

PRUEBAS BIOMECAICAS Y NEXO CAUSAL. BOMECHANICAL TESTS AND CAUSAL LINK.

RIAL SUÁREZ C.¹

RESUMEN.

El rechazo de siniestros por falta de nexo causal por parte del sector asegurador, en accidentes de daños materiales de escasa cuantía se ha convertido en uno de los principales puntos de conflicto entre aseguradoras y víctimas de accidentes de tráfico desde la entrada en vigor de la ley 35/2015. El presente artículo realizado desde la experiencia de la práctica profesional, trata de abordar tanto el contenido de las pruebas biomecánicas, como la repercusión judicial que están teniendo.

PALABRAS CLAVE: biomecánica clínica, biomecánica de impacto, nexo causal, valor probatorio, secuelas, incapacidad, invalidez.

ABSTRACT.

Since the enforcement of the law 35/2015, denial of claim due to lack of causal link has been the main reason for disagreement between insurance companies and victims of traffic accidents, in situations where material damage was limited. This article, written through the experience of professional practice, intends to address the content of the biomechanical tests presented in court, as well as their legal repercussion.

KEYWORDS: clinical biomechanics, impact biomechanics, causal link, evidential value, sequelae, disability, invalidity.

CONTACTO: Carlos Rial Suárez, Eurosiniestro, Rúa Lalín 5, 2ºD, 36209 Vigo (España) crial@eurosiniestro.es

1. CONTENIDO DE LAS PRUEBAS PERICIALES BIOMECAICAS APORTADAS A LOS PROCESOS JUDICIALES.

Resulta frecuente que las aseguradoras para fundamentar la alegación de falta de nexo causal de las lesiones por accidente de circulación aporten en los procesos judiciales, pruebas periciales que denominan como “Biomecánicas” cuando en realidad solo son Biomecánicas de impacto entre vehículos. Las citadas pruebas Biomecánicas de impacto adolecen de la parte “BIO”, de modo que no interviene en la misma ningún médico que haya reconocido a los lesionados y que firme el informe de forma conjunta con el perito de automóviles de la aseguradora. De tal modo, el informe pericial biomecánico de impacto, en la práctica totalidad de las veces, llega a la conclusión de que los ocupantes de un vehículo no han podido tener las lesiones que reclaman sin tener en cuenta las circunstancias físicas y personales de las víctimas, a las que el autor del informe desconoce por completo.

El método más comúnmente utilizado para realizar estos informes consiste en que entre las aseguradoras, se faciliten fotografías y valoraciones de los daños de los vehículos, para que la aseguradora que pretende defenderse de la reclamación de los lesionados, elabore un informe negando la relación de causalidad entre los daños en los vehículos y las lesiones de las personas que han intervenido en el mismo. Con esta información, sin reconocer a los lesionados y en la mayoría de los casos sin tampoco revisar los vehículos que han sufrido los daños por parte del perito que elabora la pericial Biomecánica de impacto, se elabora un informe obtenido a base de introducir los datos que se le facilitan en alguna aplicación informática, del tipo CZ Balms, que a su vez emite unos datos sobre la variación de la velocidad del vehículo o del Delta V, que supuestamente se produjo en el accidente. Con los datos del Delta V así obtenidos el perito de la aseguradora llega a la conclusión de si los lesionados han podido tener lesiones a consecuencia del accidente o si estas son descartables.

1 Licenciado en Derecho. Director Jurídico de Eurosiniestro. Pontevedra.

En todo este proceso el principal protagonista del informe, el lesionado, casi nunca tiene participación. Desconoce en la mayor parte de los casos que el informe se está realizando a sus espaldas, sin poder comunicarse con el autor del mismo, ni poder aportarle ningún tipo de información sobre el accidente.

Ante la situación descrita anteriormente, nuestra experiencia nos ha enseñado que la mejor forma de combatir esta práctica de las aseguradoras, es la realización temprana, nada más conocer el rechazo del siniestro, de pruebas diagnosticas que demuestren las patologías que presentan los lesionados. Con ellos nos referimos a pruebas biomecánicas clínicas que con técnicas avanzadas de diagnóstico nos acrediten de forma fehaciente tanto la intensidad del daño, como las limitaciones, evolución y posibles secuelas que resten al lesionado tras su periodo de curación. Paralelamente también sería deseable que los lesionados tuviesen un mayor control sobre la valoración y reparación de los daños materiales, puesto que no siempre se hace una evaluación correcta de los mismos, dejando sin reparar daños ocultos que justificarían por una parte las lesiones padecidas y por otro facilitarían la aparición de otras nuevas en caso de un nuevo accidente.

2. VALORACIÓN JUDICIAL DE LAS PRUEBAS BIOMECAICAS DE IMPACTO ENTRE VEHÍCULOS Y BIOMECAICAS CLÍNICAS.

Vaya por delante que en esta cuestión como en la mayoría de las que se abordan en los juzgados no hay un criterio único, de modo que en ocasiones las pruebas aportadas por las aseguradoras han convencido a los Jueces de que no había nexos causales en las lesiones reclamadas y en otras muchas tales informes no han servido a tal fin. Nuestra impresión es que a lo largo y ancho de la geografía española, el rechazo a las pruebas Biomecánicas de impacto es el criterio que se está imponiendo debido al escaso rigor con el que las mismas se vienen realizando tal y como antes hemos comentado.

Así por citar algunos ejemplos:

- **AUTO: 00178/2016 Audiencia Provincial de Pontevedra:** *Ciertamente la valoración de los daños de los vehículos no es elevada, 424,08 euros y 205,01 euros, pero este dato no es definitivo para determinar la existencia o no de lesiones derivadas del accidente, ya que influyen factores como la masa de los vehículos, la posición de los ocupantes, su edad, etc [1].*
- **Audiencia Provincial de Asturias (Sección 4ª) Sentencia núm. 195/2015 de 9 julio:** *El perito elabora sus conclusiones sin recabar información de las personas implicadas en el accidente sobre las circunstancias de éste, sin examinar ninguno de los dos vehículos, (...) [2].*
- **Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada (Sección 3ª) nº 12/2015, de 23 de enero:** *“(..) y otras por no objetivarse suficientemente esa relación causal o minimizarse el riesgo desde informes periciales de biomecánica que como 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” [3].*
- **Auto de la Audiencia Provincial de La Coruña de fecha 26 de febrero de 2.015:** *Dicho Auto dispone que “No se trata ya de que una colisión con mínimos desperfectos en los automóviles origine daños corporales (de hecho, el ponente de esta resolución tiene un antecedente histórico familiar de personas fallecida por desnucamiento sin concurrir daño material). Es un conocimiento de física elemental que la fuerza viva aplicada en el impacto puede transformarse en deformación o en desplazamiento...o en ambas. POR ESO NO APORTA NINGUNA SEGURIDAD EXTRAER CONCLUSIONES SOBRE VELOCIDAD BASADAS EN LA AUSENCIA O ESCASA ENTIDAD DE LOS DAÑOS, SIN CONSIDERACIÓN DE NINGUNA OTRA CIRCUNSTANCIA, Y CON*

REAL DESCONOCIMIENTO DE COMO SUCEDIÓ EL PERCANCE...” para concluir diciendo que “...ES SABIDO QUE DEMOSTRAR DEMASIADO NO DEMUESTRANADA...”.

- **Sección 11ª de Barcelona de 9 de julio de 2014, cuando dice, en relación a un estudio similar, que:** *“viene referido a consideraciones generales que no tienen porque haberse reproducido en el supuesto de autos, de forma que el resultado lesivo no deriva exclusivamente de la velocidad de lo móviles implicados en la colisión sino de otras diversas circunstancias tales como la edad, postura, relajación o no muscular en el momento del impacto, etc., lo que determina que no siendo sus confeccionantes testigos directos del hecho no puede aceptarse aquel, de forma indubitada, para negar la existencia de las lesiones”.*
- **Sentencia nº 244/2016 de AP Vizcaya, Sección 5ª, 22 de Septiembre de 2016:** *“el informe de biomecánica aportado por la parte demandada, elaborado un año después del siniestro a partir de las fotografías enviadas por el asegurado de su vehículo Peugeot 307 y la valoración de los daños en el Renault Clío por importe de 266,36 euros, sin que el autor del informe haya inspeccionado los vehículos y sus daños, ni el lugar del siniestro, sin haber tenido en cuenta ciertos parámetros tan esenciales como el estado de salud de la demandante, su edad, posición en el vehículo, reposacabezas, pesos de los vehículos, si había o no más ocupantes, etc, habiendo reconocido el perito en el juicio su carencia de conocimientos médicos no teniendo tampoco ningún valor probatorio la pericial medica del Dr. Damaso, ya que se fundamenta en las conclusiones del informe biomecánico, debiendo valorarse que dicho doctor supervisó a la paciente en tres ocasiones, lo que evidencia que algún tipo de lesión presentaba” [4].*
- **Sentencia nº 522/2016 de AP Pontevedra, Sección 1ª, 10 de Noviembre de 2016:** *Así, pues, la intensidad de la colisión, por sí misma, no puede erigirse en criterio definitorio, como tampoco lo es el informe de*

biomecánica evacuado al respecto. Mucho más, si tenemos en cuenta que de ordinario se construyen a partir de meras hipótesis sobre las circunstancias del siniestro y-o 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” [5].

Tras el rechazo prácticamente generalizado de las pruebas Biomecánicas de impacto que se aportan por las aseguradoras, falta por analizar que valoración se hace de las pruebas médicas diagnósticas y biomecánicas clínicas que se aportan a los procedimientos para demostrar las lesiones de los accidentados de tráfico. Como antes se ha dicho no hay una interpretación unánime del valor que deben darse a las citadas pruebas, pero si una tendencia clara a hacer prevalecer el resultado de estas pruebas sobre las que aportan las aseguradoras basados en datos estadísticos cuestionables y sin la intervención de los propios lesionados. Así la **Sentencia nº 522/2016 de AP Pontevedra, Sección 1ª, 10 de Noviembre de 2016 dice que** *“Por su parte, en la jurisprudencia de nuestras 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...”.*

Es por lo anterior que en las sentencias anteriormente citadas y en otras muchas lo que realmente prevalece es el resultado de las pruebas e informes médicos.

Así nos decía ya en el año **2012 la Audiencia Provincial de Asturias sentencia 10 de diciembre:** *“...para cuya resolución cobran especial relevancia los informes médicos obrantes en autos al respecto, dado que son estos profesionales los que tienen los conocimientos específicos e idóneos para resolver esa relación causal entre lesiones y un determinado traumatismo. Es por ello que frente a esa especial idoneidad de tales informes médicos no puede prevalecer los informes biomecánicos, como el adjuntado en este caso a*

la contestación elaborado por cuatro ingenieros técnicos en la materia”.

En el mismo sentido la **audiencia provincial de Pontevedra en sentencia de 4 de febrero de 2014**: “La parte apelante se sustenta en un informe pericial que pretende quitar relevancia a la colisión considerando que fue de escasa intensidad y valorando que la velocidad era de unos 5,5 Kms/h, informe sobre el que a su vez un perito médico considera que no se pueden sufrir las lesiones demandadas. Sin embargo tales pericias pretenden desvirtuar una realidad que se impone sobre las mismas como es la existencia de la colisión, que nadie niega, y la constatación de unas lesiones al día siguiente de la colisión por personal médico, procediendo al diagnóstico y tratamiento de lesiones propias de un mecanismo accidental como es la colisión por alcance y que provoca cervicalgia postraumática, esguince cervical o de tobillos, lesiones que dependerán no solo de la intensidad del impacto sino también de la posición de las afectadas y su falta de previsión del impacto, no pudiendo adoptar medidas de protección frente a una inminente colisión que no perciben hasta que se produce. Lesiones que, se reitera, son constatadas por el médico que asistió a las lesionadas en el Servicio de Urgencias, y que en el acto de la vista consideró compatibles con el mecanismo accidental efectivamente ocurrido”[6].

Más contundente se muestran la **audiencia provincial de León cuando afirma en sentencias Sección 1ª, de fecha 23 de junio de 2014** y de fecha 21 de julio de 2014 “son los médicos y no los ingenieros quienes han de determinar la concurrencia de una lesión, porque aquellos, además de carecer de conocimientos sobre la salud de las personas, emiten sus dictámenes sobre la base de lo que pudiera haber sucedido (reconstrucción del accidente) y se sustentan en hipótesis más o menos contrastadas con estudios meramente estadísticos sobre la incidencia que pudieran tener impactos a determinadas velocidades en la salud de las personas”.

En relación a la fiabilidad de las pruebas biomecánicas, realizadas con avanzados sistemas de diagnóstico, que acreditan tanto la

existencia de lesiones como la intensidad y repercusión en las actividades de la víctima resulta especialmente relevante la buena aceptación de tales pruebas en la jurisdicción social donde, las conclusiones de estas periciales vienen siendo acogidas por la práctica generalidad de los Tribunales Superiores de Justicia, en reclamaciones relacionadas con declaraciones de incapacidad o invalidez.

Muestra de lo anterior serían:

- **Sentencia nº 82/2016 de TSJ Asturias, Sala de lo Social, 22 de Enero de 2016** a cuyas referencias implícitas a la prueba Biomecánica nos remitimos, para no transcribir extensos párrafos de la misma [7].
- **Sentencia nº 5587/2016 de TSJ Cataluña, Sala de lo Social, 4 de Octubre de 2016** “lo que desprende del folio 98, así como que determina “pèrdua de força”, lo que desprende del informe pericial, biomecánica e informe ICAM”[8].
- **Sentencia nº 480/2016 de TSJ País Vasco, Sala de lo Social, 15 de Marzo de 2016** “Pero tampoco debemos olvidar que en los informes médicos y documentados administrativos, se contiene también una prueba biomecánica que el EVI solicitó ante la divergencia específica, que rechaza las conclusiones tajantes de la información privada y obtiene resultados diferenciados que se contienen en las descripciones, evolución, tratamiento y, sobre todo, en las limitaciones que recoge la Juzgadora de instancia y a las que debemos estar, por cuanto entendemos que los resultados de la prueba biomecánica recogen la versión de los déficits concluyentes” [9].
- **Sentencia nº 3521/2011 de TSJ Galicia (A Coruña), Sala de lo Social, 12 de Julio de 2011** “No admitimos la solicitud revisoria, porque su apoyo se reduce a pericial médica practicadas en fechas muy próximas a la IQ de la que fue objeto, por lo que el IMS - alejado en meses de ésta y corroborado con la prueba biomecánica y la ENMG- nos ofrece una mayor credibilidad que los informes médicos”[10].

3. CONCLUSIONES.

A la vista de las resoluciones transcritas y de otras muchas analizadas para este artículo, la conclusión a la que se llega es que las pruebas Biomecánicas de impacto entre vehículos, a las que les falta la parte Biométrica, son de escaso valor probatorio siempre y cuando estas sean confrontadas con informes médicos, diagnósticos y pruebas de Biomecánica Clínica que acrediten las lesiones padecidas por los accidentados de tráfico. En estos casos la tendencia mayoritaria de las Audiencias provinciales es la de hacer prevalecer el resultado de tales pruebas e informes sobre las que se realizan con total ausencia del lesionado.

BIBLIOGRAFÍA.

1. AUTO:00178/2016, de 16 de mayo, AP de Pontevedra.
2. SENTENCIA N.º 195/2015 de 9 julio, AP de Asturias (Sección 4ª).
3. SENTENCIA N.º 12/2015, de 23 de enero, AP de Granada (Sección 3ª).
4. SENTENCIA N.º 244/2016, de 22 de septiembre, AP de Vizcaya (Sección 5ª).
5. SENTENCIA N.º 522/2016 de 10 de noviembre, AP de Pontevedra (Sección 1ª).
6. SENTENCIA N.º 039/2014 de 4 de febrero, AP de Pontevedra.
7. SENTENCIA N.º 82/2016 de 22 de enero, TSJ Asturias, Sala de lo Social.
8. SENTENCIA N.º 5587/2016 de 4 de octubre, TSJ Cataluña, Sala de lo Social.
9. SENTENCIA N.º 480/2016 de 15 de marzo, TSJ País Vasco, Sala de lo Social.
10. SENTENCIA N.º 3521/2011 de 12 de julio, TSJ Galicia, Sala de lo Social.
11. LARROSA AMANTE, Colisiones por alcance. Especial referencia a la pericial biomecánica, 2015. Revista de Responsabilidad Civil, Derecho de la Circulación, año 51/nº 5, mayo.