

Declaración Amistosa de Accidentes de Tránsito

Con el propósito de coadyuvar en la reducción de la congestión vial, en varios países el sector asegurador y las autoridades han trabajado conjuntamente para establecer mecanismos que les permitan a los propietarios de vehículos asegurados auto-declarar sus accidentes de tránsito.

Por:

Hernando Rodríguez Moreno

Investigador Cámara Técnica de Automóviles

FASECOLDA

Demanda por croquis

Uno de los aspectos actualmente desatendidos en los accidentes de tránsito es el efecto inintencionado que sobre la movilidad ocasionan los automotores involucrados en dichos accidentes. Es claro que en

caso de que existan lesiones y/o muerte de personas, los conductores involucrados en el accidente tienen la obligación de inmovilizar sus vehículos y permanecer a la espera de las autoridades. No obstante, si el

accidente ocasionó únicamente daños a los vehículos y estos se encuentran en un estado técnico mecánico tal que permite su conducción segura, es evidente que tal externalidad podría ser removida permitiendo la inmediata movilización de los vehículos implicados.

Sin embargo, el rol del croquis como documento de prueba tanto de la ocurrencia del accidente como de la determinación de la responsabilidad de los conductores implicados explica que los vehículos involucrados no se movilicen inmediatamente después del accidente. En primer lugar, el Código Nacional de Tránsito establece en su artículo 143 que ante la ocurrencia de un choque simple entre automotores, los conductores involucrados en el accidente deben esperar hasta el arribo de la autoridad de tránsito para la elaboración del croquis correspondiente. En segundo lugar, independientemente de la obligación de ley en el caso de que los conductores implicados en el accidente no lleguen a un acuerdo tácito sobre la determinación de la culpa y/o el establecimiento de las indemnizaciones correspondientes, el croquis se hace indispensable, y por ende, la espera por la autoridad de tránsito se hace necesaria.

Por lo tanto, existe una demanda obligatoria y voluntaria de croquis de parte de los conductores involucrados en accidentes de tránsito. En este sentido, es importante determinar si esta demanda de croquis se satisface oportunamente, o si por el contrario existe una problemática de atención de accidentes de tránsito, v.gr, demoras en la atención, que incide negativamente sobre la movilidad y que justifica el desarrollo de mecanismos de carácter opcional que sustituyan al croquis en sus dos funciones mencionadas.

Con el propósito de analizar si la demanda por el levantamiento de croquis se satisface o no, a continuación se presenta un análisis de la problemática de atención de accidentes de tránsito para el caso de la ciudad de Bogotá.

Problemática de atención de accidentes de tránsito en Bogotá

Según cifras reportadas por la Secretaría de Movilidad de Bogotá¹, a diciembre de 2011 se presentaron 34.115 accidentes de tránsito en la ciudad. Mientras que los accidentes correspondientes a daños corporales ascendieron a la tercera parte del total de accidentes, las dos terceras partes restantes correspondieron a lo que comúnmente se denomina “choques de latas”. Estos “choques de latas” equivalen en su mayoría a choques simples en los cuales los vehículos implicados no sufren daños tales en su estado técnico-mecánico que impidan su conducción en condiciones de seguridad.

Las cifras presentadas muestran que los accidentes que más ocupan la labor operativa de las autoridades de tránsito son las colisiones por choques simples de vehículos. Por lo tanto, se hace necesario evaluar la capacidad operativa de la Policía de atender esta clase de accidentes.

La Policía Metropolitana de Bogotá cuenta con 1.450 uniformados encargados del tránsito². Las principales funciones de este cuerpo de Policía corresponden al manejo del tránsito en las más importantes intersecciones viales, la inspección del cumplimiento de normas de tránsito, la imposición de comparendos, la realización de

Referencias Bibliográficas

1 - Secretaría de Movilidad de Bogotá. Fuente: http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/boletin%20de%20cifras%2011-07-2012.pdf.

2 - Secretaría de Movilidad de Bogotá. Fuente: <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=315>

operativos de control (embriaguez, límite de velocidad, fuentes de contaminación, etc.) y la atención de accidentes de tránsito, entre otras funciones³:

Esta multiplicidad de tareas implica necesariamente una distribución de labores, en razón a que no se pueden desempeñar eficazmente todas a la vez. Además, es de resaltar que no se dispone de la totalidad del pie de fuerza debido a que este labora por turnos diurnos y nocturnos. Todo lo cual manifiesta que la cantidad de uniformados disponibles para atender un accidente de tránsito no corresponde en ningún caso a la totalidad del pie de fuerza.

Ahora bien, en la medida en que la ocurrencia de accidentes es un suceso aleatorio, la respuesta de la Policía siempre es reactiva y depende, además de la disponibilidad de uniformados, del tiempo que se demoren estos en arribar al lugar de los hechos.

Según cifras del informe ya citado de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, la malla vial local, intermedia y arterial corresponde a 14.394 km de vías. Esto equivale aproximadamente a 1 policía por cada 10 km de vías.

Apoyando estos argumentos, la encuesta Bogotá Cómo Vamos denota un descenso sostenido en la calificación que la ciudadanía le otorga a la rapidez en la atención de accidentes de tránsito⁴, pasando de 3,7 en 2002 a 2,8 en 2011.

» La encuesta Bogotá Cómo Vamos denota un descenso sostenido en la calificación que la ciudadanía le otorga a la rapidez en la atención de accidentes de tránsito, pasando de 3,7 en 2002 a 2,8 en 2011.

Proyecto de Declaración Amistosa de Accidentes de Tránsito

De lo expuesto en las dos secciones anteriores es claro que en los choques simples el mecanismo actual de inmovilización de los vehículos en espera de la autoridad de tránsito para la realización del croquis, representa costos para todas las partes involucradas y un costo para la movilidad de la ciudad.

De esta manera, las compañías de seguros a través de Fasecolda, con el objetivo de ampliar el portafolio de servicios a sus asegurados y coadyuvar en la mitigación de la congestión vial han venido estudiando la posible implementación del Convenio de Declaración Amistosa de Accidentes de Tránsito, el cual contaría con un formato de autodeclaración de accidentes de tránsito que operaría como sustituto opcional del croquis para ser diligenciado por los asegurados en el ramo de automóviles en el caso que estos se vean implicados en un choque

Referencias Bibliográficas

3 - Policía Metropolitana de Bogotá. Fuente http://oasportal.policia.gov.co/portal/page/portal/UNIDADES_POLICIALES/Comandos_deptos_policia/Comando_Depto_metropolitana_Bogota/TRANSITO_MOVILIDAD.

4 - Tomado de Encuestas Bogotá Cómo Vamos.

5 - Tomado de Encuestas Bogotá Cómo Vamos.

simple. De esta manera, los asegurados involucrados en el accidente tendrían la opción de elegir entre esperar al arribo de la autoridad de tránsito o diligenciar el formato de autodeclaración.

Es importante resaltar que la Declaración Amistosa no requiere del acuerdo de los conductores sobre las circunstancias del accidente ni sobre las responsabilidades correspondientes. El mecanismo sobre el cual operaría el Convenio sería el siguiente: los asegurados involucrados en un choque simple diligencian en el formato entregado por sus aseguradoras su versión de los hechos e inmediatamente movilizan sus vehículos de la vía, sin necesidad de esperar al arribo de la autoridad ni de que medie acuerdo alguno con la otra parte implicada. Las compañías reciben estos formatos diligenciados y proceden a realizar las indemnizaciones precedentes. Posteriormente, con base en una matriz de circunstancias derivada del formato de autodeclaración, las compañías establecen el responsable del accidente y proceden a realizar el proceso de gestión de recobros si se hace necesario.

» Es importante resaltar que la Declaración Amistosa no requiere del acuerdo de los conductores sobre las circunstancias del accidente ni sobre las responsabilidades correspondientes.



Pasos a seguir

La Cámara Técnica de Automóviles ha venido estudiando la experiencia internacional sobre el tema, lo mismo que la reglamentación local, de tal forma que se pueda establecer la viabilidad de aplicar el mecanismo descrito en el país, o al menos, en las principales ciudades.

Es importante evaluar algunos impedimentos que pueden surgir del Código Nacional de Tránsito, lo mismo que la relación costo-beneficio de implementar el proyecto en el mercado, esto en razón de la baja penetración del seguro en la sociedad (cabe recordar que sólo el 30% del parque automotor total está asegurado).

Se espera que en el primer trimestre de 2013 la Cámara Técnica de Automóviles tenga una evaluación final del proyecto que requerirá, adicionalmente, una fuerte y sostenida labor pedagógica con la sociedad que debe ser necesariamente acompañada por las autoridades.