

Sumario

- ❖ PROXIMOS EVENTOS DE INTERES
- ❖ EDITORIAL
- ❖ Novedades Técnicas en la web
 - MOVIMIENTOS DE ROTOTRASLACION**
 - LA SEÑALIZACIÓN VIAL Y LA SEGURIDAD DEL TRÁNSITO**
- ❖ Raquel B Gutcovsky - **Los intereses integran la base de regulación de los Honorarios**
- ❖ Anibal O García: **Investigación para la Prevención**
- ❖ La Biblioteca (noticias bibliográficas)
- ❖ Conexiones en la Web

EDITORIAL

Estimado amigo y colega.

Nuevamente estamos junto a Ud.

Nuestro sitio **perarg** nuevamente está en la red, con nuevas secciones, un nuevo formato, y facilidades para el acceso.

Intentamos mejorar los contenidos y extenderlos a otros campos

Uno de ellos es la seguridad vial, concebida como acciones y políticas concretas que incidan en la baja de la tasa de siniestralidad.

Creemos que tenemos mucho que aportar en la materia. Y que no podemos evadir nuestras responsabilidades ante la sociedad

Otro ámbito de nuestra preocupación son los derechos y obligaciones de los profesionales de las ciencias forenses, en función pericial

Y muchas otras cuestiones, en la que Ud. está involucrado y es protagonista.

Por eso nos interesa su opinión. Sea como preocupación, sea como sugerencia o simplemente, su desacuerdo con lo manifestado.

Y también sus aportes; lo que Ud considere novedoso, de utilidad e interés en materia técnica.

Las páginas del sitio **perarg** –al igual que las de este modesto boletín periódico–, están abiertas para tal fin.

Esperamos su contribución.

Hasta el Número 7.

noticias periciales y el sitio web www.perarg.com.ar son emprendimientos destinados al soporte de la tarea de los investigadores forenses, de los peritos, de los letrados y de los docentes, relacionados con los temas de la investigación y prevención vial.

Editor Responsable:
Ing. Aníbal O. GARCÍA

Los artículos se publican con expresa autorización de los respectivos autores.

Los artículos publicados son de libre circulación y difusión y no están protegidos por leyes que limiten la difusión y reproducción total o parcial de los mismos. Se agradece citar la fuente. El editor no se hace responsable por el uso que se haga del material de libre disponibilidad publicado. Las opiniones incluidas en los artículos publicados son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Próximos Eventos de Interés



Universidad Tecnológica Nacional
Facultad Regional Santa Fe



Grupo de Estudios sobre Transporte

INVESTIGACIÓN de SINIESTROS VIALES

21 y 22/abril – 5, 6, 19 y 20/mayo – 2 y 3/junio 2006 – Ciudad de Santa Fe

Jornadas de Ingeniería Forense

Aplicadas a la Investigación y Reconstrucción de Siniestros de Tránsito

Introducción a la Ingeniería Forense - Metodología de la Investigación Pericial. - Tecnología y Reconstrucción de siniestros - Detección, registro e interpretación de rastros

El Derecho y La Ingeniería

Integración disciplinaria de la Ingeniería Forense en la estrategia del proceso

Colisiones. Atropellos. Lesiones en ocupantes. La pericia de ingeniería; puntos de pericia, explicaciones, ampliaciones. La pericia como introducción de "hechos nuevos".

Informes: UTN – REGIONAL SANTA FE – Lavaise 610 (0342) 469 7136

eventos.profesionales@gmail.com

I° CONGRESO MUNDIAL DE VALORACION DEL DAÑO CORPORAL

Aula Magna de la Facultad de Medicina, Universidad de Buenos Aires

6 al 8 de Octubre de 2006

Actividades y cursos pre-congreso

del 2 al 5 de octubre de 2006

- **Curso de introducción a la Valoración del Daño Corporal**
- **Seminario Internacional de Biomecánica aplicada a la Investigación de Accidentes de Tránsito**
- **Jornada sobre Síndrome del Latigazo Vertical (Whiplash)**

<http://usuarios.advance.com.ar/perito/congreso-vdc/index-congreso.htm>

Informes: congresomundialvdc@fibertel.com.ar

Los intereses integran la base de regulación de los Honorarios

Dra. Raquel B Gutcovsky

Instaurando un criterio más equitativo, la Cámara Civil de la Ciudad de Buenos Aires está incorporando el criterio de regular los honorarios de los abogados incluyendo los intereses fijados en la sentencia.

Si bien aún no hay criterio unánime, esta tendencia es congruente con la doctrina establecida en sendos votos en disidencia del fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, “**Serenar S.A. c/ Buenos Aires, Provincia de s/ Daños y Perjuicios**”.

En este caso la Doctora Elena Highton de Nolasco, sostuvo que “..en los casos que prospera la demanda, los intereses integran la base regulatoria, ... pues de lo contrario no se demuestra la realidad económica del litigio, ni se los pondera debidamente al practicar la respectiva regulación.”

En idéntico sentido se manifestó el Doctor Ricardo L. Lorenzetti, consideró que “*El carácter accesorio de los intereses y su función indemnizatoria, ... lejos está de ser un argumento que por sí mismo justifique su no inclusión en la base de cálculo indicada ... El profesional contribuye con su trabajo a que ingrese al patrimonio del vencedor un bien económico determinado (el monto de los intereses del crédito), igual que otros (el monto del lucro cesante, el daño moral, el daño emergente, etc.). Consiguientemente, no se aprecia razón por la cual deba discriminarse entre uno y otros.*”

Esta doctrina coincide con el fallo plenario de la Cámara Nacional Comercial del año 1994, (“**Banco del Buen Ayre S.A. c. Teixeira Méndez, J. S.A. s/ inc. de honorarios por B., G. A.**”) en el que se “..fija como doctrina legal que: *En un juicio donde se reclamó el cobro de una suma de dinero con más sus intereses corresponde computar el monto de tales intereses como integrante de la base regulatoria.*”

Si bien ambos fallos refieren específicamente a honorarios profesionales de abogados (ley 21.839 y su modificatoria ley 24.432), la normativa que se va estableciendo es aplicable a los honorarios periciales.

Al igual que el abogado, el perito contribuye con su trabajo a que ingrese al patrimonio del vencedor un bien económico, determinado con el paso de los años por la suma del Capital más los intereses. Por ello la inclusión de los intereses para el cálculo de la base regulatoria es un simple acto de Justicia, amparado en normas de rango constitucional, como lo son el derecho de propiedad (art. 17) y el derecho a una retribución justa (Art. 14 bis).

Investigación para la Prevención

Ing Aníbal O. García

Nuestra actividad cotidiana, relacionada con la investigación y reconstrucción de siniestros, nos relaciona de forma directa con la seguridad vial.

Concebimos esta disciplina como acciones y políticas concretas que orientadas a incidir en la baja de la tasa de siniestralidad.

No es la ingeniería -y mucho menos la ingeniería forense-, el único punto de vista válido en esta problemática. Desde ya que las disciplinas relacionadas con la vialidad y el transporte, la psicología, el derecho y otras disciplinas ocupan un lugar importante.

Pero lo que nos preocupa es la ausencia de la ingeniería en las decisiones en la materia. De la Ingeniería especializada en la investigación y reconstrucción de siniestros, sobre todo.

Y pruebas al canto: el choque ocurrido en la Provincia de Buenos Aires a principios de enero pasado.

Recordemos: en la ruta 56 un micro “moderno”, “de dos pisos”, salió de pista y chocó frontalmente contra un talud de tierra. El impacto se produjo en la parte baja resultando destruida la zona correspondiente a la cabina de los conductores. Ambos se cuentan entre las víctimas.

Pero lo que sorprende y llama la atención, es que la totalidad de los pasajeros que viajaban en el piso superior, se vieron involucrados con lesiones de distinta índole, contabilizándose casos fatales entre ellos.

El por qué tanta morbilidad está asociado sin duda al hecho de que **todos** los asientos se desprendieron de la estructura.

Pese a que la velocidad de impacto no fue muy alta, los tornillos que sujetan los asientos al piso (dos de 8 milímetros de diámetro en cada pata), resultaron insuficientes para retener los asientos en la estructura

Rápido en reflejos (y torpe en la razón) el gobierno provincial reglamentó la ley que hace obligatoria la instalación del cinturón de seguridad en todas las plazas.

Nadie se preguntó que acción debería dirigirse a la aprobación de “nuevos” modelos de carrocería.

Tampoco con qué frecuencia un ómnibus de pasajeros es el elemento de menor masa en la colisión, y sufre grandes desaceleraciones (sabemos que es muy baja).

Y por supuesto nadie arriesga una idea acerca de que significan *pasajeros atados a asientos que se desprenden en el choque*.

Y no es todo. Una ONG, conocida por su actividad en la elaboración y difusión de estadísticas sobre accidentes de tránsito descubrió, hace muy poco, que el ómnibus es el medio de transporte más seguro; el motivo, “sólo” el 7 % de los hechos son protagonizados por este tipo de vehículos.

Parece una humorada (humor negro, pero humor al fin). Pero no es más que un breve paneo sobre la realidad que nos circunda

Sin duda hace falta más ingeniería y más razonabilidad para bajar la siniestralidad.

Tantas muertes, tanta calidad de vida disminuida, tantas familias desgarradas, tienen derecho; lo esperan y lo merecen

La presente sección contiene resúmenes y comentarios de nuevos artículos incorporados al sitio

www.perarg.com.ar

MOVIMIENTOS DE ROTOTRASLACION

Esta versión actualizada del trabajo que empezó a circular en el año 2003, presenta un método simplificado para estimar la energía cinética inicial de un vehículo que realiza movimientos *en trompo*. Con la hipótesis del cuerpo que rota (y en el caso del automóvil se desplaza con las cuatro ruedas bloqueadas), el método permite estimar esa energía en base a la traslación absoluta del centro de masa del vehículo y la rotación total en torno a su eje vertical baricéntrico. El cálculo prescinde del valor del momento de inercia del vehículo, y las dificultades de su estimación.

Este modelo se complementa con el análisis del movimiento rototraslatorio **con las ruedas girando** (casos normales de post-colisión, y situaciones de derrape descontrolado), en los que se aplica una estimación en base a un *coeficiente aparente* de fricción. Para estos casos véase **Luis M Ance – Cálculo de Velocidad en Base a Huellas de Derrape** (Primer Congreso de Accidentología Vial, Avellaneda, Octubre 2003), ahora agregado a nuestra página www.perarg.com.ar.

Cuando el ángulo de rotación descrito por el automóvil es grande, y el desplazamiento del centro de masa pequeño, los resultados derivados de ambos modelos convergen. Esta convergencia se explica porque en esos casos, las ruedas tienden a comportarse como si estuvieran bloqueadas; ruedan muy poco o directamente no ruedan.

LA SEÑALIZACIÓN VIAL Y LA SEGURIDAD DEL TRÁNSITO

*“... La abundancia, falta, insuficiente o incorrecta colocación de las señales viales son factores que contribuyen al quiebre en ... (de la) relación de coherencia que debe existir entre el automóvil y la vía, erigiéndose como verdaderos **puntos negros o críticos** ...”*

Esta es una de las preocupaciones centrales de la presentación del Dr. Martín Diego Pirota en el I Congreso Internacional de Accidentología Vial realizado Marbella, del 13 al 15 de octubre pasado (**La señalización vial y su impacto actual sobre el principio de confianza en la normalidad o seguridad del tráfico**). Esta interesante exposición se incorpora al sitio www.perarg.com.ar, en el espacio destinado a la difusión propuestas y discusiones sobre problemas relacionados a la prevención de siniestros.

El autor indaga sobre la responsabilidad que asume la autoridad ante la ausencia o defectuosa señalización vial. Incorpora a esta definición a las señales que transmiten un doble mensaje, generando una falsa o aparente confianza del usuario. Otro elemento apuntado es la utilización de la autoridad vial de ciertas señales como *escudos* para deslindar o excusar su responsabilidad, en situaciones que las deberían actuar con celeridad (como por ejemplo un bache que no es rellenado a tiempo),

La señalización vial es un elemento de seguridad activa que, bien implementado, contribuye a evitar o disuadir accidentes, siempre que esté *“La señalización vial ... tiene un alto impacto psicológico sobre el principio de confianza que se traduce en el tema analizado en la creencia que tiene el usuario de la vía que las señales viales le estarán acompañando, marcando, induciendo y haciéndole en definitiva el camino más seguro...”*

El Dr Martín Diego Pirota es abogado, especializado en Derecho de Daños en las universidades de Belgrano y de Salamanca, España. www.martindiegopirota.com.ar



INVESTIGACIÓN DE LA ESCENA DEL SINIESTRO

Donald J. VAN KIRK es Master en Ciencias egresado de la Universidad del Estado de Wayne en 1969. Realizó su tesis de graduación en el Centro de Investigación de Biomecánica. Trabajó durante 20 años en ingeniería de vehículos especiales de **Ford Motor Company**, donde desarrolló y dictó un curso para el personal titulado *Datos de Tolerancia Humana para Diseño para Ingenieros del Automotor*, y asesoró al sector legal en demandas contra la compañía por confiabilidad del producto.

En el ejercicio liberal de la profesión, ejerció como ingeniero forense a lo largo de 15 años, publicó en *SAE*, en la *Stapp Car Crash Conference*, en la Asociación Americana de Medicina del Automóvil y en el *Journal of Forensic Sciences*. Es miembro de la *American Academy of Forensic Sciences*

Fruto de su experiencia es el libro **VEHICULAR ACCIDENT INVESTIGATION and RECONSTRUCTION** (CRC Press, 2001, ISBN 0-8493-2020-8) en el que a lo largo de 450 páginas, desarrolla en las herramientas y procedimientos necesarios para abordar con éxito la investigación de la escena, el exterior y el interior del vehículo, y los sistemas de retención.

La experiencia de Van KIRK se revela en las propuestas de formularios de recopilación de datos, tanto del vehículo como del ocupante, relacionadas con el posterior estudio de problemas específicos, como la cinemática del ocupante, la reconstrucción del accidente y la determinación de los Índices de Severidad.

Un capítulo especial se dedica al estudio de los accidentes de motocicletas y con peatones, temas en los que el autor es un estudioso experimentado.

El volumen resulta un manual específico de investigación, útil para la formación y como manual de consulta de los investigadores de la escena del hecho.



Conexiones en la Web

Luis Xumini Soler es un investigador policial de la ciudad de Elche, España, especializado en los problemas del tránsito.

Fruto de su experiencia, y del diario lidiar con la incomprensión de la complejidad de los fenómenos, son sus artículos, polémicos incisivos y no carentes de una dosis de buen humor, acerca de los más variados problemas de la investigación de los siniestros viales.

El blogspot <http://seguridadvial.blogspot.com/> recopila sus últimos artículos y es a su vez un centro de discusión al que recomendamos visitar.