

**GUIA PRACTICA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE DAÑOS
CORPORALES CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES
DE TRANSITO (SOAT), COMO PARTE INTEGRAL DE LA
SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD DE COLOMBIA.**

**LIGIA CRISTINA RESTREPO P.
JORGE CARLOS ROCHA N.**

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA
INSTITUTO DE POSTGRADOS
ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL
Bogotá D.C. 2006.**

**GUIA PRACTICA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE DAÑOS
CORPORALES CAUSADOS A LAS PERSONAS EN ACCIDENTES
DE TRANSITO (SOAT), COMO PARTE INTEGRAL DE LA
SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD DE COLOMBIA.**

**LIGIA CRISTINA RESTREPO P.
JORGE CARLOS ROCHA N.**

ASESOR: Dr. LUIS EDUARDO RODRIGUEZ C.

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA
INSTITUTO DE POSTGRADOS
ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL
Bogotá D.C. 2006.**

DIRECTIVAS DE LA UNIVERSIDAD

Doctor, OBDULIO VELÁSQUEZ POSADA, Rector

Doctora, LAURA ELVIRA POSADA NÚÑEZ, Vicerrectora Académica

Doctor, MAURICIO ROJAS, Vicerrector Administrativo

Doctora, SONIA NOREÑA, Directora de Registro Académico

Doctor, SALOMÓN FROST GONZÁLEZ, Director General del Instituto

Doctor, LUIS GONZALO VELÁSQUEZ POSADA, Decano Facultad de Derecho

Doctor, CRISANTO QUIROGA OTÁLORA, Director de Área de Ciencias Sociales

Doctor, FERNANDO PALACIOS SÁNCHEZ, Director Programa de Seguros y Seguridad Social

Doctor, LUIS EDUARDO RODRÍGUEZ CORCI, Asesor de Investigación.

TABLA DE CONTENIDO

	Introducción.....	4
	Fundamentos de la investigación	6
	Justificación-Problema	6
1	Disposiciones legales que rigen el SOAT.....	7
2	Aspectos generales del SOAT.....	8
2.1	Definición del SOAT.....	8
2.1.1	Objetivos del SOAT.....	9
2.1.2	A quién se considera víctima.....	9
2.1.3	Preguntas frecuentes en materia SOAT.....	9
2.3	El Accidente de Tránsito.....	12
2.4	Ejemplos Prácticos.....	13
2.5	Concurrencia de Vehículos.....	15
3	Coberturas del SOAT.....	17
4	Carga probatoria de la reclamación.....	18
4.1	Pruebas para el pago de la indemnización por muerte.....	19
5	Legitimación para reclamar.....	20
6	Término para la reclamación por gastos Médicos (prescripción).....	21
7	Cómo funciona el Amparo de Incapacidad Permanente.....	23
8	Obligaciones que surgen en la Atención Médica.....	24
9	Servicios que pueden cobrar las IPS.....	26
10	Ante quien deben reclamar las IPS.....	28
11	Tarifas que deben aplicar las IPS para la facturación SOAT.....	29
12	Manual Tarifario para reclamaciones SOAT.....	29
12.1	Interpretación y Aplicabilidad Artículo 52 del Manual Tarifario.....	30
12.2	Glosas efectuadas en aplicación del Manual de Medicamentos.....	32
12.3	Glosas efectuadas en aplicación Artículo 64 del Manual Tarifario.....	33
12.4	pago de RX Aplicación artículo 23 del Manual Tarifario.....	33
13	Anexo. Definiciones.....	34
14	Anexo. Algunas reglas generales de educación de tránsito.....	44
	Conclusiones y Recomendaciones	
	Bibliografía	55

INTRODUCCIÓN:

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, introducido en Colombia hace 20 años (1986), y que ha venido siendo desarrollado a medida que la Seguridad Social en Salud ha sido reglamentada, es hoy una gran fuente de financiación del sistema de seguridad social en salud y contribuye con políticas sociales del estado, dirigidas a la población menos favorecida y vulnerable, cuando esta o sus familiares son víctimas de accidentes de tránsito, con el pago de indemnizaciones por muerte y gastos funerarios, sin embargo un alto porcentaje de las instituciones responsables de la atención médica de Colombia (Clínicas y Hospitales) **no** hacen uso de él, no cumplen con prestar un tratamiento integral a una víctima de accidente de tránsito por el desconocimiento del sistema de facturación con cargo al SOAT, desconocen cómo facturar la cuenta de un paciente víctima de accidente de tránsito a la respectiva aseguradora, la facturan con inconsistencias o facturan eventos no cubiertos por el seguro Obligatorio SOAT, en términos generales la operancia específica de este seguro, no se ha divulgado en forma clara y masiva dentro de los usuarios y entidades prestadoras del sistema de salud.

Tanto el Ministerio de La Protección Social otrora Ministerio de Salud, como la Superintendencia Nacional de Salud, entidad encargada de la vigilancia y control de los prestadores del servicio de salud, no se han preocupado por desarrollar políticas uniformes entorno al tema, o por compilar en un solo estatuto la operatividad y reglamentación SOAT.

Un gran porcentaje, de las entidades prestadoras del servicio de salud, desconocen que es un accidente de tránsito, cuando el evento donde resulta afectada una persona reúne los requisitos para que se pueda elevar la reclamación con cargo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, qué es el SOAT, quien otorga este seguro, cómo está definido qué es un vehículo automotor, cuál es la función social que cumple el SOAT, quienes están obligados a prestar la atención a las víctimas, que servicios pueden cobrar, cómo deben cobrar esos servicios, que documentación deben anexar a la reclamación, entre otros aspectos, que no han sido publicados ampliamente, incluso dentro del mismo ámbito asegurador, donde existen conceptos encontrados.

Ese desconocimiento, de aspectos fundamentales que rigen la materia, por parte de los prestadores del servicio de salud, hace que el trámite de las reclamaciones se convierta en algo tedioso y de difícil manejo por parte de los responsables de la facturación, pues las cuentas son objetadas, glosadas o simplemente rechazadas para su pago, pues no la direccionan bien o no las remiten con los soportes

probatorios válidos, que acrediten tanto la ocurrencia del siniestro (accidente de tránsito), como la cuantía del mismo (valor de los gastos soportados).

Hoy por hoy, y desde la misma expedición de los decretos y demás normas que reglamentaron al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, este Seguro cumple una función, evidentemente de tipo social, ya sea financiando los gastos médicos y traslados de víctimas de accidentes de tránsito, o sopesando los gastos de entierro y pagando una indemnización automática a los beneficiarios de la persona fallecida en un accidente de tránsito.

El desconocimiento de la forma como opera el SOAT, que amparos cubre, hasta que cuantías, quines son los beneficiarios, a quien se le paga la indemnización, como se debe reclamar, que documentación se debe allegar a la respectiva aseguradora, etc., es aún más común dentro de la misma población en nuestro país y por ello muchas veces, la familia de un afectado víctima de accidente de tránsito y aún los mismos afectados en ciertos casos, no elevan reclamación alguna, o son engañadas por personas inescrupulosas, que aprovechando su poco o nulo conocimiento en el tema, se quedan con gran porcentaje de las indemnizaciones.

Por ello, se ha querido, plasmar dentro de este trabajo, aspectos básicos y de vital importancia, para entender la forma como opera el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

Objetivo General de la investigación.

Elaborar un manual o guía práctica con contenido jurídico, dirigido a las instituciones prestadores del servicio de salud, a los usuarios del sistema de salud (víctimas), a instituciones privadas y públicas que intervienen en la operación SOAT, a personas naturales y jurídicas tomadores de pólizas SOAT, a familiares de las víctimas de accidentes de tránsito y a la población en general, de fácil entendimiento, donde se compile la reglamentación del Seguro Obligatorio de Daños Corporales causados a las Personas en Accidentes de Tránsito SOAT.

Objetivos Específicos:

1. Esbozar, dentro del presente trabajo la normatividad actualmente aplicable, al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.
2. Desglosar y explicar los artículos de Leyes, Decretos, Resoluciones y Acuerdos que se aplican a la operancia del seguro obligatorio SOAT.
3. Explicar de manera sucinta y didáctica las normas de carácter general contenidas en el Código de Comercio aplicables al SOAT, facilitando el entendimiento al lector neófito.
4. Exponer casos prácticos que permitan el cuestionamiento referente al tema.

Justificación de la investigación:

Se considera, que la justificación de esta investigación es teórica, pues explicará lo ya existente en la numerosa normatividad al respecto.

1. Disposiciones Legales que rigen el SOAT en Colombia.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es de creación legal, reglado entre otros por los Decretos 1032 de 1991 el cual fuera incorporado íntegramente al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, Decreto 663 de 1993 y 1283 de 1996, amén de otras normas que le son concordantes y aplicables.

El Seguro obligatorio, en cuanto a su nacimiento se remonta a la promulgación de la Ley 33 de 1986 y su estructuración y reglamentación a los Decretos 2544 de 1987 y 1032 de 1991 con el cuál se subrogó el primero de los decretos anotados.

En armonía con la normatividad precedente siguieron en su orden:

- Resolución 2090 del 14 de Junio de 1991, emanada de la Superintendencia Bancaria de Colombia (hoy Superintendencia Financiera de Colombia). Adoptó esta Resolución, las Condiciones Generales de la póliza.
- Resolución 1049 del 23 de octubre de 1991 del anterior Ministerio de Salud. Disposición que adoptó formatos uniformes para las reclamaciones con cargo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
- Decreto 2878 de 1991 expedido por el Ministerio de Hacienda, el cual reglamentó el decreto 1032 de 1991.
- Decreto 0663 de 1993, mediante el cual se actualizó el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, hoy día está incorporado íntegramente el Decreto 1032 de 1991 (mediante el cual se reglamente íntegramente el SOAT) al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.
- Decreto 1283 del 23 de Julio de 1996 del anterior Ministerio de Salud, por el cual se reglamentó el funcionamiento del Fondo de Solidaridad y Garantía del Sistema General de Seguridad Social en Salud.
- Decreto 2423 del 31 de Diciembre de 1996 del otrora Ministerio de Salud, el cual adoptó el **Manual Tarifario vigente**, para los procedimientos medico quirúrgicos y hospitalarios de las atenciones a las víctimas accidentes de tránsito.
- Decreto 806 del 30 de Abril de 1998, del anterior Ministerio de Salud, el cual reglamenta la afiliación al régimen de seguridad social en salud y la prestación del servicio público esencial.

2. Aspectos Generales sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

2.1 Definición del SOAT.

Es un seguro obligatorio, para vehículos automotores que transitan por el territorio nacional, destinado a la reparación de los daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, de sentido social y que hoy por hoy esta integrado al Sistema de Seguridad Social en Salud de Colombia.

También se puede definir al **SOAT**, como un seguro obligatorio, que cubre los riesgos de muerte y lesiones físicas que sufran las personas, como consecuencia de un accidente de tránsito, sean ocupantes de un vehículo automotor o peatones arrollados por un vehículo automotor.

Aunque en su estructura, se evidencian ciertos elementos del contrato de seguro, su operancia y destinación, lo asemejan a una tasa o contribución.

Sus amparos, coberturas, valores asegurados y hasta la forma como opera, están íntegramente reglamentados en la normatividad vigente, no obstante a ello como se menciona al principio de este trabajo, existen aún vacíos normativos, que crean dualidades conceptuales.

Para aspectos didácticos, se podría decir que el **SOAT**, es un seguro creado por la ley, el cual deben portar todos los propietarios, tenedores o poseedores de **automotores**, en Colombia, el cual cumple 2 funciones principales: una, la de sufragar los gastos médicos, traslado de víctimas de accidentes de tránsito y el pago de indemnizaciones por muerte y gastos funerarios a los familiares o beneficiarios de las víctimas, y dos, la de contribuir al financiamiento de la Seguridad Social en Salud de Colombia, pues a través de sus coberturas se alcanza a sufragar un alto porcentaje de gastos médicos de las víctimas de accidentes de tránsito, y contribuir con programas de prevención y educación vial a través de los aportes destinados al Fondo de Prevención Vial adscrito al Ministerio de Transporte.

2.1.1 El seguro obligatorio tiene los siguientes objetivos:

- 2.1.1.1 Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud, a través de los pagos o indemnizaciones efectuadas por las Compañías de Seguros, legalmente autorizadas en Colombia para comercializar el ramo Soat.
- 2.1.1.2 La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, se incluyen aquí, las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo, responsabilidad integral, en cabeza de las instituciones hospitalarias privadas y públicas, clínicas y de todos los centros de atención en salud prestadores de servicios de salud.
- 2.1.1.3 Fortalecer y contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del Sistema Nacional de Salud, a través de los aportes que se transfieren al Fosyga.
- 2.1.1.4 Contribuir con el financiamiento de las campañas preventivas, que coordina el Estado a través del Fondo de Prevención Vial, pues un porcentaje de las primas recaudadas por las ventas de los SOAT, es trasladada a dicho Fondo.

2.1.2 ¿A quién se considera víctima de accidente de tránsito?

A la persona que como consecuencia directa de un accidente de tránsito resulta con lesiones corporales o que como consecuencia de ese accidente resulta con una incapacidad física total y permanente o fallece. La condición de la víctima, puede ser peatón, ocupante o conductor.

2.1.3 Preguntas frecuentes, en materia SOAT.

2.1.3.1 ¿Qué pasa si una persona es sorprendida con el SOAT vencido?

La autoridad de tránsito competente, le impondrá un comparendo (parte), que le obliga a pagar una suma equivalente a 15 salarios mínimos legales diarios

vigentes, y además le será inmovilizado el vehículo, conforme a lo previsto en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002).

2.1.3.2 ¿Qué pasa si una persona es sorprendida con el SOAT adulterado o falsificado?

La autoridad de tránsito competente, le impondrá un comparendo por no portarlo (15 salarios mínimos, diarios vigentes), sin perjuicio de las sanciones a que posiblemente se vea expuesta, con ocasión del delito de falsedad previsto en el estatuto penal de Colombia, y también se le inmovilizará el automotor.

2.1.3.3 ¿Cómo diferenciar una póliza falsa de una auténtica?

En la cara principal del seguro, en el centro y hacia la derecha, aparece un holograma con la palabra SOAT en repetidas ocasiones, esta elaborado en material reflectivo. Si el SOAT tiene dicha característica, es auténtico, sino la posee es falso o fue objeto de adulteración por terceras personas.

Con el fin de minimizar el impacto que genera el fraude en los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito SOAT, los aseguradores agremiados en Fasecolda anunciaron la introducción al mercado de una nueva papelería a partir del **primero de agosto de 2006**, con nuevos elementos de seguridad que permitan disminuir la falsificación y así propiciar el buen uso de este seguro en beneficio de quienes así lo requieran. **La nueva papelería SOAT**, cuenta con las siguientes características:

- Tiene una única presentación para todas las Aseguradoras autorizadas para comercializar el ramo
- La impresión es en alto relieve, fácilmente identificable al tacto
- Tiene una imagen oculta color vinotinto, que al colocarlo de forma oblicua a la altura de los ojos, permite ver la letra S.
- El fondo incorpora una leyenda con sensación de relieve que repite la palabra SOAT a lo largo del documento
- Al unir los extremos derecho e izquierdo de la póliza se forma un dibujo ornamental completo.
- Tiene código de barras.

2.1.3.4 ¿Es aconsejable laminar la póliza de seguro SOAT?

No es recomendable, ya que la laminación puede impedir la verificación de la autenticidad del holograma, con frecuencia las autoridades de tránsito rechazan las pólizas laminadas.

2.2 Vehículo automotor.

Prescribe el artículo segundo del Decreto 1032 de 1991, lo siguiente. *“ARTÍCULO 2º. DEFINICIÓN DE AUTOMOTORES.- Para los efectos de este decreto se entiende por vehículo automotor todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o bienes, incluyendo cualquier elemento montado sobre ruedas que le sea acoplado.*

No quedan comprendidos dentro de esta definición:

- A. Los vehículos que circulan sobre rieles;*
- B. Los vehículos agrícolas e industriales siempre y cuando no circulen por vías o lugares públicos por sus propios medios.”*

Significa lo anterior, que todo vehículo automotor, conforme a la definición dada en el primer inciso del artículo en mención, está obligado a estar asegurado mediante una póliza SOAT, excepto los contemplados y bajo esas precisas circunstancias, que señala la segunda parte del artículo transcrito.

A manera de ejemplo, exponemos el siguiente caso: Un tractor destinado a labores agrícolas, que se desplaza por la carretera que de Bogotá conduce a Melgar, está o no obligado a portar SOAT.

La respuesta es sí. Puesto que solo estaría exento de la obligación, si no circulase por vía o lugar público, si exclusivamente es utilizado en las labores agrícolas de una finca, e igualmente estaría excluido de la obligación, si fuese transportado en una cama baja.

¿ Una bicicleta o triciclo, a la que se le adapta un motor propulsor mecánico, está obligada a portar SOAT?.

Ciñéndonos a lo que contempla el artículo objeto de análisis, tenemos que dicho medio de transporte, está contenido dentro de la definición de vehículo automotor, pues se le ha adaptado un motor propulsor, por ende será obligatorio el porte de un SOAT que ampare a dicho medio, no obstante a ello, en la práctica, estas

bicicletas o triciclos, no poseen un Seguro Obligatorio, pues su individualización e identificación no ha sido reglamentada.

2.3 El Accidente de Tránsito.

Es indiscutible, que para que los gastos médicos generados en la atención de un paciente, sean facturados con cargo a los recursos del SOAT, o las indemnizaciones por muerte, incapacidad permanente o gastos funerarios sean pagadas a los beneficiarios de dichas indemnizaciones, el afectado, debe ser víctima de un accidente de tránsito conforme a la definición legal de este evento.

Para una mayor comprensión se expone la definición legal:

El Decreto 1032 de 1991 en su artículo Primero (incorporado Decreto 663 de 1993 Estatuto Orgánico del Sistema Financiero), establece que el objeto del contrato de Seguro es el de cubrir, los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito.

Conforme a lo establecido en el **Artículo 30, literal A del Decreto 1283 de 1996**, se entiende por accidente de tránsito: *“el suceso ocasionado o en el que haya intervenido un vehículo automotor en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales y que como consecuencia de su circulación o tránsito o que por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito causa daño a la integridad física de una persona”*.

Tenemos entonces que para que un evento sea considerado accidente de tránsito y el SOAT entre a asumir las indemnizaciones del caso, debe reunir a cabalidad los siguientes elementos esenciales:

1. La intervención de por lo menos un vehículo automotor,
2. Que ocurra en vía pública o privada con acceso al público,
3. Que la vía este destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales, y que
4. El daño que se cause en la integridad física de la persona, sea como consecuencia del tránsito o circulación del automotor o si el automotor **no está en circulación**, que el daño causado a la víctima haya sido generado por la infracción o por violación a un precepto legal de tránsito, cometida por el conductor del automotor.

Si no se reúnen a cabalidad los elementos estructurales para que el evento por el cual factura la entidad prestadora del servicio, sea considerado accidente de tránsito no habrá lugar a afectar la póliza SOAT y la indemnización o la cuenta reclamada será objetada o rechazada. De ahí, la importancia, de la calificación inicial que realiza la institución prestadora del servicio, respecto del evento donde resulta lesionado el paciente o de la autoridad competente, para describir las circunstancias de modo tiempo y lugar del hecho, donde resulta afectada una persona. Deberán contar con soportes suficientes, para establecer sin lugar a duda que el evento, es un accidente de tránsito.

Al analizar el contenido jurídico, que trae el concepto contenido en el artículo 30 mencionado, se puede indicar que **Accidente de Tránsito**, es todo hecho, donde resulta afectada en su integridad física una persona o varias, con ocasión del tránsito de un automotor o por la infracción a una norma de tránsito por parte de este, en una vía pública o privada que tenga acceso al público.

Los eventos ocurridos en “parqueaderos privados”, “fincas” y “senderos privados”, en donde el acceso a los mismos sea restringido al público, no reúnen los requisitos señalados en la norma para ser considerados accidentes de tránsito y derivar de ellos responsabilidad de indemnizar con cargo al Seguro Obligatorio, pues son lugares sin acceso al público. Esto sin perjuicio del estudio y análisis de cada reclamación en particular.

2.4 Ejemplos prácticos

A manera de ejemplo se traen a colación los siguientes casos prácticos, que permiten al prestador del servicio, a la autoridad competente, al Asegurador y a las personas en general, calificar fácilmente eventos que pueden ser catalogados o no como accidentes de tránsito:

- María y su esposo, entrando su automóvil al garaje de su casa, atropellan a la empleada que les estaba abriendo la puerta. En este caso se considera que el evento no es accidente de tránsito, como quiera que el mismo ocurre en un lugar privado con acceso restringido al público.
- José, al entrar en su camión, a las bodegas del Puerto en la Bahía de Santa Marta, con el objeto de descargar una mercancía, atropella a uno de los ayudantes, en el sitio. Para este caso se considera, que el evento efectivamente ocurre en un lugar con acceso al público y reúne las condiciones, para ser considerado **vía**.

- Roberto, en el momento que está estacionando su automóvil en los parqueaderos del Hospital San Rafael en Bogotá, golpea con su carro al vigilante que le está impartiendo instrucciones. En este caso, el evento es considerado accidente de tránsito, pues la vía es de acceso al público.
- Miguel es un ciclista, que conducía su bicicleta en la carretera que de Bogotá conduce a Mosquera, en una curva se encuentra con una tractomula estacionada, sin ningún tipo de señalización de prevención, alerta o estacionamiento, chocando la bicicleta por la aparte de atrás del automotor. Nótese en este ejemplo, que a pesar de que el automotor se encuentra estacionado, y que las lesiones del ciclista no serían consecuencia de su tránsito o circulación, como lo exige la norma contemplada en el artículo 30 del Decreto 1283 de 1996, las lesiones son producto de una violación o no cumplimiento de una norma de tránsito, por lo que el evento debe ser catalogado como accidente de tránsito.
- Juan llega a una estación de gasolina, conduciendo un “carro cisterna” para descargar el combustible. Descargando el mismo observando todas las normas de seguridad, se genera una “chispa” que produce un incendio, a raíz del incendio resultan con quemaduras varias personas que en esos momento transitaban por la estación de servicio. En este caso, el evento debe ser calificado como **no** accidente de tránsito pues, nótese que a pesar que el mismo ocurre en un lugar con acceso al público, donde interviene un automotor, las lesiones de las personas, ocurren por un hecho fortuito, ajeno al tránsito o circulación del automotor.
- Pedro al conducir su automóvil, observa que se ha “recalentado” el motor. Decide apagar el carro, bajarse del mismo y revisarlo. Realizando dicha revisión destapa el “radiador” y se quema la mano. Este caso **no** configura o tipifica accidente de tránsito, como quiera que no es como consecuencia del tránsito o circulación que sufre las lesiones.
- Rosa, saliendo del garaje de su casa en su motocicleta, pasando por el andén, le fallan los frenos y enviste a un peatón que en esos momentos pasaba por enfrente de su residencia. Nótese en este caso, que la moto ya se encontraba en vía pública (andén), por lo que el mismo debe ser catalogado accidente de tránsito.

Cuando el caso es presentado ante el prestador del servicio o ante la autoridad de tránsito, o es analizado por los beneficiarios de una de las indemnizaciones que cubre el SOAT o por la misma Compañía de Seguros, debe avizorar en los hechos que se presentan, las respuestas a las siguientes preguntas, para verificar la tipificación del accidente de tránsito:

¿En qué fecha ocurrió el evento y en que lugar?

¿Calidad de la víctima, (ocupante, conductor, peatón)?

¿Modalidad del accidente (choque, atropello, caída de ocupante u otro)?

¿Placa del automotor involucrado o características del mismo?

¿Hubo otros vehículos involucrados o no?

¿La víctima era ocupante, especificar de cual de los vehículos lo era?

La absolución a los anteriores interrogantes, facilitaran la calificación del evento.

2.5 Concurrencia de vehículos.

La concurrencia de vehículos, está tipificada en la ley como lo siguiente: Decreto 1032 de 1991 artículo 10º, parte pertinente: *“CONCURRENCIA DE VEHÍCULOS – En el caso de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos automotores cada aseguradora correrá con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes de aquel que tenga asegurado...”*.

“...En el caso de los terceros no ocupantes se podrá formular la reclamación a cualquiera de las entidades; aquella a quien se dirija la reclamación estará obligada al pago de la totalidad de la indemnización, sin perjuicio del derecho de repetición, a prorrata, de las compañías entre sí.”

Partiendo de la definición legal, se puede indicar que la concurrencia de vehículos, es aquel accidente donde intervine más de un vehículo automotor y resultan afectados los ocupantes de uno o de todos los automotores. Para estos casos la misma ley ha precisado, que las indemnizaciones ha lugar, derivadas del SOAT, se paguen con cargo al SOAT del vehículo del cual la víctima o afectado era ocupante.

2.5.1 Ejemplos prácticos:

- En la avenida ciudad de Cali, a la altura de la calle 26, una Busetá de Placa XXX, chocó violentamente a una motocicleta que transitaba en esos momentos por el lugar, resultaron heridos los dos ocupantes de la motocicleta.

En este caso, la Clínica u Hospital que preste la atención a las víctimas, deberá facturar los servicios con cargo al Seguro Obligatorio de la Motocicleta (artículo 10 del decreto 1032 de 1991). De no poseer Seguro, deberá direccionar la respectiva reclamación a la subcuenta de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga), conforme a lo preceptuado en el Decreto 1283 de 1996, donde se establece que la cuenta de Riesgos catastróficos y Accidentes de Transito, está destinada a sufragar los gastos en que se incurran en la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, donde el automotor sea un vehículo fantasma, o no identificado o **no asegurado**.

- En el mismo caso anterior, a parte de resultar heridos los ocupantes de la moto, resulta también herido un vendedor de perros calientes que se encontraba a un lado del sitio. Los gastos médicos de este paciente podrán ser facturados con cargo a cualquiera de las dos pólizas, por la de la Buseta o por la de la Moto a elección del prestador, como quiera que este afectado ostentaba la calidad de peatón, y la norma descrita en el artículo 10 del Decreto 1032 de 1991 mencionada en el punto 2.5 del presente trabajo, faculta e indica que se podría en este caso cobrar los gastos médicos por cualquiera de los dos automotores.
- En el mismo caso, pero con la situación que la moto se encuentra totalmente estacionada, pero con los dos ocupantes a bordo. Surgen aquí varias preguntas: Si se factura con cargo a la póliza de la moto, podría indicar la aseguradora, que la misma se encontraba estacionada y que por lo tanto no es consecuencia del tránsito o circulación de la moto, que los pacientes sufrieron las lesiones. Para solucionar este caso, debemos acudir al mentado artículo 10 del Decreto 1032 de 1991, hoy día incorporado íntegramente al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, ahí como se indicó, se señala que *“En el caso de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos automotores cada aseguradora correrá con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes de aquel que tenga asegurado...”*. Nótese que por el hecho de estar estacionada la moto, las víctimas **no** pierden la calidad de ocupantes de la misma y la moto efectivamente interviene en el accidente, por lo tanto deberán facturarse dichos gastos médicos con cargo al SOAT de la motocicleta.
- La señora Angie Viviana Preciado, conduciendo su motocicleta, por la autopista norte de Bogotá, fue atropellada por una Buseta, dejándola gravemente herida. ¿Con cargo a cual de los SOAT de los automotores,

se deben facturar o cobrar los gastos médicos, en que se incurran en la atención de la señora Angie Viviana Preciado? Para decidir se considera lo siguiente: La víctima en el accidente señora Angie Viviana Preciado, no era ocupante de la Buseta asegurada, ni tampoco peatón, sino ocupante de una Moto, y como quedó indicado, para estos casos la ley ha previsto que los Gastos Médicos y demás indemnizaciones a lugar por SOAT, sean cubiertas o pagadas con cargo al SOAT del automotor del cual era ocupante la víctima, para el evento del ejemplo, agotada la cobertura del SOAT de la Moto, los recursos Fosyga (Fondo de Solidaridad y Garantía) hoy día en encargo fiduciario de la Empresa Fidufosyga, cubre 300 salarios mínimos diarios adicionales, y agotada también esta cobertura, los gastos médicos, medicamentos y materiales deben ser facturados con cargo a al sistema que este afiliada la victima o afectada (POS Contributivo, POS Subsidiado, vinculada etc...), así quedo reglamentado expresamente en la Circular 014 de 1995, de la cual se habla en el punto No. 8 de este trabajo.

- Pero ¿Qué pasa cuando hay concurrencia de vehículos, y la víctima o afectado no es ocupante de ninguno de los automotores que participan en el accidente, si no un peatón?. En este caso, la misma norma contemplada en el artículo 10 del decreto 1032 de 1991, prevé lo siguiente "...En el caso de los terceros no ocupantes se podrá formular la reclamación a cualquiera de las entidades; aquella a quien se dirija la reclamación estará obligada al pago de la totalidad de la indemnización, sin perjuicio del derecho de repetición, a prorrata, de las compañías entre sí.". Es decir, el beneficiario de la indemnización correspondiente, podrá cobrarla a cualquiera de las Aseguradoras que hayan amparado con SOAT, a los vehículos automotores que intervienen en el accidente.

3. Coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

El artículo 6 del mencionado decreto 1032, señala en forma expresa las coberturas y cuantías que incluye el SOAT así:

- a. Gastos Médicos, Quirúrgicos, Farmacéuticos y Hospitalarios por lesiones con una indemnización máxima de quinientas (500) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;
- b. Incapacidad Permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización

máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;

- c. Muerte de la Víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro al año siguiente a la fecha de este, en cuantía equivalente a seiscientas (600) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;
- d. Gastos Funerarios, si la muerte ocurriere como consecuencia del accidente y dentro del lapso señalado, en el literal anterior, con una indemnización máxima de ciento cincuenta (150) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente; y
- e. Gastos de Transporte y Movilización de las Víctimas, con una indemnización máxima de diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente.
- f. Gastos Médicos, en cuantía de 300 salarios mínimos diarios legales vigentes adicionales a la cobertura del SOAT, para la atención de politraumatizados.

4. Carga probatoria de la Reclamación:

Es del caso manifestar como primera medida, que el decreto 1032 de 1991, no ha sido reformado, ni derogado, por el contrario fue incorporado íntegramente al Decreto 663 de 1993 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero).

Entre las principales normas que rigen íntegramente las reclamaciones con cargo al Seguro Obligatorio, encontramos: Decreto 1032 de 1991, 663 de 1996, 1283 de 1996, 2423 de 1996, Título 5º Capítulo 1º del Código de Comercio, entre otras normas relacionadas con la Seguridad Social en Salud.

Previo a manifestar, a quien le compete la carga probatoria dentro de la reclamación con cargo a un SOAT, es pertinente definir quien es el beneficiario de la indemnización con cargo a este seguro.

Beneficiario: Se puede manifestar, que es la persona natural o jurídica, titular de la acción de reclamación, a quien se le debe pagar la indemnización correspondiente.

En lo referente a las **pruebas** que el beneficiario (institución hospitalaria o clínica, persona natural o jurídica) debe allegar como ocurrencia del accidente, tenemos lo siguiente:

Artículo 35 del decreto 1032 de 1991, señala que aquellas materias no desarrolladas en la reglamentación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se regirá por las normas establecidas para el Contrato de Seguro Terrestre, en el Código de Comercio.

El Artículo 1077 Código de Comercio dispone: *“Corresponderá al asegurado demostrar la ocurrencia del siniestro y la cuantía de la pérdida”*.

El Artículo 194 Decreto 663 de 1993 establece: *“PAGO DE INDEMNIZACIONES. Prueba de los daños. En el seguro de que trata este capítulo todo pago indemnizatorio se efectuará con la demostración del accidente...”*.

Se considerarán pruebas suficientes, además de todas aquellas que la víctima o el causahabiente puedan aducir, cualquiera de las siguientes que resulte pertinente, según la clase de amparo que se pretenda afectar:

a. La certificación sobre la ocurrencia del accidente expedida por las autoridades de tránsito o de policía competentes; generalmente corresponde a una constancia, donde se indican las circunstancias de tiempo modo y lugar de los hechos;

b. La certificación de la atención por lesiones corporales o de incapacidad permanente, causadas a las personas en accidentes de tránsito, expedida por cualquier entidad médica, asistencial u hospitalaria, debidamente autorizada para funcionar.

Para la expedición de esta certificación se exigirá la denuncia de la ocurrencia del accidente de tránsito, la cual podrá ser presentada por cualquier persona ante las autoridades legalmente competentes, y

c. La certificación de pago por concepto de servicios funerarios y de exequias o la factura cambiaria.

De lo transcrito textualmente de las normas reseñadas, tenemos:

- a. La carga probatoria le compete al reclamante,
- b. La certificación de la atención médica que expide el centro hospitalario o clínica, es suficiente prueba para demostrar la ocurrencia del accidente, **no obstante**; conforme lo previene en inciso segundo literal b del artículo 194 del Estatuto Orgánico Financiero, la clínica u hospital (prestador del servicio de salud) para expedir dicho documento debe **exigir la denuncia de la ocurrencia del accidente de tránsito**, la cual puede ser presentada por cualquier persona ante la autoridad competente.

Atendiendo lo anterior, es procedente, en aquellas reclamaciones donde existen inconsistencias, o los hechos no son claros, o no se identifica plenamente el automotor causante del accidente, o del cual era ocupante la víctima, que la aseguradora a la cual dirigen la reclamación, legitimada por la norma mencionada, solicite a la institución prestadora del servicio la denuncia o copia de la misma que debe reposar en los registros de la entidad respectiva.

4.1 Pruebas para el pago de la indemnización por muerte:

Aunque en términos generales se puede indicar que existe libertad probatoria, para el pago de las indemnizaciones por fallecimiento de la víctima, que cubre el SOAT, pueden señalarse, algunos documentos, necesarios, para acreditar el derecho que le asiste a la persona que eleva la reclamación respectiva, así:

- Registro Civil de Defunción de la víctima
- Certificación expedida por la autoridad competente (Fiscalía o Juzgado), que adelante la investigación correspondiente a la muerte de la víctima, donde se indiquen las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente.
- Documentos del estado civil de los beneficiarios, que acrediten su parentesco o afinidad con la víctima, tales como: registros civiles de nacimiento o matrimonio, o las pruebas sumarias que acrediten la existencia de unión marital de hecho, para el caso de compañera (o) permanente.

5. Legitimación Para Reclamar (Quiénes son los beneficiarios?).

5.1 Gastos Médicos y de Transporte: Los establecimientos hospitalarios y clínicos, y las entidades de seguridad y previsión social de los sectores oficiales y privados, que presten la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria, a las personas víctimas de accidentes de tránsito, o quien cancele su valor, así como quien hubiese incurrido en gastos del transporte de las víctimas a los centros asistenciales para la atención de urgencias, serán titulares de la acción de reclamación, ante las entidades aseguradoras. Así lo prevé el artículo 8º del Decreto 1032 de 1991, **esto en lo correspondiente a los amparos de gastos médicos y transporte.**

Connota lo anterior, que basta con sufragar los gastos de la atención médica de una víctima de accidente de tránsito, para adquirir legitimación en la causa, para reclamar ante una Compañía Aseguradora o asumir los gastos de movilización y transporte.

La Compañía aseguradora esta en la obligación de pagar los Gastos de Transporte según las tarifas SOAT a **QUIEN DEMUESTRE HABERLOS CANCELADO** siquiera sumariamente (a través de pruebas que no se han discutido en procesos judiciales); a manera de ilustración se indica lo siguiente: El Señor XX sufrió accidente de tránsito; fue arrollado por una moto asegurada, en el momento del evento pasó un taxista y lo traslado al primer centro asistencial, la institución receptora pagó al Taxista la suma de \$25.000.00 por el transporte prestado y a efecto el taxista firmó un comprobante de recibo por dicha cantidad. En este caso la institución receptora del paciente válidamente puede realizar cobro por servicio de transporte por valor de \$25.000.00.

5.2 Indemnización por muerte: El artículo 9º del decreto 1032 de 1991 (incorporado al decreto 663 de 1993), establece que los beneficiarios de la indemnización por muerte son las personas señaladas en el artículo 1142 del Código de Comercio, que a la letra reza *“Cuando no se designe beneficiario, o la designación se haga ineficaz o quede sin efecto por cualquier causa, tendrán la calidad de tales el cónyuge del asegurado, en la mitad del seguro y los herederos de este en la otra mitad...”*. (negrilla fuera de texto).

Atendiendo lo anterior, se tiene que en primer lugar se encuentra como beneficiario de la indemnización por muerte de la víctima, al o el **cónyuge (compañera permanente o esposa legítima)** del fallecido en el accidente de tránsito, correspondiéndole a este o esta, la mitad de la indemnización (50%), y en segundo lugar se tiene como beneficiarios de la indemnización por muerte del afectado en el accidente de tránsito, a los **herederos** del mismo en igual proporción (50%), observando los grados hereditarios establecidos en el Código Civil, artículo 1049 y siguientes, se encuentran en primer lugar los descendientes (Hijos legítimos, extramatrimoniales reconocidos o adoptivos), y segundo grado de herencia los ascendientes (Padres.) y así sucesivamente, cada grado de herencia, que da lugar a recibir la indemnización, es excluyente entre sí, es decir, si existen hijos de la persona que fallece en el accidente de tránsito, no podrá hablarse de los padres del afectado, como beneficiarios, pues solo a estos (hijos) les corresponderá reclamar su porcentaje legal de indemnización.

5.3 Indemnización por gastos funerarios: Similar a lo que sucede con el amparo de gastos médicos, la indemnización por gastos funerarios y exequias, se pagará a quien demuestre haber realizado las correspondientes erogaciones.

5.4 Indemnización por el amparo de incapacidad permanente: Sin dubitación alguna, y teniendo en cuenta el objeto de este amparo, el cual será explicado en capítulo aparte adelante, el beneficiario de esta indemnización es el propio afectado o accidentado.

6. Términos para reclamar ante una Aseguradora Gastos Médicos, generados en la Atención de una Víctima de Accidente de Tránsito.

Son varias las teorías acerca de la **prescripción** del contrato de seguro. Para efectos de las reclamaciones con cargo al Seguro Obligatorio de Víctimas de Accidentes de Tránsito y en especial en lo que atañe al amparo de Gastos Médicos, se ha estructurado el siguiente concepto, basado en la normatividad jurídica existente:

- Como quedó indicado atrás, el Seguro obligatorio, en cuanto a su nacimiento se remonta a la promulgación de la Ley 33 de 1986 y su estructuración y reglamentación a los decretos 2544 de 1987 y 1032 de 1991 con el cuál se subrogó el primero de los decretos anotados.
- Según lo establecido en el artículo 35 del decreto 1032 de 1991, incorporado al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, decreto 663 de 1993, las materias no desarrolladas en la reglamentación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se rigen por las normas establecidas para el Contrato de Seguro Terrestre en el Código de Comercio.
- El título quinto, capítulo 1º del Código de Comercio, señala los principios generales aplicables a los seguros; es así como en su **artículo 1081** consagra la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro, señalando que de ordinario el derecho prescribe a los dos (2) años contados a partir del momento en que se tuvo o se debió tener conocimiento del hecho que da base a la acción de reclamación; para reclamaciones con cargo al amparo de Gastos Médicos, término contado **a partir de la fecha de prestación de los servicios**, que se facturan, pues a partir de esta fecha nace el derecho a reclamar por parte del prestador.

A manera de ejemplo, se expone el siguiente caso; donde se observa que el término de prescripción para gastos médicos debe contarse a partir de la fecha de prestación del servicio y no a partir, de la fecha de ocurrencia del accidente (siniestro):

Ejemplo: El señor Pedro Pérez, sufrió accidente de tránsito en calidad de peatón, el día 1 de mayo de 1999, el mismo día ingresa a un Hospital de III Nivel con diagnóstico de Fractura Abierta conminuta de tibia derecha, el tratamiento inicial consistió en lavado y debridamiento de la zona, y osteosíntesis con placa.

Estos servicios fueron facturados por el hospital dentro del mes siguiente a su prestación y ascendieron a la suma de \$2.000.000.oo.

20 meses después en un control médico, se evidenció en una radiografía un proceso de pseudoartrosis en el foco de la fractura. El paciente fue llevado a junta médica quirúrgica el día 3 de abril de 2001 decidiéndose nuevo procedimiento médico quirúrgico el cual se realizó el 5 de junio de 2001 es decir dos (2) años, un (1) mes después de la fecha de ocurrencia del accidente; y su costo fue de \$1.200.000.oo. Después de 7 meses de la segunda cirugía los médicos tratantes evidencian que la fractura consolidó adecuadamente y el paciente es programado para el retiro del material de osteosíntesis, efectuándose tal procedimiento el día 5 de enero de 2002 por un valor de \$800.000.oo.

En el anterior caso, si se contara, el término de la prescripción a partir de la fecha de ocurrencia del accidente, sería pretender que la institución prestadora del servicio, facturara los mismos, anticipadamente; es decir antes de su prestación o causación; en igual sentido la atención en salud no podría estar limitada a 2 años después de ocurrido el accidente, toda vez que la evolución de las lesiones puede conllevar un mayor tiempo para su recuperación o evolucionar con complicaciones relacionadas con las lesiones o los traumas a causa del accidente. Además hay que tener en cuenta, que parámetros legales como el establecido en el numeral primero del artículo 32 del decreto 1283 de 1996, indican que las víctimas accidentes de tránsito tienen derecho al reconocimiento de Gastos Médicos hasta su total rehabilitación y recuperación de las secuelas producidas, que debe ser el elemento fundamental de la indemnización, en armonía con la función social que cumple el Seguro Obligatorio SOAT.

7. ¿Cómo funciona, el amparo de incapacidad permanente?.

En los amparos de gastos médicos, gastos de transporte y movilización de víctimas y gastos funerarios, se observa que el SOAT funciona a título de reembolso, hasta el límite del valor asegurado, para el caso de muerte, opera como un pago automático por la suma asegurada, pero en la incapacidad permanente, la forma como se indemniza es totalmente distinta, veamos las generalidades y particularidades, de dicha cobertura:

7.1 Concepto:

La Indemnización por Incapacidad Permanente que ampara el SOAT (decreto 1032 de 1991), se refiere a la pérdida de capacidad laboral generada por un

accidente de tránsito, representada en un porcentaje, calificación que se realiza conforme a lo planteado en el decreto 917 de 1999 (tabla de calificación), este porcentaje resulta como secuela de la lesión en el accidente de tránsito.

El decreto 1283 de 1996, establece para el pago de la Incapacidad Permanente, que a la solicitud o reclamación “se deberá acompañar el Certificado expedido por la Junta de Calificación de Invalidez de que trata la Ley 100 y sus decretos reglamentarios” (ver artículo 36 literal B numeral 2º decreto 1283 de 1996), norma esta revaluada y ratificada en la **Circular Externa No. 042 de 1999** de la Superintendencia Bancaria de Colombia hoy Superintendencia Financiera de Colombia; pues en la Cláusula Cuarta “Presentación de la reclamación” se establece lo siguiente de manera textual “...Para determinar el valor de la indemnización por incapacidad permanente, es obligatorio aportar el certificado o dictamen expedido por las juntas de calificación de invalidez.” Como se observa este requisito no es de arbitrio de la aseguradora; sino de índole legal y de obligatorio cumplimiento a cargo de la persona natural que considere tener derecho a las prestaciones aseguradas en este amparo. Este requisito como se ha reiterado es de índole legal y es al beneficiario a quien le corresponde la carga de la prueba conforme a lo que se mencionó atrás en el punto No. 4.

7.2 Caso practico, amparo de Incapacidad Permanente: A manera de ejemplo se expone el siguiente caso donde se observa de manera clara la operancia de este amparo:

La Junta Regional de Calificación de Invalidez de departamento XX, valoró al señor PP en el año 2001, quien sufrió un accidente de tránsito ese mismo año, dicha valoración, arrojó como resultado de Porcentaje de Perdida de Capacidad Laboral el 48.35%, a este porcentaje se le debe realizar la siguiente liquidación, teniendo como referencia el límite máximo de la cobertura SOAT para este amparo en el año 2001:

100% (perdida de capacidad Laboral) = \$1.716.000.oo (180 SMDLV 2001)

48.35% (perdida de capacidad Laboral) = = 180SMDLV 2001 x 48.35%

= \$829.686.oo (valor a indemnizar)

La Compañía Aseguradora asume la indemnización aplicando la cobertura legal, al porcentaje de perdida de capacidad laboral que sea determinado en una víctima de accidente de tránsito, siempre que corresponda a Incapacidad Permanente.

8. Obligaciones que surgen en la Atención Médica de las víctimas de accidentes de tránsito.

Suelen confundirse, las obligaciones del prestador del servicio (Clínicas y Hospitales) y las del pagador (Aseguradoras), respecto de la atención de las víctimas de accidentes de tránsito. Por ello, se precisa lo siguiente:

Las Compañías Aseguradoras en las atenciones de víctimas en accidentes de tránsito actúan como **administradora de recursos de un plan de beneficios**, la ley **no** faculta a estas entidades, para autorizar la prestación de determinado servicio médico o suministro de materiales o medicamentos a institución hospitalaria o clínica alguna en favor de las víctimas de accidentes de tránsito, simplemente una vez el paciente es atendido en una clínica u hospital, la institución encargada direcciona la reclamación y la Aseguradora entra a auditar la cuenta y realizar el pago, glosa u objeción correspondiente.

Conforme a la normatividad vigente que rige el SOAT y a directrices emanadas de la Superintendencia Nacional de Salud, *“Las instituciones prestadoras de Servicio de Salud y las Entidades promotoras de Salud o las entidades de seguridad y previsión social, están obligadas a prestar la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por los daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito... (Numeral 1 artículo 177 decreto 663 de 1993). En consecuencia, considerando el nivel de atención y grado de complejidad, la institución que haya recibido al paciente, es responsable de la integralidad de la atención, hasta tanto no se supere el monto de las coberturas del seguro de accidentes de tránsito y del Fondo de Solidaridad y Garantía, después de lo cual la responsabilidad del pago de los servicios recae sobre la entidad responsable del afiliado o vinculado” (CIRCULAR EXTERNA No. 014 de 1995 Superintendencia Nacional de Salud).*

La **SENTENCIA T-11/03 del 13 de febrero de 2003**, proferida por la Corte Constitucional de Colombia dentro de la tutela T-671062 (Magistrado Ponente Marco Gerardo Monroy Cabra) establece y distingue de manera clara y meridiana las obligaciones y responsabilidades tanto de la aseguradora como de la institución de salud en la protección al derecho de salud, al respecto se transcribe lo siguiente: **SENTENCIA T-11/03 del 13 de febrero de 2003 CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA.** *“...Es decir el tratamiento médico debe ser suministrado por los hospitales o clínicas, públicos o privados, no por las aseguradoras. Éstas son administradoras del capital con el cual se cubre el tratamiento médico. ...Una vez suministrada la atención médica los hospitales y clínicas cobran a la compañía aseguradora que haya expedido la póliza o al fondo de solidaridad y garantía (Fosyga), según el caso. Una vez agotada la cuantía*

para los servicios de atención médico-quirúrgica que cubre el SOAT, es decir los 500 salarios mínimos diarios vigentes al momento del accidente, el hospital o clínica reclamará ante el fondo de solidaridad y garantía, Subcuenta de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito, hasta un máximo equivalente a 300 salarios mínimos diarios vigentes al momento del accidente. En caso de que la cuenta supere los 800 salarios mínimos diarios vigentes a la fecha del accidente, el excedente será asumido por la Empresa Promotora de Salud (EPS) o la Entidad de Medicina Prepagada a la cual esté afiliada la víctima o por el responsable del accidente. En caso de accidente de tránsito catalogado como accidente trabajo, el excedente lo reconocerá la Administradora de Riesgos Profesionales.

Así las cosas, se reitera, las Aseguradoras son simplemente administradoras de recursos de la seguridad social en salud, más la responsabilidad de la atención integral al paciente radica en la institución hospitalaria o clínica; quien es en últimas, quien direcciona la reclamación, pues es quien califica el evento en primera instancia, presta el servicio y suministra los medicamentos.

9. Servicios que pueden cobrar las instituciones prestadoras del servicio de salud.

Las instituciones prestadoras del servicio de salud (IPS), en caso de atención a víctimas de accidentes de tránsito pueden cobrar o facturar los siguientes servicios:

9.1 Servicios Médico Quirúrgicos, los cuales comprenden:

- + Atención inicial de urgencias,
- + Hospitalización,
- + Suministro de material médico, quirúrgico, osteosíntesis, ortesis y prótesis
- + Suministro de medicamentos
- + Tratamiento y procedimientos quirúrgicos
- + Servicios de diagnóstico
- + Rehabilitación

Los servicios médico quirúrgicos, han sido definidos en el Decreto 1283 de 1996, en el artículo 32 numeral primero como: *“Se entienden por servicios médico quirúrgicos, todos aquellos servicios destinados a lograr la estabilización del paciente, al tratamiento de las patologías resultantes de manera directa del ...accidente de tránsito y a la rehabilitación de las secuelas producidas.”*. Con base en este concepto legal, es dado en algunos casos, que los servicios facturados sean glosados (no pagados) por las aseguradoras, pues los mismos no tienen la finalidad que exige el concepto descrito en el artículo 32 referido, pues no

es tendiente a estabilizar al paciente, o a tratar su patología, o a rehabilitarlo, como ejemplo se expone el EXAMEN DE EMBRIAGUEZ que facturan algunos prestadores con cargo al SOAT.

9.2. Gastos de transporte y movilización de víctimas.

En lo referente a gastos de transporte y movilización de las víctimas, concepto que también pueden facturar los prestadores, ha existido en Colombia, divergencia en cuanto a la tarifa a facturar por este concepto. Ya se dijo que dicho amparo cubre hasta diez veces el salario mínimo diario legal vigente en el momento del accidente, pero veamos porqué se presta para discusión en el momento de facturar:

Es importante referirse a los antecedentes normativos que regulan la materia, para así comprender aún más la legislación actual. El decreto 2878 de 1991, por el cual se reglamentó el decreto 1032 de 1991, regulaba en el artículo 9°. Lo atinente al transporte y movilización de las víctimas de accidente de tránsito a los establecimientos hospitalarios o clínicos haciendo diferencias tarifarias; dependiendo de si el traslado se producía dentro del área urbana del sitio de ocurrencia del accidente, en cuyo caso se reconocía el equivalente a tres salarios mínimos diarios legales vigentes a la fecha de ocurrencia del accidente. Si este se producía de un municipio a otro o si el accidente ocurría en carretera, se reconocía el valor equivalente a diez salarios mínimos diarios legales vigentes a la fecha del evento.

Posteriormente se expidió el decreto 663 de 1993 contentivo del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, el cual recopiló el Decreto 1032 de 1991 estableciendo en el literal e, del numeral 1° del artículo 193 que los “ *Gastos de transporte y movilización de las víctimas de establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud...*” serán cubiertos por el Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito “SOAT”, en cuantía equivalente a “...diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente”.

El precepto legal actual; numeral 5°. Artículo 32 del Decreto 1283 de 1996 estima que por “...*gastos de transporte y movilización de víctimas desde los sitios de ocurrencia del evento catastrófico o accidente de tránsito al primer centro asistencial a donde sea llevada la víctima para efectos de su estabilización...*” se

reconoce un valor equivalente de “...**hasta 10 salarios mínimos legales diarios vigentes al momento de la ocurrencia del evento**”. Sin duda esta es la norma aplicable en la actualidad, cabe señalar aquí que dicha cuantía es el límite más alto asegurable para estos eventos, pero en ningún caso constituye la tarifa del servicio, la cual podrá ser **menor o mayor** dependiendo del transporte prestado.

En caso de que las tarifas sobrepasen el margen equivalente a los mencionados salarios, solo se cubrirá el valor correspondiente a estos últimos. En conclusión, el valor equivalente a diez (10) salarios mínimos legales diarios es el monto máximo a reconocer, sin perjuicio de que las empresas privadas de ambulancia establezcan sus propias tarifas y/o acuerdos con las diferentes aseguradoras.

Así las cosas, una Compañía Aseguradora reconoce por traslado del paciente del lugar del accidente al primer centro asistencia el equivalente a 3 Salarios Mínimos diarios vigentes si el traslado es dentro de los perímetros urbanos de la ciudad y 10 salarios mínimos diarios vigentes si el traslado es de un municipio a otro o desde fuera de los límites urbanos de la ciudad, conforme a lo que se explicó a tras, al referirnos al Decreto 2878 de 1991, artículo 9º (Página 27), esto sin perjuicio de los acuerdos, que puedan presentarse entre el prestador del servicio y el asegurador responsable del pago.

10. Ante quienes deben reclamar las Instituciones Prestadoras del Servicio de Salud, cuando el evento sea catalogado Accidente de Tránsito?

Las instituciones hospitalarias, clínicas públicas y privadas, que hayan prestado los servicios médicos quirúrgicos a una víctima de accidente de tránsito, deberán seguir el siguiente orden de facturación, a medida que se van causando los servicios:

1. A la Compañía de Seguros que haya expedido la respectiva póliza SOAT, hasta agotar los 500 salarios mínimos diarios vigentes, por el amparo de gastos médicos.
2. A la subcuenta de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía, hasta 500 salarios mínimos diarios vigentes, por el amparo de gastos médicos, cuando el automotor involucrado **no** posea SOAT, o sea un vehículo fantasma.
3. A la subcuenta de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía, hasta 300 salarios mínimos diarios vigentes, por el amparo de gastos médicos, cuando existiendo SOAT, el valor de la cobertura haya sido agotado. Si no existe Soat, la reclamación

se podrá efectuar a dicha subcuenta, hasta 800 salarios mínimos diarios vigentes, por el amparo de gastos médicos.

4. A la Entidad Promotora de Salud EPS, a la cual esté afiliada la víctima o a la Administradora de Riesgos Profesionales en caso de ser considerado accidente de trabajo. Esta acción de reclamación contra estas entidades, opera una vez agotadas las dos instancias anteriores.
5. A la Entidad de Medicina Prepagada, si la víctima se encuentra afiliada a dicho régimen, agotadas las instancias anteriores.
6. A la víctima, familiares o responsables de la víctima, cuando se han superado los 800 salarios mínimos legales diarios y aún la cuenta presenta excedentes y la víctima tiene capacidad de pago y no se encuentra afiliada al sistema de seguridad social en salud.
7. A las direcciones seccionales de salud, cuando el paciente es vinculado a dicho sistema y no tiene capacidad de pago, y una vez superados los 800 salarios mínimos legales diarios.
8. A la entidad territorial respectiva (municipio), cuando agotada la Cobertura SOAT y Fosyga, la víctima no está afiliada a ningún otro tipo de régimen en salud, generalmente.

11.¿Que tarifas, deben aplicar las Clínicas y Hospitales, para el cobro o facturación de servicios médicos prestados a las víctimas de Accidentes de Tránsito?.

Corresponden a las tarifas señaladas en el Decreto 2423 del 31 de Diciembre de 1996, las cuales son de obligatorio cumplimiento, tanto por la entidades públicas como por las entidades particulares.

12. MANUAL TARIFARIO VIGENTE PARA LAS RECLAMACIONES, CON CARGO AL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO SOAT. DECRETO 2423 DEL 31 DE DICIEMBRE DE 1996.

Este manual tarifario consta de cinco capítulos, los cuales se han resumido así:

Capítulo I:

Se establece el campo de aplicación y la obligatoriedad de su observancia para las Instituciones Prestadoras del Servicio de Salud.

Capítulo II:

Establece algunas definiciones, a efectos de la aplicabilidad del manual de tarifas.

Capítulo III:

Está descrita la nomenclatura y clasificación de las intervenciones y procedimientos quirúrgicos por especialidades.

Se clasifican los procedimientos, de acuerdo a su complejidad en 16 grupos, que van en forma consecutiva del código 02 al 13 y salta del 20 al 23.

Capítulo IV:

Realiza una agrupación de los procedimientos y exámenes, de acuerdo a su complejidad científica (Conjuntos Integrales de Atención – Paquetes).

Capítulo V:

En este capítulo se establecen las tarifas, de los procedimientos intrahospitalarios y ambulatorios, los servicios profesionales, derechos de sala, materiales, suministros y equipos, explicando detalladamente cada uno de los servicios.

Respecto de este Manual, se considera como al profesional idóneo para su manejo, al **Médico, especializado en auditoría de salud**, debido a la gran cantidad terminología científica ahí utilizada. Pero se ha querido traer a colación algunos temas, ahí contenidos y que se prestan para diferentes interpretaciones, las cuales han conllevado a una deficiente facturación por parte del prestador del servicio de salud.

12.1. Interpretación y aplicabilidad del Artículo 52 del Manual Tarifario SOAT. Procedimientos Cruentos e Incruentos.

En primer lugar, es del caso referirse al antecedente normativo inmediato, el cual ayuda a entender y comprender el alcance de la legislación actual.

Establecía la resolución 002389 de 1994 expedida por el Ministerio de Salud, hoy día de Protección Social, en su artículo quincuagésimo segundo que “ Las intervenciones incruentas definidas como tal en ... que demanden para su realización el uso de salas quirúrgicas o salas especiales... se reconocerá por el derecho de su uso... un valor equivalente al cuarenta y cinco por ciento (45%) de la tarifa correspondiente a **servicios profesionales del cirujano** de acuerdo con el grupo de clasificación del procedimiento...”.

Como segunda medida, se hace necesario precisar lo que reza la norma vigente y en la cual debe estar fundamentado el sistema de facturación. El artículo 52 del Decreto 2423 de 1996 que refiere: *“Las intervenciones incruentas que demanden para su realización el uso de salas quirúrgicas o salas especiales dotadas para tal fin (cateterismo, reducción cerrada de fracturas y luxaciones, fotocoagulación de retina, algunos procedimientos endoscópicos, etc.), se reconocerá por el derecho a su uso, que comprende: la dotación básica, ropas de enfermería, un valor equivalente al cuarenta y cinco por ciento (45%) adicional de acuerdo con el grupo quirúrgico o la tarifa establecida para cada procedimiento”* (Subrayado fuera de texto), al referirse al Grupo Quirúrgico o a la tarifa establecida para cada procedimiento, no puede entenderse nada diferente a que hace referencia a los servicios profesionales del cirujano, que están tasados de acuerdo con el grado de complejidad del procedimiento, pues de no ser así, otra interpretación conduciría a una situación completamente ilógica, al pretender cobrar derechos de sala en procedimientos incruentos superiores al costo establecido para estos derechos en procedimientos cruentos.

Para una mejor comprensión, se plantea un ejemplo práctico que demuestra a las claras cual debe ser la interpretación de la norma:

Ejemplo:

Para un procedimiento cruento (es aquel que para su practica requiere incisión o herida de piel) del Grupo 8, los derechos de sala tienen un costo de \$160.500 este valor incluye: la dotación básica del quirófano, los equipos, sus accesorios e implementos, instrumental, ropa reutilizable o desechable, los servicios de enfermería, esterilización, instrumentadora, circulantes y recuperación hasta seis (6) horas. Para un procedimiento Incruento (es aquel que para su practica **NO** requiere incisión o apertura de piel) del mismo Grupo anterior, los derechos de la sala tendrían un costo de \$232.735, este valor incluye dotación básica de sala y ropa de enfermería, utilización significativa inferior a la del procedimiento cruento.

Es claro en el ejemplo anterior, que sería inequitativo y desfasado aplicar la norma de esta forma, pues un procedimiento de menor complejidad en el que el valor

incluye menos recursos humanos, físicos y menor dotación, valga mas que otro del mismo grupo con mayor complejidad.

12.2. Glosas efectuadas por las Compañías de Seguros en aplicación al Acuerdo de medicamentos:

Habrà de repetirse aquÌ, que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT hoy por hoy y a partir de la promulgación de la Ley 100 de 1993, hace parte integral del Sistema General de Seguridad Social en Salud, es catalogado como servicio de salud público esencial (Decreto 806 de 1998) y desarrolla un papel de suprema importancia en el equilibrio financiero de las diferentes cuentas que sostienen el sistema, causa por la cual en la prescripción y cobertura de medicamentos se deben observar los principios inherentes al propio sistema como los de racionalidad, igualdad, costo-efectividad entre otros.

Aunado a lo anterior y sin lugar a duda alguna, el SOAT cumple una función social tal como se plasmó en este documento, dentro del engranaje del Sistema de Seguridad Social en salud y al ser este Seguro parte integral de la Seguridad Social, se debe observar la normatividad vigente existente para el propio Sistema.

Ahora bien, no sería razonable pensar que en la atención de una víctima de accidente de tránsito existiera “libertad” de prescripción de medicamentos sin tener en cuenta criterios como el de **costo – efectividad** pregonado en la regulación del Sistema de Seguridad Social y las condiciones económicas actuales del país, pues debe existir racionalidad en la administración de los recursos propios del Sistema de Seguridad Social.

Ese manejo racional de la cobertura del SOAT debe estar acorde y consecuente con el tratamiento integral que debe recibir el paciente, pues esto permite no solo estar en armonía con el Sistema General de Seguridad Social en Salud en cuanto a la función social, sino la posibilidad de que los pacientes alcancen a recibir un tratamiento integral con la cobertura del amparo de Gastos Médicos de la póliza SOAT y del FOSYGA.

El Decreto 2423 de 1996 (Manual Tarifario vigente para el SOAT), en su artículo 2º., para las definiciones nos remite a la Resolución 5261 de 1994 que es el manual de actividades, intervenciones y procedimientos del Plan Obligatorio de Salud en el Sistema General de Seguridad Social en Salud, aquÌ se establecen los criterios y mecanismos para la prescripción de medicamentos y es así como en su Artículo 13 se señala que la prescripción de medicamentos debe ceñirse a los autorizados en el **MANUAL DE MEDICAMENTOS**, que no es otro que el **Acuerdo 228 de 2002**.

Aunado a los parámetros legales ya señalados, se encuentra que la Resolución 1830 de 1999 expedida por el Ministerio de Salud, “Por la cual se adopta para Colombia las CODIFICACIONES UNICAS DE ESPECIALIDADES EN SALUD, OCUPACIONES, ACTIVIDADES ECONOMICAS Y MEDICAMENTOS ESENCIALES” para el Sistema Integral de información del SGSSS-SIIS., en su artículo 2º., indica que las Compañías de Seguros están en la obligación de asumir las codificaciones de los medicamentos esenciales; es decir los señalados en el Acuerdo 228 de 2002.

No obstante a lo anterior; se deben observar, las excepciones existentes en la normatividad, exclusiones que la misma ley hace en la aplicabilidad del Acuerdo 228 de 2002, pues es evidente que en aquellos casos donde existe sustentación médica con indicación del profesional tratante, el pago de los medicamentos no incluidos en el Acuerdo referido son atendidos sin ninguna restricción.

12.3 Glosas efectuadas por las Compañías de Seguros en aplicación al artículo 64 del manual tarifario:

El Decreto 2423 de 1996, indica que es una obligación del prestador del servicio de salud facturar bajo la modalidad de **“conjunto integral de atención”** salvo determinadas excepciones como carencia de recurso profesional (Artículo 66 decreto 2423 de 1996).

Partiendo de esta disposición de orden legal y conforme a lo establecido en el párrafo 1 del artículo 64 del decreto mencionado *“El valor de cada conjunto es la suma máxima que se pagará cuando se efectúe la prestación del servicio en forma integral, y que comprende, consulta prequirúrgica, preanestésica, práctica de los exámenes de apoyo, diagnóstico que los protocolos exigen como soporte para la valoración del paciente y realización de la intervención o procedimiento, ejecución del tratamiento medico quirúrgico objeto del conjunto, atención intrahospitalaria con todos sus componentes y los controles postquirúrgicos ambulatorios...”*. es obligación tanto del administrador de los recursos de un plan de beneficios consagrado a favor de víctimas de accidentes de tránsito (las Aseguradoras), como del prestador del servicio (Clínicas y Hospitales); ajustarse al manual tarifario referido.

12.4 Pago de RX (Aplicación artículo 23 párrafo 1º del manual tarifario).

Las glosas efectuadas en aplicación al artículo 23 párrafo 1º del manual tarifario (decreto 2423 de 1996) se presentan con frecuencia por lo siguiente:

Establece la norma referida lo que sigue: Artículo 23 párrafo 1º “ *las tarifas contempladas en este artículo son los valores que se reconocen por la práctica de los estudios con sus proyecciones convencionales y cuando el procedimiento lleve el respectivo informe escrito del médico especialista radiólogo (subrayado fura de texto). En caso de que el radiólogo no realice la correspondiente lectura al valor estipulado para cada examen, se le descontará el veinticinco por ciento (25%).*”.

Si los estudios de RX, son remitidos a la aseguradora sin la correspondiente lectura de radiólogo, serán objeto de pago parcial o glosa.

13. ANEXO. Algunas definiciones, aplicables en la operancia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito:

Estos conceptos nos aclaren la definición de accidente de tránsito, nos permiten entender casos prácticos que ocurren con cotidianidad, por lo que se transcriben algunos relevantes, contenidos en el **Código Nacional de Tránsito, Ley 769 del año 2002**, a saber:

“ARTÍCULO 2º Ley 769 de 2002. DEFINICIONES.

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholometría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Automóvil, antiguo: Automotor que haya cumplido 35 años y que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

Automóvil clásico: Automotor que haya cumplido 50 años y que además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Barrera para control vehicular: Dispositivo dotado de punzones pinchallantas para uso en retenes y puesto de control de las fuerzas militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camioneta picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semi-remolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de personas o de carga.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya".

Centro de diagnóstico automotor: Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cilindrada: Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor.

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

Columna motorizada: Son todos los vehículos autopropulsados o tractados que hacen parte de un mismo grupo de desplazamiento militar, bajo el mando de un comandante que los dirige o coordina.

Combinación de vehículos: Conjunto acoplado de dos (2) o más unidades vehiculares.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Conjunto óptico: Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Equipo de prevención y seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Línea de vehículo: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

Luces de emergencia: Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia.

Luces de estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

Luces exploradoras o antiniebla: Dispositivos de alumbrado especial que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad.

Maquinaria rodante de construcción o minería: Vehículo automotor destinado exclusivamente a obras industriales, incluidas las de minería, construcción y conservación de obras, que por sus características técnicas y físicas no pueden transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Microbús: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

Modelo del vehículo: Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Mototriciclo: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Nivel de emisión de gases contaminantes: Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Paso a nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Pequeños remolques: Vehículo no motorizado con capacidad hasta de una tonelada, halado por un automotor y dotado de su sistema de luces reflectivas y frenos.

Peso bruto vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Placa: Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo precedía en el mismo carril de una calzada.

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro terrestre automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

Sardinel: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Semirremolques: Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Señales luminosas de peligro: Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.

Separador: Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.

Tipo de carrocería: Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Transformación de vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales,

Unidad tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vehículo agrícola: Vehículo automotor provisto de una configuración especial, destinado exclusivamente a labores agrícolas.

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

Vehículo de servicio diplomático o consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

14. ANEXO. Se ha considerado importante igualmente, transcribir y enunciar algunas reglas generales de educación en el tránsito de automotores, peatones y ciclistas, contenidas en el Código Nacional de Tránsito.

“ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

ARTÍCULO 58. PROHIBICIONES A LOS PEATONES. Los peatones no podrán:

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Remolcarse de vehículos en movimiento.

Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

PARÁGRAFO 1o. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

PARÁGRAFO 2o. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

ARTÍCULO 59. LIMITACIONES A PEATONES ESPECIALES. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.

Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.

Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.

Los menores de seis (6) años.

Los ancianos.

ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

ARTÍCULO 62. RESPETO A LOS CONGLOMERADOS. Todo conductor de un vehículo deberá respetar las formaciones de tropas, desfiles, columnas motorizadas de fuerza pública, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas.

ARTÍCULO 63. RESPETO A LOS DERECHOS DE LOS PEATONES. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.

ARTÍCULO 64. CESIÓN DE PASO EN LA VÍA A VEHÍCULOS DE EMERGENCIA. Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. En todo caso los vehículos de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección.

PARÁGRAFO. En calzadas de tres (3) carriles, deberá procurarse despejar, como mínimo, el carril del medio para el paso de estos vehículos. Si tiene más de tres (3), se despejará el siguiente al del carril más rápido, o por donde lo haya demarcado la autoridad de tránsito mediante señalización especial. En todo caso se permitirá el paso.

ARTÍCULO 65. UTILIZACIÓN DE LA SEÑAL DE PARQUEO. Todo conductor, al detener su vehículo en la vía pública, deberá utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, orillarse al lado derecho de la vía y no efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.

ARTÍCULO 66. GIROS EN CRUCE DE INTERSECCIÓN. El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando le corresponda.

En ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre la vía férrea, un paso peatonal o una intersección o un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP. Todo conductor deberá permanecer a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea.

PARÁGRAFO. Ningún conductor deberá frenar intempestivamente y disminuir la velocidad sin cerciorarse que la maniobra no ofrezca peligro.

ARTÍCULO 67. UTILIZACIÓN DE SEÑALES. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

Para cruzar a la izquierda o cambio de carril sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.

Para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.

Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

PARÁGRAFO 1o. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional deberá ponerse por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.

PARÁGRAFO 2o. El conductor deberá detener el vehículo para indicar al peatón con una señal de mano que tiene preferencia al paso de la vía, siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

PARÁGRAFO 1o. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

PARÁGRAFO 2o. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

ARTÍCULO 69. RETROCESO EN LAS VÍAS PÚBLICAS. No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.

Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.

PARÁGRAFO. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.

ARTÍCULO 70. PRELACIÓN EN INTERSECCIONES O GIROS. Normas de prelación en intersecciones y situaciones de giros en las cuales dos (2) o más vehículos puedan interferir:

Cuando dos (2) o más vehículos transiten en sentido contrario por una vía de doble sentido de tránsito e intenten girar al mismo lado, tiene prelación el que va a girar a la derecha; en las pendientes, tiene prelación el vehículo que sube.

En intersecciones no señalizadas, salvo en glorietas, tiene prelación el vehículo que se encuentre a la derecha.

Si dos (2) o más vehículos que transitan en sentido opuesto llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la izquierda, tiene prelación el vehículo que va a seguir derecho.

Cuando un vehículo se encuentre dentro de una glorieta, tiene prelación sobre los que van a entrar a ella, siempre y cuando esté en movimiento.

Cuando dos vehículos que transitan por vías diferentes llegan a una intersección y uno de ellos va a girar a la derecha, tiene prelación el vehículo que se encuentra a la derecha.

Cuando un vehículo desee girar a la izquierda o a la derecha, debe buscar con anterioridad el carril más cercano a su giro e ingresar a la otra vía por el carril más próximo según el sentido de circulación.

ARTÍCULO 71. INICIO DE MARCHA. Al poner en movimiento un vehículo estacionado se utilizará la señal direccional respectiva, dando prelación a los demás vehículos en marcha y tomando las precauciones para evitar choques con los vehículos que se aproximen.

ARTÍCULO 72. REMOLQUE DE VEHÍCULOS. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.

ARTÍCULO 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADELANTAR OTRO VEHÍCULO. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

En intersecciones

En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.

En curvas o pendientes.

Cuando la visibilidad sea desfavorable.

En las proximidades de pasos de peatones.

En las intersecciones de las vías férreas.

Por la berma o por la derecha de un vehículo.

En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección.

ARTÍCULO 75. ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS. En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.

ARTÍCULO 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.

En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.

En curvas.

Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

ARTÍCULO 77. NORMAS PARA ESTACIONAR. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro. Quien haga caso omiso a este artículo será sancionado por la autoridad competente con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.

ARTÍCULO 78. ZONAS Y HORARIOS DE ESTACIONAMIENTO ESPECIALES. Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.

Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

Las autoridades de tránsito definirán las horas y zonas para el cargue o descargue de mercancías.

ARTÍCULO 79. ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA. No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de

reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:

En los perímetros rurales, fuera de la zona transitada de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.

Cuando corresponda a zonas de estacionamiento prohibido, sólo podrá permanecer el tiempo necesario para su remolque, que no podrá ser superior a treinta (30) minutos.

PARÁGRAFO. Está prohibido reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias.

ARTÍCULO 80. MEDIDAS PARA EVITAR EL MOVIMIENTO DE VEHÍCULO ESTACIONADO. Siempre que el conductor descienda del vehículo, deberá tomar las medidas necesarias para evitar que éste se ponga en movimiento.

PARÁGRAFO. Cuando se trate de vehículos de tracción animal, deberán bloquearse las ruedas para evitar su movimiento.

ARTÍCULO 81. PUERTAS CERRADAS. Los vehículos deberán transitar siempre con todas sus puertas debidamente cerradas.

ARTÍCULO 82. CINTURÓN DE SEGURIDAD. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.

ARTÍCULO 83. PROHIBICIÓN DE LLEVAR PASAJEROS EN LA PARTE EXTERIOR DEL VEHÍCULO. Ningún vehículo podrá llevar pasajeros en su parte exterior, o fuera de la cabina, salvo aquellos que por su naturaleza así lo requieran, tales como los vehículos de atención de incendios y recolección de basuras. No se permite la movilización de pasajeros en los estribos de los vehículos.

ARTÍCULO 84. NORMAS PARA EL TRANSPORTE DE ESTUDIANTES. En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 85. APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE. El aprovisionamiento de combustible a los vehículos debe hacerse con el motor apagado.

Los conductores de vehículos de servicio público de radio de acción nacional y los de transporte especial y escolar, al aprovisionarse de combustible deberán hacer descender a los pasajeros. Los vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal, no podrán aprovisionar combustible mientras que estén prestando el servicio.

Los conductores de servicio público no deben, en ninguna circunstancia, abandonar el vehículo dejando los pasajeros dentro de él.

ARTÍCULO 86. DE LAS LUCES EXTERIORES. Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean

adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.

Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

PARÁGRAFO. Ningún vehículo podrá portar luces exploradoras en la parte posterior.

CONCLUSIONES

1. El SOAT es un seguro para todos los vehículos automotores que transitan por el territorio colombiano. Ampara los daños corporales causados a las personas como resultado de un accidente de tránsito, ya sean peatones, pasajeros o conductores.
2. El SOAT cumple con una función humanitaria de opción por la vida ya que, el conductor, los pasajeros del vehículo y los peatones afectados pueden recibir atención médica en cualquier centro de salud o entidad hospitalaria pública o privada hasta su rehabilitación definitiva.
3. El SOAT tiene dos funciones primordiales:
 - Sufragar gastos médicos, indemnización por incapacidad permanente, por muerte y gastos funerarios.
 - Contribuir al financiamiento de la seguridad social en salud de Colombia.
4. Demasiada normatividad dispersa y desconocimiento de las instituciones medicas, las victimas y los beneficiarios para la aplicación de las coberturas del SOAT.
5. Según estudios la mayoría de accidentes de tránsito se ocasionan por distracción. Los conductores de servicio público, privado y los motociclistas consideran que los seis aspectos de mayor distracción son: Hablar por celular el 53%, la presencia de personas llamativas en las vías (mujeres y hombres) el 32%, hablar con los pasajeros el 23%, cambiar de emisoras el 19%, mirar publicidad el 15% y conducir cuando se tienen preocupaciones el 12%.

RECOMENDACIONES

1. El SOAT no debe ser un seguro obligatorio sino una garantía del estado que debe financiar la seguridad social a través de una contribución impuesta a cualquier medio de transporte que opere en el país.
2. Se debe unificar la normatividad y regulación del SOAT (o la contribución correspondiente) para garantizar el cumplimiento de su finalidad social a través de mecanismos de accesibilidad.
3. El SOAT debe ser exigido a cualquier medio de transporte para garantizar una cobertura universal a cualquier persona que sufra lesiones causadas por un medio de transporte
4. La unificación de la normatividad para garantizar el acceso al sistema de seguridad social en salud para accidentes de tránsito, necesita continuar con el acompañamiento de campañas de educación y sensibilización.
5. Sanciones personales severas, cuando el accidente de tránsito se ocasione por violación de una norma.

BIBLIOGRAFIA

1. Ley 36 de 1986
2. Decreto 1032 de 1991
3. Decreto 2544 de 1987
4. Decreto 2878 de 1991
5. Decreto 0663 de 1993 Estatuto Orgánico del Sistema Financiero
6. Decreto 1283 de 1996
7. Decreto 2423 de 1996
8. Decreto 806 de 1998
9. Ley 100 de 1993
10. Código Nacional de Tránsito
11. Código de Comercio