

Un formulario único de accidentes para Colombia

Hoover Quitian-Reyes¹ y Carlos Gómez-Restrepo²

La Federación de Aseguradores Colombianos propone un formulario único de accidentes de tránsito para Colombia, con el que es posible recolectar la información suficiente para caracterizar un accidente y establecer las responsabilidades del mismo.

Según datos de la Corporación Fondo de Prevención Vial, para el 2011, aproximadamente el 73% del total de accidentes de tránsito en Colombia no involucran lesionados ni muertos (Fondo de Prevención Vial, 2014). Luego de un choque con esas características, si los conductores no realizan algún acuerdo sobre quién deberá cubrir los costos de reparación de los vehículos y daños a la propiedad, es necesaria la comparecencia de autoridad de tránsito que primero insta a las partes a dirimir el conflicto de manera amistosa y, de no conseguirlo, diligencia el informe policial de accidentes de tránsito (IPAT), en el que consigna su hipótesis sobre la responsabilidad. Este documento es empleado después en la cámara de conciliación o instancias judiciales en las que finalmente se llega a una decisión.

En los accidentes que involucran lesiones fatales siempre se requiere el diligenciamiento del IPAT, los ve-

hículos quedan bajo custodia de la Fiscalía y el proceso deberá ser conocido por un juez de la República.

El tiempo que puede tardar la conciliación entre los conductores, junto a la congestión vehicular ocasionada, el uso de recursos del Estado y de las compañías aseguradoras, teniendo en cuenta la cantidad de accidentes y su continuo crecimiento, significan un elevado costo de oportunidad. En consecuencia, además de continuar en la búsqueda de fórmulas para disminuir la ocurrencia de accidentes, es también importante la optimización del proceso de resolución de conflictos.

En algunas naciones se han desarrollado instrumentos que buscan simplificar el proceso de determinación de responsabilidad mediante el establecimiento de reglas claras y consensuadas sobre las acciones, previas al

accidente, de cada uno de los conductores y sus respectivas implicaciones sobre las causas del siniestro.

En 1969, como resultado de la comprobación de que en cerca del 92% de los accidentes es posible establecer un único responsable y que la mayoría de accidentes podrían enmarcarse dentro de un reducido grupo o clase, establecido a partir de las circunstancias, en Francia se creó la «declaración amistosa», que muy pronto (1972) fue adoptada por la Asamblea Plenaria del Comité Europeo de Seguros, invitando a las naciones que la componen a introducirla en sus respectivos sistemas (Mapfre, 2013). La evolución de la declaración amistosa propició acuerdos entre compañías aseguradoras, como el Convenio de Indemnización Directa de España (CIDE) (Kody, 2010), que han mostrado resultados importantes, llegando incluso a la solución automática en el 93% de los casos («El parte amistoso para accidentes de tráfico cumple 25 años», 2013), lo que no solo representa un beneficio para los tomadores de los seguros, sino un ahorro considerable en el uso de recursos privados y públicos, en especial con la descongestión del aparato policial y judicial.

En Latinoamérica, países como México y Venezuela han avanzado en esquemas similares basados en la experiencia española.

Por esta razón, la Federación de Aseguradores Colombianos, Fasecolda, en alianza con el Departamento de Epidemiología Clínica y Bioestadística de la Pontificia Universidad Javeriana, luego de observar las experiencias exitosas en otras naciones del uso de este tipo herramientas que facilitan la resolución de conflictos, desarrolló el formulario único de accidentes de tránsito (FUAT), un formulario que permite recolectar la información necesaria y suficiente para caracterizar los accidentes de tránsito en Colombia y, junto a la aplicación de reglas de decisión, determinar la responsabilidad de cada conductor.

1. Profesor asistente. Pontificia Universidad Javeriana.
2. Director y profesor titular del Departamento de Epidemiología Clínica y Bioestadística. Facultad de Medicina. Pontificia Universidad Javeriana.



➔ Según datos de la Corporación Fondo de Prevención Vial, para el 2011, aproximadamente el 73% del total de accidentes de tránsito en Colombia no involucran lesionados ni muertos (Fondo de Prevención Vial, 2014).



Un listado de circunstancias y formulario para Colombia

A partir de una revisión sistemática de literatura sobre los factores de riesgo asociados a la accidentalidad vial en la que se seleccionaron 59 artículos, las hipótesis del Código Nacional de Tránsito y el listado de circunstancias empleadas en los formularios de España (Comité Europeo de Seguros, 1988), Venezuela y México, se construyó un listado base de circunstancias que posteriormente fue depurado mediante el análisis de cien casos tomados aleatoriamente del SIGAR. El listado de circunstancias final fue sometido a validación por consenso en el que participaron expertos en seguridad vial, personal de asistencia de las compañías aseguradoras e integrantes de la Policía de Tránsito de Bogotá.

La capacidad para establecer la responsabilidad de un accidente de tránsito, en zona urbana en Colombia, a partir de las circunstancias definidas fue evaluada retrospectiva y prospectivamente.

La prueba retrospectiva derivó en el primer estudio de caracterización de los accidentes de tránsito entre vehículos asegurados realizado para Colombia, cuyos resultados serán publicados próximamente, y consistió en un análisis de una muestra representativa de 4.460 accidentes ocurridos entre el 2012 y 2014, tomados aleatoriamente del SIGAR y complementados con información del SIMIT y de los sistemas de información de la Cámara Técnica de Autos de Fasecolda. El tamaño de muestra se calculó empleando la participación dentro del mercado total de las compañías aseguradoras, con un error de estimación del 3,5%, respecto a la media de los costos directos asociados al siniestro, y con un nivel de confianza del 97,5%.

Además del análisis descriptivo sobre la frecuencia según la aseguradora, el número de vehículos involucrados, la gravedad, las condiciones de la vía y del entorno, el día y la hora, el tipo, la clase, el servicio y el modelo de los vehículos, así como de los costos asociados, en cada accidente se identificaron las circunstancias previas de cada uno de los conductores involucrados y se obtuvo un pareto del listado definitivo. Para verificar si existían tipos de accidentes que requirieran diferentes conjuntos de circunstancias para ser explicados, se controló el análisis por cada una de



las variables señaladas en el acápite anterior y en todos los casos las circunstancias propuestas fueron suficientes; por lo que, sin importar la clase de accidente, su uso en combinación con reglas de decisión apropiadas permitirá establecer la responsabilidad atribuible a cada uno de los conductores involucrados.

Comprobada la suficiencia de las circunstancias, se diseñó un formulario único de accidentes de tránsito (FUAT) que permite recolectar, además de las circunstancias, la identificación de los conductores, los vehículos y la ubicación del accidente; información necesaria para el adecuado registro, el establecimiento de la responsabilidad y la resolución del conflicto.

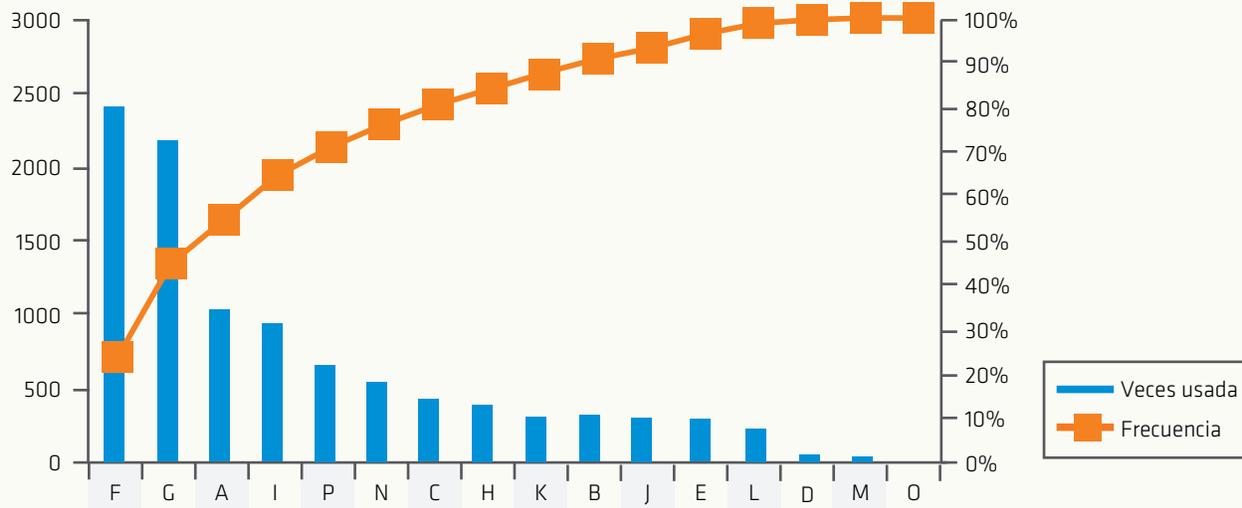
La prueba prospectiva se efectuó a través de un piloto con el formulario diseñado, que se aplicó en 533 accidentes; con la participación de ocho compañías aseguradoras (AIG Colombia, Seguros Bolívar, Liberty Seguros, Mapfre Seguros Generales de Colombia, Previosora, QBE Seguros, Aseguradora Solidaria de Colombia y Suramericana); en Bogotá (73%), Cali (8%), Medellín (16%) y Barranquilla (3%). En todos los casos, el formulario fue diligenciado por el personal de asistencia de las aseguradoras, aunque solo en 216 siniestros se contó con la presencia en lugar del accidente de encuestadores entrenados para acompañar el proceso.



➔ La implementación del FUAT permitiría disminuir el tiempo en que los vehículos accidentados obstaculizan el flujo vial y el consecuente uso de recursos; además, no se requeriría la comparecencia de autoridad de tránsito y el conflicto sería dirimido entre privados de manera expedita.

Tabla 1

	Circunstancias	Frecuencia	Porcentaje
A	Circulaba sobre una vía principal/glorieta	2.417	23,60%
B	Colisionó la parte trasera de otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril	2.184	21,30%
C	Estaba detenido/parqueado	1.039	10,10%
D	Cambiaba de carril/adelantaba/invadía carril	948	9,20%
E	Otra	669	6,50%
F	No atendió señal reglamentaria	557	5,40%
G	Disminuía velocidad/iba a parquear/frenaba	424	4,10%
H	Circulaba en el mismo sentido en carril diferente	401	3,90%
J	Daba reversa	327	3,20%
K	Se incorporaba a la vía/salía de un parqueadero	325	3,20%
L	Cruzaba a la izquierda/derecha	304	3,00%
M	Circulaba sobre una vía secundaria/se incorporaba a una glorieta	303	3,00%
N	Invadía carril en sentido opuesto/contravía	251	2,40%
O	Entraba a un parqueadero, a un lugar privado, a un camino de tierra	55	0,50%
P	Tenía la puerta abierta/abría la puerta	38	0,40%
	TOTAL	10.250	100,0%

Figura 1


No se presentaron sugerencias al contenido del formulario por parte del personal de las aseguradoras y en ningún caso se evidenció alguna pieza de información, relevante para establecer la responsabilidad, que no fuera posible consignar en el formulario; en consecuencia, se considera que el FUAT es claro y permite recolectar la información suficiente para caracterizar los accidentes de tránsito e imputar la responsabilidad de los mismos.

Conclusiones y discusión

La resolución de conflictos asociados a la ocurrencia de accidentes de tránsito significa consumo de recursos de los involucrados, las compañías aseguradoras y el Estado, adicionales a la pérdida de productividad

asociada al impacto en la movilidad ocasionado por los vehículos que permanecen detenidos en la vía.

La implementación del FUAT permitiría disminuir el tiempo en que los vehículos accidentados obstaculizan el flujo vial y el consecuente uso de recursos; además, no se requeriría la comparecencia de autoridad de tránsito y el conflicto sería dirimido entre privados de manera expedita.

No obstante, la recomendación de los expertos en seguridad vial y de la Policía de Tránsito es que su uso se limite a los accidentes sin lesionados ni muertos, debido a que la normatividad vigente exige la presencia de autoridad de tránsito cuando hay víctimas y a que la veracidad de la información consignada en el formulario puede ser cuestionada en los procesos legales. 

Bibliografía:

- Comité Europeo de Seguros. (1988). Declaración amistosa de accidente en español. Recuperado de <http://www.aecarent.com/download/publico/parte-espanol.pdf>
- El parte amistoso para accidentes de tráfico cumple 25 años. (2013, octubre 18). *ABC.es*. España. Recuperado de <http://www.abc.es/economia/20131018/abci-parte-amistoso-traffic-aniversario-201310172052.html>
- Fondo de Prevención Vial. (2014). *Perfiles de Seguridad Vial - Nacional*.
- Kody, M. F. (2010). *Automobiles: Performance, Safety Assessment, and Energy Consumption*. Nova Science Publishers, Inc. Recuperado de <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xww&AN=362394&lang=es&site=ehost-live>
- Mapfre. (2013, enero). Declaración amistosa de accidente. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=plu--3d72GY>