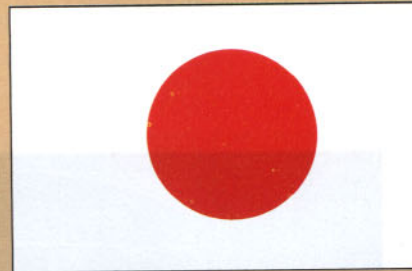




- DEKRA-ASA
- AZT



- JIKEN CENTER



- SRA

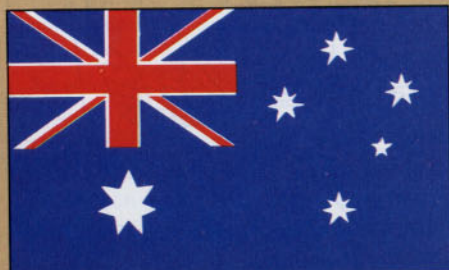


- VAT



- ICBC
- MANITOBA

Por David Sánchez
Domingo



- NRMA





• CESVIMAP
CENTRO ZARAGOZA



• CESTAR



• THATCHAM



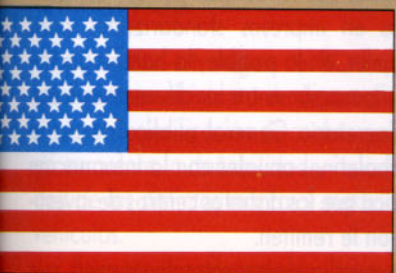
RCAR

La gran alianza

El RCAR es una de esas organizaciones internacionales poco conocidas por la opinión pública que influyen decisivamente en el desarrollo de nuevas sociedades. Detrás de esas siglas, se encuentra el Comité de Investigación para la Reparación de Automóviles, y al amparo de las directrices que intentan asumir los 17 grupos aseguradores que le integran, un objetivo común: «mejorar el nivel de seguridad, calidad, diseño y método de reparación de vehículos».



- FOLKSAM
- HANSA BILTEKNIK
- LÄNSFÖRSÄKRINGAR



• ECH-COR



• BILSKADERKOMITEEN

El RCAR (Comité de Investigación para la Reparación de Automóviles) nació de manera informal, hace ya más de 15 años, de las relaciones que mantenían entre sí los centros de investigación FOLKSAM (Suecia), THATCHAM (Reino Unido) y ALLIANZ (Alemania) para la unificación de criterios técnicos y el mutuo aprovechamiento de los resultados de sus investigaciones.

La necesidad de las Aseguradoras de corte mutuo de contener el coste de la reparación sin subir las primas y, por supuesto, sin pagar menos de lo debido a los talleres hizo posible la creación de varios centros de investigación en distintos países. A medida que estos centros iban descubriéndose mutuamente, fue tomando cuerpo entre ellos la idea de crear un organismo internacional que les agrupase: es entonces cuando nace el RCAR (Research Committee for Automobile Repairs).

Este organismo internacional surge «por la necesidad de intercambiar experiencias de investigación, facilitar el diálogo con los fabricantes de automóviles, en los países donde existen constructores de automóviles y Centros de Investigación, y desarrollar el sistema de clasificación de vehículos turismos por marcas y modelos en función de la dañabilidad y reparabilidad...».

Esta necesidad abarca también «el des-



Centro AZT, sede del R.C.A.R. 1993.

arrollo de sistemas de valoración de daños en automóviles y de sistemas estadísticos surgidos de los datos de siniestros, peritaciones y reparaciones de las diferentes aseguradoras.»

A lo largo de este período, se fueron incorporando a la estructura del RCAR 17 centros de investigación de 12 países.

La standardización y racionalización de las pruebas y sistemas de investigación que permiten obtener conclusiones homologables en los diferentes países, y el creciente interés asegurador por obtener conclusio-

nes constatadas que den pie a establecer sistemas justos de indemnización y pago por reparaciones de vehículos, ha determinado esta continua adhesión y creación de nuevos Centros de investigación en casi todos los países industrializados del mundo.

ESTRUCTURA OPERATIVA

La estructura operativa del RCAR está integrada por un Secretario General Permanente, un Comité Directivo y el Congreso Anual (reunión de la totalidad de los miembros).

La incorporación del Secretario General Permanente, Hans Gustafson, a la estructura organizativa del RCAR ha fomentado y potenciado el intercambio real de experiencias entre los miembros del Comité durante el tiempo que transcurre entre Congresos. Los Congresos son anuales, y en ellos se efectúa un intercambio real de experiencias, con información escrita y audiovisual, con los resultados de las investigaciones que se realizan y documentos escritos en impresos standardizados para procurar, en lo posible, la homologación y comparación entre los diferentes países. La Secretaría General publica de dos a tres boletines anuales con la información técnica que los distintos centros de investigación le remiten.

La amplia documentación técnica que se distribuye, la periodicidad anual de con-

CENTROS DEL RCAR

DEKRA-ASA (Alemania):

Aseguradores y fabricantes de vehículos.

AZT (Alemania):

Allianz, Compañía de Seguros.

NRMA (Australia):

NRMA, Mutua de Seguros.

ICBC (Canadá):

Corporación Aseguradora de British Columbia.

MANITOBA (Canadá):

Manitoba Public Insurance Association.

CESVIMAP (España):

MAPFRE MUTUALIDAD.

CENTRO ZARAGOZA (España):

38 aseguradoras españolas.

TECH-COR (USA):

Allstate, Compañía de Seguros.

VAT (Filandia):

Industria aseguradora filandesa.

SRA (Francia):

Asociación de Aseguradores Franceses.

CESTAR (Italia):

Asociación de Aseguradores Italianos.

JKEN CENTER (Japón):

Industria aseguradora japonesa.

BILSKADERKOMITEEN (Noruega):

Industria aseguradora noruega.

THATCHAM (Reino Unido):

Asociación de Aseguradores Británicos.

FOLKSAM (Suecia):

Folksam, Grupo Asegurador.

HANSA BILTEKNIK (Suecia):

Trygg-hansa, Compañía de Seguros.

LÄNSFÖRSÄKRINGAR (Suecia):

Lansforsakringabdogens AB.



Taller experimental de DEKRA-ASA.

gresos técnicos con aportación sistemática de datos (en 1992, en Noruega, se presentaron más de 50 proyectos) y los frecuentes intercambios bilaterales entre Centros, hace que sea, actualmente, uno de los Comités Internacionales con mayor eficacia y productividad.

Además de estos cometidos, el Secretario General tiene la obligación de llevar a cabo los objetivos que anualmente se aprueban mediante votación en los Congresos Anuales y de remitir al Comité Directivo del RCAR un informe de los objetivos alcanzados y de los gastos ocasionados en su gestión. También debe notificar los cambios importantes de actividades y cualquier aspecto institucional que pueda afectar al Comité.

Este Comité Directivo está formado por dos Centros europeos (THATCHAM y CES-VIMAP), un Centro del continente americano (TECH-COR), un Centro australiano (NRMA) y un Centro del Lejano Oriente (JIKEN CENTER, Japón).

OBJETIVOS

La dirección estratégica del RCAR queda plasmada en el intento de desarrollar un sistema de clasificación de coches que tenga en cuenta la dañabilidad y reparabilidad de las distintas marcas y modelos de vehículos.

Estos son dos conceptos fundamentales que se articulan, respectivamente, en torno

a la capacidad del coche de absorber la energía generada en un accidente, y a la característica suya de poder ser reparado con la calidad adecuada.

La dañabilidad y reparabilidad son cualidades que determinan el alcance y los costes de los siniestros. A través del diálogo con fabricantes, el RCAR ha propiciado la evolución positiva de estas dos propiedades del vehículo.

Los objetivos propuestos por el RCAR son, por una parte, incidir sobre el diseño de los coches para reducir la dañabilidad

y aumentar su reparabilidad sin que afecte a la seguridad activa y pasiva de los mismos.

También se trata de satisfacer las demandas razonables del asegurador y del asegurado en cuanto a la calidad y el coste de la reparación, por un lado, y, por otro, acercar al taller métodos y tecnologías aplicables, teniendo en cuenta las condiciones existentes en los mismos y el tiempo necesario para su adaptación.

Las conclusiones de las investigaciones que se desarrollan en los diferentes Centros Miembros del RCAR tienen un origen diverso, pero, desde una perspectiva técnica, son válidas inmediatamente para todos los componentes de este Comité Internacional.

No obstante, aquellas conclusiones derivadas de la investigación efectuada sobre vehículos concretos, con el detalle de marca y modelo, tienen mayor utilidad para los países que cuentan entre su parque de vehículos con estos automóviles concretos.

Cada centro tiene el compromiso de ajustar a las circunstancias concretas de su país el modo o sistema de informar, formar y adaptar, en casos necesarios, a las realidades. En este sentido, los Centros europeos mantienen mayor intercambio de experiencias, puesto que los tipos de vehículos que circulan en estos países son, en buena parte, similares. ■

LOS OBJETIVOS DEL R.C.A.R.

1. Consultar y tratar asuntos técnicos relacionados con el diseño, fabricación, reparación o mantenimiento de vehículos.
2. Intercambiar información sobre naturaleza y resultados de sus actividades.
3. Empezar estudios conjuntamente.
4. Buscar activamente una colaboración con los fabricantes, importadores y representantes de los mismos sobre asuntos como la «siniestrabilidad» y la «reparabilidad» de sus vehículos, suministro y coste de recambios, etc.
5. Hablar con los representantes de los talleres o con talleres autónomos sobre los métodos y costes de reparación de los vehículos.
6. Llevar un control sobre la incorporación de nuevos equipos y herramientas, métodos de pintura y cualquier otra técnica con los propios fabricantes.
7. Comunicar los resultados y recomendaciones de los centros a los fabricantes a los talleres y al público.
8. Intercambiar información y experiencias sobre la formación de ingenieros y personal de los fabricantes y talleres, así como en los métodos desarrollados en uno u otro de los centros.