

TEMAS

Incluye



Papel Digital

Traumatismos cervicales leves derivados de los accidentes de tráfico

Miguel Ángel de Dios de Dios

■ LA LEY

Traumatismos cervicales leves derivados de los accidentes de tráfico

Miguel Ángel de Dios de Dios

© Miguel Ángel de Dios de Dios, 2021
© Wolters Kluwer España, S.A.

Wolters Kluwer

C/ Collado Mediano, 9
28231 Las Rozas (Madrid)
Tel: 91 602 01 82
e-mail: clienteslaley@wolterskluwer.es
<http://www.wolterskluwer.es>

Primera edición: Febrero 2021

Depósito Legal: M-3681-2021

ISBN versión electrónica: 978-84-18662-03-4

ISBN versión impresa con complemento electrónico: 978-84-18662-02-7

Diseño, Preimpresión e Impresión: Wolters Kluwer España, S.A.
Printed in Spain

© **Wolters Kluwer España, S.A.** Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, Wolters Kluwer España, S.A., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Diríjase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

WOLTERS KLUWER no será responsable de las opiniones vertidas por los autores de los contenidos, así como en foros, chats, u cualesquiera otras herramientas de participación. Igualmente, WOLTERS KLUWER se exime de las posibles vulneraciones de derechos de propiedad intelectual y que sean imputables a dichos autores.

WOLTERS KLUWER queda eximida de cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios de toda naturaleza que puedan deberse a la falta de veracidad, exactitud, exhaustividad y/o actualidad de los contenidos transmitidos, difundidos, almacenados, puestos a disposición o recibidos, obtenidos o a los que se haya accedido a través de sus PRODUCTOS. Ni tampoco por los Contenidos prestados u ofertados por terceras personas o entidades.

WOLTERS KLUWER se reserva el derecho de eliminación de aquellos contenidos que resulten inveraces, inexactos y contrarios a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de **Wolters Kluwer España, S.A.**, es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

a ciclistas y peatones⁽³⁹⁾. Víctimas que afrontan el hecho dañoso desde una posición de clara desventaja respecto del conductor del vehículo a motor.

El peatón se configura como el elemento más vulnerable y frágil de todos los que participan en el fenómeno circulatorio. No obstante, la excepción queda constreñida para aquellas víctimas no conductoras de vehículos a motor que, además, sean menores de catorce años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil y para el caso en que acontezcan secuelas y lesiones temporales.

6. CONTRIBUCIÓN DE LA VÍCTIMA A LA PRODUCCIÓN DEL DAÑO

El artículo 1.2 de la LRCSCVM, según redacción dada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación alude a dicha contribución para supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales. Única y justamente cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño, quedando al margen el supuesto de culpa exclusiva. A continuación establece cuando existe contribución al daño. En este sentido, establece que la víctima contribuye a la producción de su propio daño si, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño. Dándose estas circunstancias se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido hasta un máximo del 75%.

Resulta llamativa la interpretación legal de este precepto. Tanto es así que algunos leguleyos han pretendido demostrar la cuadratura del círculo, Prescindiendo del sentido común han tratado de excluir del mecanismo de la concausalidad contributiva, la mal llamada concurrencia de culpas, todo aquello que no sea la falta de uso o uso inadecuado del cinturón de seguridad o casco de protección homologado. Sostienen o interpretan que, tras la nueva redacción del artículo 1 del Texto Refundido de la LRCSCVM aprobado por RDL 7/2004 de 29, según redacción dada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, existen unos supuestos tasados de tal concurrencia por esta vía, a saber, la falta de uso de cinturones o cascos, o cuando se incumple el deber de mitigar el daño.

(39) Junto a estos dos tipos de víctimas habría que considerar a los usuarios de los vehículos, personas transportadas que sufren lesiones como consecuencia del accidente.

La sentencia núm. 475/2019 de la Audiencia Provincial de Lugo, de 13 de noviembre de 2019 ha confirmado la inoperancia de este argumento tan peregrino.

Extracto fundamento jurídico tercero, *in fine*:

«En efecto, la integración de la dicción legal "contribuir a la producción del daño", no puede quedar restringida a los supuestos en los que preceptivamente se han de subsumir, pero que no pueden calificarse como excluyentes.

Así, no solo contribuye a la producción del daño quien no usa el cinturón, sino que también quien mediante su propia negligencia aporta una cuota en el resultado dañoso, que, de no existir, minoraría su entidad.

En definitiva, el que no siendo causante principal del accidente, pero que coadyuva con cualquier tipo de infracción de la normativa de Seguridad Vial diferente al enunciado en el texto, puede estar contribuyendo al daño y en consecuencia subsumir el supuesto de concurrencia de culpa si bien con el nuevo límite porcentual legal».

Así las cosas, por lo que se refiere a la participación contributiva de la víctima, en términos de culpa concurrente, la norma mantiene el hábito de la anterior redacción⁽⁴⁰⁾. Salvaguarda el instituto de la causalidad concurrente como factor determinante para moderar la responsabilidad.

Desde una perspectiva más específica, propiciada en parte por la casuística, el legislador ha querido incluir otra especie de participación relevante de la víctima en el daño. Lo que podríamos denominar la corresponsabilidad de la víctima en su propio daño. A diferencia de lo que sucede en la tradicional concurrencia de culpas, en la que a la actuación culpable del generador del riesgo se añade una conducta culpable o negligente de la víctima; la contribución de la víctima a la producción del daño presenta cierta similitud con la teoría de la asunción del riesgo⁽⁴¹⁾. Quiere decirse que en este caso, a la conducta del creador del peligro se superpone una actuación culpable de la víctima.

(40) Artículo 1.1, parágrafo 4 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. Publicado en BOE núm. 267 de 05 de noviembre de 2004 (vigente hasta el 1 de enero de 2016).

(41) Díez BALLESTEROS, J. A.: «La asunción del riesgo por la víctima en la responsabilidad civil extracontractual. (Un estudio jurisprudencial)». *Actualidad civil*, núm. 4, 2000. Pp. 1343-1382. DE PAÚL VELASCO, J. M.: *La asunción del riesgo por la víctima como factor de reducción indemnizatoria en el ámbito de la responsabilidad civil automovilística, con especial referencia a la omisión de medidas preceptivas de seguridad pasiva*. I congreso Nacional sobre Responsabilidad y Seguro. I. C de abogados de Islas Baleares, Palma, 22 y 23, septiembre de 2005.

En este arquetipo de contribución y agravación del daño, que se incluye para hechos singulares⁽⁴²⁾ —omisión o negligencia en el uso de elementos de seguridad pasiva—, la víctima manifiesta a través de su conducta la exposición a la eventualidad de un daño notorio y elevado. Una actuación culpable que no influye causalmente en la producción del hecho, pero sí en la de los daños por ella sufridos.

La contribución de la víctima en supuestos de falta o uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores no es baladí⁽⁴³⁾. Y lo no es dada la cantidad de sentencias que abordan este tipo de situaciones.

6.1. Omisión en el uso de los elementos de seguridad pasiva: cinturón de seguridad y casco de protección homologado

En lo referente al cinturón de seguridad, resulta palmario que su objetivo principal es reducir de forma drástica la transmisión de energía a los ocupantes de un vehículo⁽⁴⁴⁾. De ahí, su efectividad para prevenir muertes y lesiones de gravedad en cualquier tipo de colisión⁽⁴⁵⁾.

Desde el punto de vista jurídico, lo relevante es probar que el usuario o conductor del vehículo hacia un uso correcto del cinturón de seguridad. Sobre todo en colisiones de baja intensidad cuando las víctimas son usuarios

(42) Supuestos de hecho que pivotan sobre la obligación de utilizar correctamente los mecanismos de seguridad, cinturón de seguridad y casco de protección homologado. Dispositivos que tienden a evitar lesiones graves tanto para el conductor, como para los pasajeros. La no utilización del preceptivo elemento de seguridad pasiva cuando éste fuera obligatorio puede contribuir a mermar la indemnización del sujeto a quien afecte siempre que resulte probada la relación causal entre la falta de uso y el resultado dañoso. Hasta el momento de la entrada en vigor del nuevo Baremo, la jurisprudencia era heterogénea en este tipo de apreciaciones (casco de protección homologado y cinturón de seguridad). En ocasiones consideraba que la no utilización del cinturón de seguridad por parte de la víctima queda absorbida por la mayor eficacia causal y responsabilidad del conductor del otro vehículo implicado en el accidente; otras veces, abogaba por la asignación de un porcentaje de culpa por no hacer uso de los elementos de protección, ya que esta omisión incrementa considerablemente las lesiones sufridas por la víctima. Esta última consideración es la que incluye la redacción del artículo 1 de la LRCSCVM.

(43) CARMONA RUANO, M.: «Concurrencia de culpas: Casco protector y cinturón de seguridad». *Revista de Responsabilidad Civil y Seguro*. Ponencia presentada en las VI Jornadas de Responsabilidad Civil y Seguro (Almería 2008). Págs. 59 a 84.

(44) ARREGUI DALMASES, C., LUZÓN NARRO, J., LÓPEZ VALDÉS, F. J., DEL POZO DE DIOS, E., SEGUÍ GÓMEZ, M.: *Fundamentos de Biomecánica en las Lesiones por Accidente de Tráfico*. Editorial Tráfico Vial, S, A [Etrasa]. Móstoles, Madrid 2012. Págs. 293-314.

(45) ELVIK, R.: *El manual de medidas de seguridad vial*. Traducción de Jesús Mondus, 2ª ed. Fundación Mapfre, Madrid 2003. Tabla 1. Efecto de la utilización del cinturón de seguridad sobre la probabilidad de lesión en caso de accidente. Documento internet: <http://www.dgt.es/es/sistemas-seguridad-vehiculos/avisador-de-uso-de-cinturones-de-seguridad/efectividad-del-cinturon-de-seguridad.shtml>.

del vehículo. Se viene observando cierta perspicacia en el comportamiento de las víctimas transportadas. En mayor o menor medida cuando el conductor del vehículo responsable del accidente es el que transporta a la víctima, exista o no relación de parentesco o amistad.

En otras ocasiones es el conductor titular del vehículo el que trata de probar que no era el que conducía el vehículo en el momento del accidente, sino que lo hacía la persona que presuntamente viajaba de acompañante con él.

Considerando de la sentencia núm. 17/2020 de la Audiencia provincial de Madrid, Secc. 10, de 15 de enero de 2020. A través de las conclusiones coincidentes de los doctores que asisten a la lesionada se demuestra la no utilización del cinturón de seguridad en el momento previo a la colisión.

«(...) La Sra. Asunción manifestó que hacía uso del cinturón de seguridad. Sin embargo, tal como concluyen los doctores Florián, Gonzalo y Higinio, de ser ello cierto, el cinturón hubiera retenido el cuerpo de D.^a Asunción, ante la desaceleración brusca por frenazo, y su cara no había alcanzado al salpicadero».

El órgano judicial otorga mayor valor probatorio los informes médicos que al informe biomecánico. Sigue Sentencia Audiencia provincial de Madrid, de 15 de enero de 2020.

«Como expresa la SAP de Cáceres, Sección 1^a, núm. 134/2018 de 26 febrero, el alcance de las lesiones es una cuestión esencialmente médica respecto de la cual se otorga un mayor valor probatorio a los informes médicos de urgencias y de seguimiento de la paciente, que al informe biomecánico. Para la SAP de Lleida, Sección 2^a, de 26 de octubre de 2016 no es misión del perito médico valorar o interpretar el alcance de los dictámenes periciales de otra especialidad que no es la suya. Y para la SAP de Vizcaya, Sección 4^a, núm. 562/2017 de 8 septiembre, atender al dictamen de los facultativos y apartarse del dictamen biomecánico es razonable, porque son los primeros quienes tienen competencia profesional para opinar sobre la compatibilidad de lesiones físicas con un choque. También para la SAP de Alicante, Sección 9^a, núm. 321/2016 de 14 julio, difícilmente las conclusiones de un informe de biomecánica pueden considerarse suficientes para afirmar la ausencia de causalidad entre las lesiones y el siniestro, o para desvirtuar las conclusiones de un informe médico, puesto que los conocimientos técnicos de su emisor son ajenos al ámbito de la medicina y a la repercusión corporal que puede tener un accidente automovilístico, siendo el perito competente a tales efectos un médico especialista en traumatología o valoración del daño corporal».

Es relativamente frecuente que el juzgador aplique una concurrencia culposa que alcanza el 70% de atribución de responsabilidad hacia la víctima cuando ésta omite la medida de seguridad pasiva por no llevar correctamente



Papel + Digital

ACCESO ONLINE A SMARTECA:
consulte página inicial de la obra

Estudio monográfico sobre el síndrome del latigazo cervical o *whiplash*, derivado de los accidentes de circulación que trata con rigurosidad los aspectos relacionados con esta lesión leve, siendo su caldo de cultivo las colisiones urbanas a baja velocidad, *low speed collisions*.

La anamnesis revela la menor, es decir no siendo grave, en ausencia de lesiones óseas (fracturas, fisuras, etc.) o hernias, lo pautado por el facultativo obedece a una cervicalgia postraumática o contractura cervical leve. Presenta una sintomatología muy extendida en nuestra sociedad que se diagnostica sobre la base de las manifestaciones de dolor de quien lo padece. Una circunstancia subjetiva que pone bajo sospecha la realidad de los hechos. Se ha convertido en el caballo de batalla del sector asegurador tanto en la vía judicial, como extrajudicial. Informe forense, informe biomecánico e incluso la LRCSCVM y el «Baremo» han sido algunas de las armas utilizadas para combatir la avalancha de reclamaciones.

Sin embargo, lejos de lo que pudiera parecer, lo cierto es que el puzzle de la indemnización se consigue cuando las piezas de la causalidad genérica encajan. Criterios que han sido incorporados a la Ley 35/2012 a través del artículo 135. El incumplimiento de cualquiera de ellos puede dar al traste con la reclamación.

Todo el sistema quiebra cuando aparece el término fraude. Existe una simbiosis o relación de convivencia entre colisión por alcance a baja velocidad, síndrome de latigazo cervical y fraude a compañía aseguradora, siendo el Seguro Obligatorio del Automóvil el cauce o canal del que se sirve la víctima, perjudicado o afectado para alcanzar el resarcimiento del daño. Una cuestión en la que todos somos víctimas y cómplices.

ISBN: 978-84-18662-02-7



9 788418 662027



3652K29161



ER-0280/2005



GA-2005/0110