabación Interna Continúa del Habitáculo sería de gran interés para aproximarse a la realidad del accidente. Se verían las sacudidas y movimientos de los cuerpos en caso de accidente, los cuales son terribles a tenor de los experimentos realizados. Por esta idea deberían de luchar las asociaciones de víctimas. En Rusia y otros países del este, muchos automovilistas llevan un dispositivo para grabar lo acontecido en el exterior durante la conducción. Esto ha salido noticia en algunos telediarios de nuestro país. Un motivo es los peatones suicidas para el esclarecimiento de la culpa, etc. El sistema de grabación cuesta en torno a los 400 €. No se explica que todavía en occidente se imponga el sistema. En el INTERIOR quedarían revelados aspectos para conocer el mecanismo de producción de las lesiones. Además de enorme ayuda para la investigación. Ver también Nexo causal en lesiones y secuelas por Accidente de Tráfico. Un concepto precario: la “intensidad del Impacto” **27/enero/ 2015**. www.peritajemedicoforense.com

***** Fundamentos de Derecho Segundo c)** *“Finalmente tampoco se acepta que los informes médicos sirvan para sustentar la causalidad de las lesiones. La sentencia parte de unos informes de la “Clínica V...” y de los informes de sanidad del médico forense. Pero tal documentación no puede erigirse en prueba directa de la relación causal. Los informes médicos pueden acreditar la realidad de las lesiones, pero de ningún modo pueden probar el vínculo causal respecto al accidente y que su autores no sólo desconocen la dinámica real y circunstancia del siniestro o mecanismo productor de las lesiones, sino que incluso ignoran si realmente aquel suceso ha ocurrido, porque, en definitiva se limitan a consignar sus conclusiones a partir de datos y síntomas que proporciona el propio paciente, de suerte que todo lo más y en orden a la relación de causalidad, los dictámenes médicos pueden confirmar la compatibilidad causal pero nunca afirmar la existencia de la misma relación con un determinado accidente (de hecho en el presente caso el médico forense, en sede de conclusiones médico legales y por lo que respecta al nexo de causalidad señala simplemente su contingencia: “...puede establecerse un nexo de causalidad entre el mecanismo lesional referido y las lesiones resultantes”)*.

Valoración ERRÓNEA. Discusión. *“Tampoco se acepta que los informes médicos sirvan para sustentar la causalidad de las lesiones”*. Por el contrario siempre ha sido incumbencia médica el conocimiento de la causa de las enfermedades y trastornos, y extensivamente ahora a los de origen traumático, que afectan a la integridad del individuo. Es lo que se conoce tradicionalmente como “etiología” (causa) a lo que hay que añadir la “patogénesis” o mecanismo que explica la forma de actuar de determinada o determinadas causas, lo que en su conjunto se conoce como patogénesis lesional.

Por eso que por eso que resulta desafortunado afirmar igualmente que *“de ningún modo pueden probar el vínculo causal respecto al accidente y que sus autores no sólo desconocen la dinámica real y circunstancia del siniestro o mecanismo productor de las lesiones”*.

“Los datos y síntomas que proporciona el propio paciente” en cualquier actuación médica constituyen, por el contrario, una fuente fundamental para conducir el Juicio Médico en cualquier actuación, pues conforman un punto de partida imprescindible, pues es la base de la *anamnésis* (diálogo e interrogatorio del paciente). Tanto esa así, hay que contradecir al juzgador con firmeza, pues adentrarse en *“la dinámica real y circunstancia del siniestro o mecanismo productor de las lesiones”* es algo esencial en la genuina actividad médica.

Además, los mismos médicos SI que conocen la dinámica del accidente ya que en su bagaje profesional cuentan con lo que se conoce como Patrones Lesionales, que, ante un hecho concreto, traducen para que en un razonable criterio científico puede establecer el nexo causal, lo que se da la mano con las máximas de experiencia de quien tiene oficio. Entre estos patrones lesionales los médicos conocen numerosos parámetros vinculados a los colisiones a baja velocidad. (*)

La misma sentencia, por otra parte, afirma que *“los dictámenes médicos pueden confirmar la compatibilidad causal”* aunque si se pretende que han de *“afirmar la existencia de la misma relación con un determinado accidente” con exactitud matemática* es una exageración que cae fuera de cualquier juicio médico razonable. Y más aún cuando dice *“que incluso ignoran si realmente aquel suceso ha ocurrido”*. Evidentemente el médico no estuvo allí en el momento de producirse el siniestro.

(*) En los Estados Unidos de América estas cuestiones se estudian profusamente desde hace años. Así, entre otros foros, existe la “Association for the Advancement of Automotive Medicine” (AAAM). Del 4 al 7 de octubre/2015 tendrá lugar la 59ª Conferencia Anual en el Pennsylvania (Filadelfia). Entre sus temas de interés obviamente se tratarán los “mecanismos de lesión”, “la investigación biomecánica”, “el diseño del vehículo y la resistencia a los impactos”. Tal Asociación para el progreso de la Medicina Automotriz desgraciadamente no encuentra un reflejo en nuestro país, en el cual, entre otros obstáculos, las Entidades Aseguradoras han venido adoptando una postura que impide el progreso científico, sembrando “veneno”, obstruyendo la Justicia para desesperación de la víctimas, a la vez que pretenden meter sus “manos” en la idea de perturbar lo más noble el oficio médico... y todo para que no peligre su cuenta de resultados

Un **“puede” que se remite a la ambigüedad**. El juzgador quiere avalar su postura trayendo a colación el informe del Médico Forense, pues se dice: *“de hecho en el presente caso el médico forense, en sede de conclusiones médico legales y por lo que respecta al nexo de causalidad señala simplemente su contingencia: “...puede establecerse un nexo de causalidad entre el mecanismo lesional referido y las lesiones resultantes”*.

El razonamiento es forzado, tanto que el **“puede”** parece remitirlo al terreno de la ambigüedad, lo que no es infrecuente en la verbalización del pensamiento gallego cuando ha de recurrir a la astucia para no comprometerse. Por ejemplo, si a alguien le

pregunta ¿vendrás por la tarde? quizá le responda “puede...”. Pero aquí no es el caso; parece más adecuado contraponer el “puede” como valor afirmativo frente a un no puede, esto es, a modo de negación del nexo causal.

De esta forma en la interpretación del “puede” lo razonable es que se remita al verbo *poder* en su forma transitiva, que indica la capacidad para hacer algo, o producir un efecto, que sería lo aplicable en este caso. El “puede” que usa el Médico Forense traspassa el ámbito de la “contingencia” (que es la posibilidad o riesgo de que suceda una cosa) entendiéndose, en cambio, como esa capacidad para cristalizar el efecto. Otra cosa distinta es el “puede” impersonal, que abre la posibilidad de que suceda algo, así, “puede que vayas al cielo”.

El informe del Médico Forense textualmente y “plásticamente” es como sigue:

CONSIDERACIONES MÉDICO- LEGALES

- Nexo de causalidad: Puede establecerse un nexo de causalidad entre el mecanismo lesional y las lesiones resultantes.



*** Fundamentos de Derecho Tercero

“Ciertamente no se desconoce que en ocasiones la doctrina jurisprudencia ha matizado el rigor de la prueba terminante del presupuesto del nexo causal a través de la exigencia de un juicio reforzado de probabilidad amparándose en la prueba de presunciones. Y efectivamente, excluida la prueba directa, la sentencia viene, en realidad, a operar con la prueba de presunciones que regula el art. 368 Ley de Enjuiciamiento Civil... con arreglo a tal esquema acreditada la realidad del accidente automovilístico (colisión por alcance) el hecho de que los ocupantes del vehículo que recibe el golpe acudan inmediatamente a un centro médico y que, tras su reconocimiento el facultativo diagnostique y emita un parte de lesiones (esguince cervical) lleva a la conclusión lógica de que tales traumatismos hubieron de producirse con ocasión del siniestro viario, que se erige así en mecanismo causal determinante de las lesiones”.

“Evidentemente y en principio, tal discurso deductivo resulta perfectamente válido. Sin embargo se ha omitido la valoración de otros antecedentes que resultan relevantes y que ponen en evidencia aquella conclusión valorativa. En efecto ha quedado acreditado que el vehículo que asegurado de la compañía demandada (OPEL ASTRA, matrícula FE...FJ) que alcanza por detrás al que ocupaban los demandantes no presentaba desperfectos...Y en principio tampoco se anotan daños en el apartado correspondiente

de aquella declaración amistosa respecto del turismo Mazda 3, matrícula...SGB. Si se aporta que el turismo Mazda sufrió como consecuencia del impacto una ligera deformación de la traviesa de la defensa trasera que hizo necesaria, exclusivamente, la sustitución del reflex izquierdo del paragolpes trasero, pieza que tiene un valor de 15.54 euros (el resto hasta el total de 174 euros, se refiere al desmontaje, montaje del paragolpes, pintura y mano de obra).

“Pues bien, aún aceptando que tales desperfectos son consecuencia del siniestro, puede afirmarse a modo de máxima experiencia, que si uno de los vehículos no presenta daños, y los del otro se limitan a la sustitución de una simple pieza que vale 15.45 euros, la colisión entre ambos vehículos forzosamente hubo de ser de minúscula intensidad de modo que acudiendo a un criterio cuantitativo de la intensidad del impacto y la compatibilidad biomecánica, debe de ponerse en duda que como consecuencia de tan leve e irrelevante golpe su hubieran podido originar fuerzas de semejante intensidad que pudieran provocar en los ocupantes movimientos de flexo extensión determinantes de lesiones. Y no es otra cosa la conclusión final del perito Dr. Apolonio, quien señala que “no ha generado el siniestro inercia suficiente como para producir daños físicos a los ocupantes que iban en el interior del vehículo”.

Valoración ERRÓNEA. Discusión. Se vuelve a caer en el error de vincular el Potencial Lesivo del Ocupante con los daños del vehículo. En primer término, y con respecto a dichos daños del vehículo, en el texto aportado, queda claro que el vehículo golpeado por su trasera (MAZDA 3) *“sufrió como consecuencia del impacto una ligera deformación de la traviesa de la defensa trasera”* la cual fue objeto de *“desmontaje, montaje del paragolpes, pintura”*. Por lo tanto los daños en vehículo no consistieron en exclusivamente *“la sustitución del reflex izquierdo del paragolpes trasero”*.

Si hubo, como se afirma, *“deformación de la traviesa de la defensa trasera”* por una parte hay daños apreciables en el vehículo, que, aun siendo *“ligera”* explican la canalización de una fuerza a través del vehículo que inevitablemente inciden en el ocupante del MAZDA 3, detenido en un paso de peatones cuando fue impactado por el vehículo que choca contra su trasera.

Al mismo tiempo ya se ha dicho que *“la mayoría de los automóviles actuales soportan un impacto con un cambio de velocidad de 6 mph (9.6 kmh) SIN QUE SE APRECIE NINGÚN DAÑO EXTERNO. Son los accidentes que, al menos aparentemente, no dejan Rastro”* límite superior al mítico umbral lesivo a nivel cervical de 8 km/hora establecido como potencial lesivo por McConell (1993-1995) y que hoy día hay que considerar en valores más bajos.

Además, hay que tener muy presente que en no pocos casos la aseguradora se niega a sustituir la pieza y prefiere repararla, a veces **faltando aun rigor que pudiera comprometer la seguridad de los ocupantes en un futuro** (Ver Apéndice).

Por otra parte cuando en la sentencia se dice que *“tampoco se acepta que los informes médicos sirvan para sustentar la causalidad de las lesiones”* y que *“de ningún modo pueden probar el vínculo causal respecto al accidente y que sus autores no sólo desconocen la dinámica real y circunstancia del siniestro o mecanismo productor de*

las lesiones” (Fundamentos de Derecho Segundo c) contrasta esto cuando se admite que “la colisión entre ambos vehículos forzosamente hubo de ser de minúscula intensidad de modo que acudiendo a un criterio cuantitativo de la intensidad del impacto y la compatibilidad biomecánica, debe de ponerse en duda que como consecuencia de tan leve e irrelevante golpe su hubieran podido originar fuerzas de semejante intensidad que pudieran provocar en los ocupantes movimientos de flexo extensión determinantes de lesiones. Y no es otra cosa la conclusión final del perito Dr. APOLONIO, quien señala que “no ha generado el siniestro inercia suficiente como para producir daños físicos a los ocupantes que iban en el interior del vehículo”.

Y es que si *“tampoco se acepta que los informes médicos sirvan para sustentar la causalidad de las lesiones”* la conclusión del tal Dr. APOLONIO no parece lógico colacionarse en la sentencia. Esto hay que enlazarlo con una afirmación que insulta al rigor científico actual cuando se pretende que *“el vehículo que alcanza por detrás al vehículo en el que iba el lesionado no sufrió daños que precisen reparación y el vehículo en el que viajaba como ocupante el lesionado solamente ha precisado reparación por importe de 174.00 euros; por lo que en mi opinión no existe nexo de causalidad entre el alcance sufrido, las 57 sesiones de tratamiento rehabilitador que se le pautaron, y las manifestaciones clínicas que refirió padecer”*

Todavía más lamentable es cuando lo dice un médico. Si ya no teníamos bastante con el “profesor UNESPA” (cuyo nuevo “Tratado de Traumatología y otros materias” pendiente de aprobación por el Congreso) ahora refuerza sus tesis el tal APOLONIO, que se une a la “pleyade” de los CACA (Congregación a Acólitos y Comunidad de Asociados) del citado “profesor”. .

Hay que recordar que **NO hay bases Científicas** ni epidemiológicas **para afirmar** que “las colisiones por alcance que no provocan daño en el vehículo no pueden causar lesiones” o que “hay una relación directa entre el daño sufrido por el vehículo y la probabilidad de desarrollar dolor crónico tras la lesión de latigazo cervical”. (Ref. FREEMAN, M; CROFT, A; ROSSIGNOL, A, y WEAVER, D: *A review and methodologic critique of the literature Refuting Whiplash Syndrome*. Spine, 24: 245-251, 1999.) FREEMAN, M; CROFT, A; ROSSIGNOL, A: *Whiplash Asociated disorders: Redefining Whiplash and its mangement, by Quebeck Task Force: A critical Evaluation*, Spine, 23, 1043-1049, 1998. (Referencias bibliográficas, 9 y 10, contenidas en la *Revista de Ortopedia y Traumatología*, 2001, Volv. 45, supl. 1, págs., 60, 64 y 65).

25 /abril (día de la *Revolución de los Claveles*) / 2015
Miguel Rodríguez Jouvencel
mrjouvencel@gmail.com

Apéndice.-

ENSAYOS DE IMPACTO TRASERO MAZDA 3, Velocidad 15 + 1 km/hora

Por la que se ha podido *averiguar*, la fecha de fabricación del MAZDA 3 al que se refiere la sentencia, en atención a sus matrículas reales (--- GLC para el MAZDA 3) es de 2009 (el accidente ocurrió en julio/2011) en tanto que el OPEL ASTRA es del año 1999 (PO ---- BH) Y son similares a los vehículos que siguen, de acuerdo con imágenes captadas en la red.



MAZDA 3 2009



OPEL ASTRA 1999

En la misma red se pueden apreciar los resultados del CrashTest 2009 Mazda 3, en un ensayo trasero que reproduce el efecto del choque (y que se puede ver en Crash Test trasero MAZDA 3 2009 [YouTube](#)). El **ensayo trasero** reproduce el efecto que tendría un impacto sobre la parte posterior de un vehículo, a velocidad moderada. Para ello, una barrera móvil impacta contra el vehículo objeto de estudio, a una velocidad entre 15 y 16 km/h en el 40% de su parte trasera derecha, con el vehículo girado 10° en sentido antihorario, respecto a su eje longitudinal, (es importante conocer no sólo el cuadrante de choque sobre le vehículo alcanzado, sino también el sentido del vector del impacto).

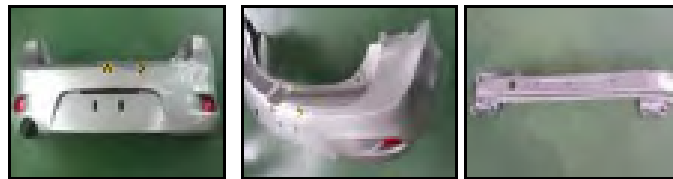
Por lo que respecta al OPEL ASTRA igualmente se puede ver el **Crash Test delantero OPEL ASTRA 1999 en CESVIMAP - YouTube**. El **Crash Test delantero** simula el impacto producido en un vehículo a velocidad moderada, sobre su parte delantera. Para ello, se impacta, a una velocidad entre 15 y 16 km/h y en el 40% de su parte delantera izquierda, contra un bloque indeformable de hormigón de 35 toneladas y girado 10° en sentido antihorario respecto al eje longitudinal del vehículo. (Las siglas CESVIMAP se corresponden con el “Centro de Experimentación y Seguridad Vial de MAPFRE, en el que realizan estudios de gran interés).

En ambos casos el rendimiento es bueno, respondiendo las estructuras con gran elasticidad, y capacidad de recuperación, y sin que se aprecien después del choque daños estructurales significativos en las partes que reciben el impacto. Viendo los videos CESVIMAP – YouTube no es difícil sacar conclusiones. Y que no son proporcionales el potencial lesivo de los ocupantes en impactos a baja velocidad con el importe de la factura de reparación del automóvil.

Parece que **los fabricantes de automóviles piensan poco en el prójimo**. Por ejemplo, los parachoques están pensados para que en impactos menores los costes de reparación sean mínimos, para QUE NO HAYA DEFORMACIONES, PERO ESTO ES A COSTA DE ARRIESGAR LA INTEGRIDAD FISICA DEL OCUPANTE. En el año 2001, una importante firma mundial de automóviles, con ocasión del lanzamiento de su utilitario mejorado (OPEL CORSA) en la parte dedicada a la "Carrocería y Seguridad", indicaba textualmente: "La rigidez de torsión - de la carrocería - ha aumentado un 33%...". "El bastidor delantero está conectado al robusto travesaño de aluminio del parachoques... **Este diseño abarata la reparación de choques menores**".

Por otra parte tiene interés conocer ciertos ensayos de impacto trasero sobre un MAZDA 3 (CESVI Colombia, 2013). Tal ensayo de impacto trasero se resume así: velocidad de Impacto 15 + 1 km/hora; choque offset, excéntrico; lado de impacto trasero derecho; ángulo de impacto 10°; masa barrera móvil 1400 kg.

Con la velocidad apuntada (15 + 1 km/hora) el soporte del paragolpes trasero el cual se deformó y el panel trasero el cual se afectó de forma leve, siendo las fotografías que siguen correspondiente a dicho ensayo.



Paragolpes trasero, detalle del para golpes trasero y soporte del paragolpes trasero, respectivamente



Vehículo antes del impacto



Vehículo después del impacto

Las fotografías denotan unos daños de escasa entidad. Pero en muchos casos es preciso **practicar una "disección" rigurosa al vehículo**, desmontando el parachoques trasero, inspeccionando el maletero, etc. para poder evaluar adecuadamente los daños. En este caso, a simple vista se aprecia una ligera deformación en el paragolpes trasero, y ahondando más en la inspección de los daños se comprueba como los efectos del choque alcanzan al soporte.

Después de este ensayo el criterio técnico consideró que en lugar de su reparación había que **sustituir por piezas nuevas** tanto del "paragolpes trasero" y "soporte trasero". Ambas piezas presentaban deformación, con un **coste por respuestos de carrocería de 1.263 \$** (dólares); reparación del panel trasero (daño leve) reparación del panel trasero, siguiendo luego la pintura del paragolpes, panel trasero; estribo izquierdo y estribo derecho (nivel del daño "difuminado"). Los gastos de mano de obra de carrocería, de pintura, y materiales fueron de 80.828 \$, 136.72 \$ y 108. 262 \$ respectivamente. El total del costo de la reparación del impacto trasero fue de 1.582,562 \$, de los cuales **1.263 \$ corresponden a la sustitución de piezas nuevas** ("paragolpes trasero" y "soporte trasero").

● **Conviene retener lo que sigue.** El parachoques "una pieza en evolucion" (CESVIMAP). "En cualquier **impacto a baja velocidad por alcance trasero**, el primer elemento que sufre daños es la travesía del

parachoques posterior. En ocasiones, la ductilidad del plástico del parachoques es tal, que este se deforma durante el impacto y recupera su forma sin que apreciemos rotura ni desperfectos notables, pero la travesía interior se ha hundido. **Son muchísimos los coches que circulan por nuestras carreteras con una travesía hundida y con el desconocimiento de sus propietarios**” (Ref.- www.diariomotor.com 2013 David Villarreal (@davidvillarreal) el 31 de octubre de 2013

Observaciones y notas. - Hay que tener presente que en no pocos casos la aseguradora se niega a sustituir la pieza y prefiere repararla, a veces **faltando aun rigor que pudiera comprometer la seguridad de los ocupantes en un futuro**. Esto lleva a preguntarse si los términos en los que la entidad aseguradora propone la reparación es la correcta técnicamente. “Arreglos” baratos es posible que pasen factura a medio largo plazo. Las distintas piezas de un vehículo con el tiempo sufren un proceso que se conoce como “fatiga de materiales” lo cual se abunda cuando tal o cual pieza tiene en su historial un antecedente/es traumático/os. Ha de llevar esto a reflexionar sobre la potencialidad del riesgo ante un eventual accidente en el futuro. Siendo la fatiga en general “un proceso en el tiempo”, extensible ahora a la referida fatiga de materiales, la sustitución de la pieza dañada toma especial dimensión a medida que aumenta la edad del vehículo. Esto es lo que hay que pensar cuando en realidad se quiere incidir en la prevención de riesgos responsablemente, cultura por cierto muy escasa en nuestro país, aunque también en otros.

Desde el ámbito de los Talleres de Reparación del Automóvil muchos son los que se quejan de las tarifas que las aseguradoras les quieren imponer, y esto sin duda compromete seriamente la calidad del servicio, tiranía que algunos establecimientos sanitarios en su atención a los lesionados de tráfico también conocen. Respecto al problema de los “**Talleres presionados por las Aseguradoras**” hay numerosas quejas en la red. “La creciente presión que las compañías aseguradoras están ejerciendo sobre los reparadores, que está provocando que la rentabilidad de los talleres se vea muy perjudicada, en algunos casos hasta límites en los que a los talleres no les interesa trabajar” (21.03.2013, InfoCap e Infotaller.tv). Un comunicante a este foro (26.11.2014) se queja igualmente, diciendo que ha tenido que “cerrar las dos empresas que tenía dedicadas a chapa y pintura” siendo una víctima de una gran aseguradora española y de sus peritos. Los talleres de reparación del Principado de Asturias, por ejemplo, han remitido han remitido el precio de la mano de obra a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, *“con objeto de frenar la práctica de algunas compañías aseguradoras, que establecen en sus peritaciones, de manera unilateral y haciendo uso de un supuesto abuso de posición dominante, precios por debajo de los establecidos por el taller”* (marzo/2014).

En los casos de automóviles dotados con **sistema de parachoques hidráulicos**, la cuestión puede ser compleja. A. CROFFT (médico, San Diego, EEUU) señala que habrá que tener en cuenta: a) en los automóviles viejos se sistema de amortiguación pudo haberse agarrado; b) en los impactos oblicuos le dirección del choque la dirección del choque no supone una alieneación perfecta del recorrido del pistón, por lo que se puede requerir mayor energía para comprimirlo; c) a velocidades más altas el sistema de amortiguación puede destruirse totalmente, dando lugar a veces a descargas de aceite (Ref. *Latigazo cervical y colisiones de baja velocidad*, págs. 90 y 91. Ediciones Díaz de Santos, Madrid, 2003).

“**Condenan a una aseguradora a pagar la sustitución del paragolpes de un coche**”. Unª sentencia del Juzgado de Primera Instancia nº 2 de Motril (Granada, 2014) estimó una demanda en la que solicitaba la reposición del paragolpes trasero del vehículo, dañado tras un accidente de tráfico. **La compañía de seguros pretendía tan sólo pagar reparación del parachoques**. No obstante el Juez en su resolución considera que “en el caso presente no se puede obligar al actor, a que se conforme con una reparación frente a la sustitución de la pieza entera, máxime tratándose de una pieza de seguridad para el vehículo como es el paragolpes trasero, sin que por la demandada se haya acreditado que la reparación propuesta por MAPFRE, **dejara la pieza en perfectas condiciones**, no solo visuales, sino de prestar el fin para el que fue diseñado”.

Se sospecha que ciertas "reparaciones" son más bien un **remiendo** que enlaza con la “chapuza”. Una cosa es una reparación, esto es dejar la pieza con sus propiedades y rendimiento elástico plástico como estaba antes del accidente. Caso que esto no sea posible la seguridad de tal pieza, el parachoques, hay que ponerla en cuestión, que evidentemente no puede limitarse a una estética. Por ello hay que preguntarse si los paragolpes se pueden reparar. Las opiniones consultadas indican que se pueden reparar si está fabricado en polipropileno, ABS, o policarbonato (prácticamente la mayoría de los parachoques están fabricados en este tipo de plásticos) pero es necesario disponer de las herramientas necesarias adecuadas y por un profesional competente para ello. Por eso los mismos técnicos advierten que “pocos talleres son los que disponen de trabajadores y herramientas que puedan reparar este tipo de daños, normalmente lo derivan a especialistas que recogen los paragolpes dañados a diario en el taller y los devuelven reparados” (ref. criticauto.com/los-paragolpes, 2 febrero/2015 de PJ)

Y es que cuanto más se escarba y se “tira del hilo” más “irregularidades” nos sorprenden. ¡Oh!



Roj: SAP PO 2418/2014 - ECLI:ES:APPO:2014:2418
Id Cendoj: 36057370062014100606
Órgano: Audiencia Provincial
Sede: Vigo
Sección: 6
Nº de Recurso: 318/2013
Nº de Resolución: 619/2014
Procedimiento: CIVIL
Ponente: JAIME CARRERA IBARZABAL
Tipo de Resolución: Sentencia

AUD.PROVINCIAL SECCION N. 6

PONTEVEDRA

SENTENCIA: 00619/2014AUD.PROVINCIAL SECCION N. 6 de PONTEVEDRA

N01250

C/LALÍN, NÚM. 4 - PRIMERA PLANTA - VIGO

Tfno.: 986817388-986817389 Fax: 986817387

N.I.G. 36057 42 1 2012 0016331

ROLLO: RECURSO DE APELACION (LECN) 0000318 /2013

Juzgado de procedencia: XDO. PRIMEIRA INSTANCIA N. 1 de VIGO

Procedimiento de origen: PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0001070 /2012

Recurrente: GENERALI SEGUROS S.A.

Procurador: MONTSERRAT BARRERAS GONZÁLEZ

Abogado: CARLOS DOMINGO FONTAN DOMINGUEZ

Recurrido: Carlos Jesús , Andrés , Doroteo , Inocencio

Procurador: SILVIA CLAUDIA DOMINGUEZ DOMINGUEZ

Abogado: MARIA DEL PILAR VILLAR PEREZ

LA SECCIÓN SEXTA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE PONTEVEDRA, SEDE VIGO, compuesta por los Ilmos. Sres. Magistrados DON JAIME CARRERA IBARZABAL, Presidente; DOÑA MAGDALENA FERNÁNDEZ SOTO Y DON EUGENIO FRANCISCO MÍGUEZ TABARÉS, han pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

La siguiente

SENTENCIA núm. 619/14

En Vigo, a tres de noviembre de dos mil catorce.

VISTO en grado de apelación ante esta Sección 006, de la Audiencia Provincial de PONTEVEDRA, los Autos de PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0001070 /2012, procedentes del XDO. PRIMEIRA INSTANCIA N. 1 de VIGO, a los que ha correspondido el Rollo RECURSO DE APELACION (LECN) 0000318 /2013, en los que aparece como parte apelante, "GENERALI SEGUROS S.A." representado por el Procurador de los tribunales, DOÑA MONTSERRAT BARRERAS GONZALEZ, asistido por el Letrado D. CARLOS DOMINGO FONTAN DOMINGUEZ, y como parte apelada, DON Carlos Jesus , DON Andrés , DON Doroteo Y DON Inocencio , representado por el Procurador de los tribunales, DOÑA SILVIA CLAUDIA DOMINGUEZ DOMINGUEZ, asistido por el Letrado DOÑA MARIA DEL PILAR VILLAR PEREZ.



Ha sido Ponente el Ilmo. Magistrado DON JAIME CARRERA IBARZÁBAL, quien expresa el parecer de la Sala.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por el Juzgado de 1ª Instancia núm. 1 de Vigo, con fecha 23-03-2013, se dictó sentencia cuyo fallo textualmente dice:

"Estimando totalmente la demanda promovida por la representación de Carlos Jesús , Andrés , Doroteo y Inocencio contra Vitalicio Seguros, debo condenar y condeno a la demandada a Carlos Jesús la cantidad de 5.727'63 euros, a Andrés la cantidad de 4.936'53 euros a Doroteo la cantidad de 4.826'53 euros, y a Inocencio la cantidad de 8.433'91 euros; incrementadas todas ellas con los intereses previstos en el art. 20 L.C.S .

Se hace expresa imposición de las costas procesales a la demandada

Notifíquese a las partes. "

SEGUNDO.- Contra dicha Sentencia, por la representación procesal de GENERALI SEGUROS S.A., se interpuso recurso de apelación que fue admitido a trámite y, conferido el oportuno traslado, se formuló oposición al mismo por la parte contraria.

Una vez cumplimentados los trámites legales, se elevaron las actuaciones a esta Sección Sexta de la Audiencia Provincial de Pontevedra, con sede en Vigo, para su resolución, dando lugar a la formación del correspondiente rollo, señalándose para la Deliberación del recurso el día 23-10-2014.

TERCERO.- En la tramitación de esta instancia se han cumplido todas las prescripciones y términos legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO .- Los demandantes reclamaban en la demanda la indemnización correspondiente a los perjuicios sufridos por las lesiones padecidas con ocasión de un accidente de tráfico acaecido el día 21 de julio de 2011, cuando viajaban en el turismo Mazda 3, matrícula ...-SBG y hallándose detenidos ante un paso de peatones de la calle Coruña de esta ciudad, fueron alcanzados por el turismo que circulaba detrás, el Opel Astra matrícula FE-....-FJ .

La compañía aseguradora demandada opone falta de nexo causal

Actuándose la acción por responsabilidad extracontractual que regula el art. 1902 del Código Civil , constituyen presupuestos de concurrencia indispensable para la exigencia de la misma: primero, la existencia de una acción u omisión ilícita; segundo, la realidad y constatación de un daño causado; tercero, la culpabilidad y cuarto, el nexo casual entre la acción u omisión ilícita y el daño. De suerte que, de no concurrir el vínculo causal, se hace innecesario examinar la concurrencia de los demás presupuestos. Y, como se ha recogido en resoluciones anteriores la doctrina jurisprudencial acoge el principio de la causación adecuada, que parte de la necesidad de que los resultados dañosos puedan imputarse causalmente al agente, siendo consecuencia natural, adecuada y suficiente de la determinación de la voluntad; debiendo entenderse por consecuencia natural aquella propicia entre el acto inicial y el resultado dañoso, una relación de necesidad conforme a los conocimientos normalmente aceptados y debiendo valorarse en cada caso concreto si el acto antecedente, que se presenta como causa, tiene virtualidad suficiente para que del mismo se derive como consecuencia necesaria, el efecto lesivo producido, no siendo suficientes las simples conjeturas o la existencia de datos fácticos que, por mera coincidencia, induzcan a pensar en una posible interrelación de estos acontecimientos, sino que es precisa la existencia de una prueba determinante relativa al nexo entre la conducta del agente y la producción del daño, de tal forma que haga patente la culpabilidad que obliga a repararlo (sentencias del Tribunal Supremo de 11 de marzo y 17 de noviembre de 1988 , 27 de octubre de 1990 y 25 de febrero de 1992).

SEGUNDO .- La sentencia de instancia acoge la versión de la demanda, a partir, fundamentalmente, de tres conclusiones valorativas: a) si las lesiones se constatan en fecha inmediata al siniestro o bien derivan del accidente o bien de una afección preexistente y esta interferencia en el curso causal exige ser acreditada por quien la invoca, lo que no ha ocurrido; b) la cuantía de los daños no es un criterio determinante de la producción de lesiones, siendo relevante en su caso, la violencia del impacto, no siempre correlativa al importe de reparación de los daños y c) debe concederse prioridad a la opinión de médico asistencial que siguió la evolución de las lesiones y cuyas conclusiones sustentan los informes de sanidad en cuanto a la causalidad de las lesiones.



a) Recuerda la sentencia del Tribunal Supremo de 30 junio 2000 que: "Constituye doctrina de esta Sala que para la imputación de la responsabilidad, cualquiera que sea el criterio que se utilice (subjetivo u objetivo), es requisito indispensable la determinación del nexo causal entre la conducta del agente y la producción del daño (sentencia de 11 febrero 1998), el cual ha de basarse en una certeza probatoria que no puede quedar desvirtuada por una posible aplicación de la teoría del riesgo, la objetivación de la responsabilidad o la inversión de la carga de la prueba (sentencias 17 diciembre 1988 y 2 abril 1998). Es precisa la existencia de una prueba terminante (sentencias de 3 noviembre 1993 y 31 julio 1999), sin que sean suficientes meras conjeturas, deducciones o probabilidades (sentencias de 4 julio 1998 , 6 febrero y 31 julio 1999). El «como y el porqué» del accidente constituyen elementos indispensables en el examen de la causa eficiente del evento dañoso (sentencias de 17 diciembre 1988 , 27 octubre 1990 , 13 febrero y 3 noviembre 1993). La prueba del nexo causal, requisito al que no alcanza la presunción insita en la doctrina denominada de la inversión de la carga de la prueba, incumbe al actor, el cual debe acreditar la realidad del hecho imputable al demandado del que se hace surgir la obligación de reparar el daño causado (sentencias de 14 de febrero 1994 y 14 febrero 1985 , 11 febrero 1986 , 4 febrero y 4 junio 1987 , 17 diciembre 1988 , entre otras)".

De igual modo, es doctrina jurisprudencial reiterada la expresiva de que corresponde al demandante la carga de la prueba de la base fáctica (es decir, la prueba del como y el porqué del siniestro causante del daño), de la relación de causalidad y, por ende, de las consecuencias de su falta (sentencias del Tribunal Supremo, por todas, de 6 noviembre 2001 , 23 diciembre 2002 , 27 diciembre 2002 , 31 mayo 2005 y 27 julio 2006)

Y, confirmando tal criterio la sentencia de 24 enero 2007 , expone: "Debe señalarse que, sobre la relación de causalidad y su prueba, tiene declarado esta Sala, como se recoge en la sentencia de 25 de septiembre de 2003 , citada en la reciente sentencia de 11 de julio de 2006 , que «corresponde la carga de la base fáctica (del nexo causal) y por ende las consecuencias desfavorables de su falta al demandante» y «en todo caso es preciso que se pruebe la existencia de nexo causal, correspondiendo la prueba al perjudicado que ejercita la acción» (sentencia de 6 de noviembre de 2001 , citada en la de 23 de diciembre de 2002); «siempre será requisito ineludible la exigencia de una relación de causalidad entre la conducta (negligente) activa o pasiva del demandado y el resultado dañoso producido, de tal modo que la responsabilidad se desvanece si el expresado nexo causal no ha podido concretarse» (sentencia de 3 de mayo de 1995 , citada en la de 30 de octubre de 2002) y que, «como ya ha declarado con anterioridad esta Sala, la necesidad de la cumplida demostración del nexo referido, que haga patente la culpabilidad del agente en la producción del daño - que es lo que determina su obligación de repararlo - no puede quedar desvirtuada por una posible aplicación de la teoría del riesgo o de la inversión de la carga de la prueba, soluciones que responden a la interpretación actual de los arts. 1.902 y 1.903 del Código Civil en determinados supuestos...» (sentencia de 27 de diciembre de 2002)".

Por tanto, en aplicación del art 217. 2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (corresponde al actor la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda) y de la doctrina jurisprudencial referenciada, no puede compartirse el criterio de la sentencia de instancia: es el actor el que ha de acreditar la relación de causalidad entre las lesiones y el accidente circulatorio y, por tanto, de ningún modo corresponde al demandado probar que las lesiones tuvieron un origen diferente.

b) Tampoco puede participarse de la conclusión de que la cuantía de los daños no es un criterio determinante de la producción de lesiones. Naturalmente es la violencia o fuerza del impacto la que determina, normalmente, la entidad mayor o menor de los traumatismos, pero es de todo punto evidente que uno de los factores objetivos, desde luego el más importante, que coadyuva a la determinación de la violencia del choque, lo constituye la localización y entidad de los daños y, justamente, el importe de la reparación se erige en elemento relevante para fijar la importancia de los desperfectos.

c) Finalmente tampoco se acepta que los informes médicos sirvan para sustentar la causalidad de las lesiones. La sentencia parte de la existencia de unos informes médicos de la "Clínica Vitalel" y de los informes de sanidad del médico forense. Pero tal documentación no puede erigirse en prueba directa de la relación causal. Los informes médicos pueden acreditar la realidad de las lesiones, pero de ningún modo pueden probar el vínculo causal respecto al accidente y es que sus autores no soamente desconocen la dinámica real y circunstancias del siniestro o mecanismo productor de las lesiones, sino que incluso ignoran si realmente aquel suceso ha ocurrido, porque, en definitiva, se limitan a consignar sus conclusiones a partir de unos datos y síntomas que le proporciona el propio paciente, de suerte que, todo lo más y en orden a la relación de causalidad, los dictámenes médicos pueden confirmar la compatibilidad causal, pero nunca afirmar la existencia de la misma en relación con un determinado accidente; de hecho, en el presente caso, el

médico forense, en sede de conclusiones médico legales y por lo que respecta al nexo de causalidad, señala simplemente su contingencia: "... puede establecerse un nexo de causalidad entre el mecanismo lesional referido y las lesiones resultantes").

TERCERO.- Ciertamente no se desconoce que en ocasiones la doctrina jurisprudencial ha matizado el rigor de la prueba terminante del presupuesto del hexo causal a través de la exigencia de un juicio reforzado de probabilidad amparado en la prueba de presunciones. Y efectivamente, excluida la prueba directa, la sentencia viene, en realidad, a operar con la prueba de presunciones que regula el art. 386 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (a partir de un hecho admitido o probado, el tribunal podrá presumir la certeza, a los efectos del proceso, de otro hecho, si entre el admitido o demostrado y el presunto existe un enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano y la sentencia en la que se aplique el párrafo anterior deberá incluir el razonamiento en virtud del cual el tribunal ha establecido la presunción), con arreglo al siguiente esquema: acreditada la realidad del accidente automovilístico (colisión por alcance), el hecho de que los ocupantes del vehículo que recibe el golpe acudan inmediatamente a un centro médico y que, tras su reconocimiento, el facultativo diagnostique y emita un parte de lesiones (esguince cervical), lleva a la conclusión lógica de que tales traumatismos hubieron de producirse con ocasión del siniestro viario, que se erige así en mecanismo causal determinante de las lesiones.

Evidentemente y en principio, tal discurso deductivo resulta perfectamente válido. Sin embargo se ha omitido la valoración de otros datos antecedentes que resultan relevantes y que ponen en evidencia aquella conclusión valorativa. En efecto ha quedado acreditado que el vehículo asegurado en la compañía demandada (Opel Astra matrícula FE-....-FJ) que alcanza por detrás al que ocupaban los demandantes no presentaba desperfectos (basta comprobar la "declaración amistosa de accidente" que suscribieron ambos conductores). Y, en principio, tampoco se anotan daños en el apartado correspondiente de aquella declaración amistosa, respecto del turismo Mazda 3 matrícula-SBG . Si se aporta respecto de este una peritación que se realiza el 31 de agosto de 2011 y de la que resulta que el turismo Mazda sufrió, como consecuencia del impacto, una ligera deformación de la traviesa de la defensa trasera que hizo necesaria, exclusivamente, la sustitución del "réflex izquierdo del paragolpes trasero", pieza que tiene un valor de 15,45 euros (el resto hasta el total del valor de reparación, 174 euros, se refiere a desmontaje y montaje de paragolpes, pintura y mano de obra). Pues bien, aún aceptando que estos desperfectos son consecuencia del siniestro, puede afirmarse, cuando menos a modo de máxima de experiencia, que si uno de los vehículos no presenta daños y los del otro se limitan a la sustitución de una simple pieza que vale 15,45 euros, la colisión entre ambos vehículos forzosamente hubo de ser de minúscula intensidad de modo que, acudiendo al criterio cuantitativo de la intensidad del impacto y la compatibilidad biomecánica, debe ponerse en duda que como consecuencia de tal leve e irrelevante golpe se hubieran podido originar fuerzas de semejante intensidad que pudieran provocar en los ocupantes movimientos de flexo-extensión determinantes de lesiones. Y no es otra la conclusión final del perito Dr. Apolonio , quien señala que "no ha generado el siniestro inercia suficiente como para producir daños físicos a los ocupantes que iban en el interior del vehículo alcanzado".

En definitiva, restan dudas razonables acerca de un hecho constitutivo de la pretensión (relación de causalidad entre accidente y lesiones) y, en tal tesitura, debe operar la doctrina normativa del art. 217. 1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , a cuyo tenor, cuando, al tiempo de dictar sentencia o resolución semejante, el tribunal considerase dudosos unos hechos relevantes para la decisión, desestimarà las pretensiones del actor o del reconviniente, o las del demandado o reconvenido, según corresponda a unos u otros la carga de probar los hechos que permanezcan inciertos y fundamenten las pretensiones.

CUARTO.- De conformidad con lo prevenido en el art. 394. 1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , en los procesos declarativos, las costas de la primera instancia se impondrán a la parte que haya visto rechazadas todas sus pretensiones, salvo que el tribunal aprecie, y así lo razone, que el caso presentaba serias dudas de hecho o de derecho; para apreciar, a efectos de condena en costas, que el caso era jurídicamente dudoso se tendrá en cuenta la jurisprudencia recaída en casos similares.

De conformidad con lo prevenido en el art. 398. 2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , en caso de estimación total o parcial de un recurso de apelación, extraordinario por infracción procesal o casación, no se condenará en las costas de dicho recurso a ninguno de los litigantes.

En atención a lo expuesto y en ejercicio de la potestad jurisdiccional que nos confiere la Constitución Española,

FALLAMOS



Estimando el recurso de apelación interpuesto por el Procurador D.^a Montserrat Barreras González, en nombre y representación de la entidad "Generali España S. A. de Seguros y Reaseguros" contra la sentencia de fecha veintitrés de abril de dos mil trece, dictada por el Juzgado de Primera Instancia núm. 1 de Vigo, revocamos la misma y, en consecuencia, desestimamos la demanda promovida por el Procurador D.^a Silvia Domínguez Domínguez, en nombre y representación de D. Carlos Jesús , D. Andrés , D. Doroteo y D. Inocencio , con imposición a los actores de las costas procesales de la instancia.

No se hace especial declaración en cuanto a las costas correspondientes al recurso.

Procédase a la devolución del depósito constituido para recurrir.

La presente resolución podrá impugnarse ante la Sala Primera del Tribunal Supremo, a medio de recurso de casación por interés casacional y/o extraordinario por infracción procesal, que se interpondrán ante esta Sección Sexta de la Audiencia Provincial, en el plazo de veinte días contados desde el día siguiente a la notificación de la misma.

Así, por esta nuestra Sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

