

editorial)

Talento, trabajo y dinamismo, claves para nuevos retos

Desde APCAS nos abrimos camino con fuerza en este mundo de retos e incertidumbres donde los Peritos de Seguros y Comisarios de Averías tenemos mucho que decir y que aportar. Nuestro trabajo se está centrando en actualizarnos, en evolucionar acorde a los tiempos para que nuestros asociados tengan los conocimientos y las herramientas necesarias que les permitan ser mejores profesionales. Con este fin hay ya en marcha varios grupos de trabajo que abarcan distintas áreas, como es la de la formación, digitalización, seguridad vial y certificación, además del denominado “grupo APCAS 2030”, formado ante la perspectiva de cómo será la asociación en poco más de una década.

APCAS es un espacio de confianza en el que todos defendemos los mismos intereses, en el que todos luchamos por salir adelante y aportar valor

Somos conscientes de que contamos con un enorme talento entre nuestros asociados y, por ello, sería una inconsciencia no aprovecharlo. La participación y las aportaciones que muchos de ellos hacen, por ejemplo, en estos grupos de trabajo, son un valor añadido a lo que vamos consiguiendo día a día con esfuerzo y tesón. El presidente de APCAS, Fernando Muñoz, lo indica en la sección ‘Encuentro con...’ de este número refiriéndose a los grandes avances que se están logrando en cuanto a la digitalización: “Ya tenemos un estándar de comunicación con aseguradoras en siniestro de Automóviles, estamos esperando trabajar con Diversos, contamos con una pequeña empresa de desarrollos informáticos, un sistema de gestión integrado ya con otros servicios...”.

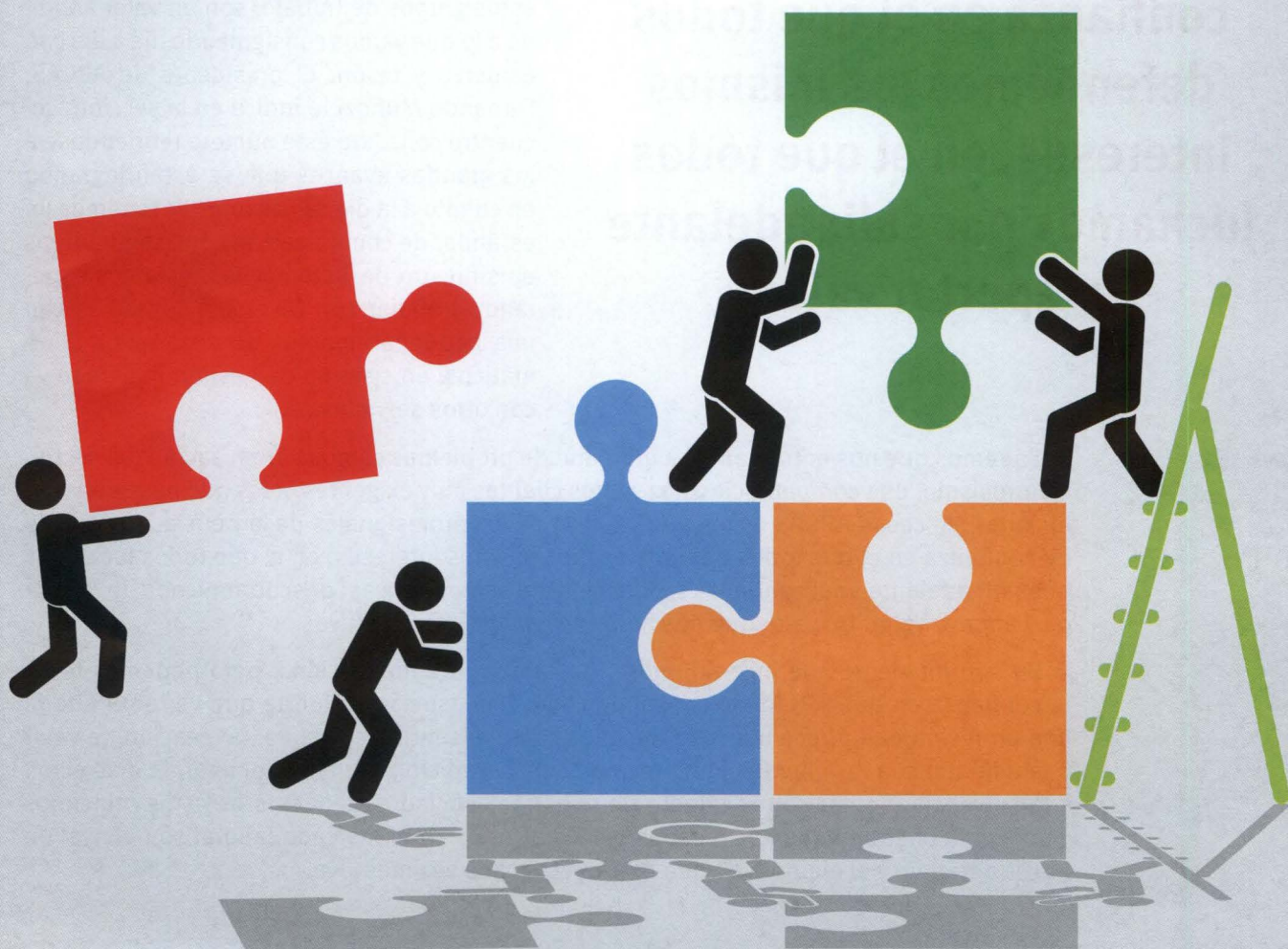
Sabemos que nos enfrentamos a infinidad de problemas como la atomización del sector, el intrusismo, una competencia atroz y unos clientes muy exigentes, a los que buscamos soluciones sin cesar. APCAS es nuestra casa, la de los profesionales de la pericia, un espacio de confianza en el que todos defendemos los mismos intereses, en el que todos luchamos por salir adelante analizando las tendencias del sector para así descubrir nichos de mercado y aportar valor. Un valor que nos hará todavía más competitivos.

Sí, son momentos de incertidumbre, de cambio, de innovación... pero podemos tener la confianza en que APCAS se consolida como una asociación fuerte que vertebrará a toda una profesión que ofrece nuevos principios como el sentido colectivo, la creación de valor o la empatía con los clientes junto a valores más tradicionales como el rigor, la discreción y la solvencia. Contar con el talento de nuestros asociados, tener claros estos principios y poseer las herramientas adecuadas para aplicarlos en el mercado laboral son el aval de nuestro trabajo y el ejemplo de que APCAS está cada vez más viva.

(en portada)

APCAS, una asociación en continua evolución

APCAS se ha subido al tren de una nueva era que está revolucionando la forma de trabajar, de formarse, de vivir. La permanente adaptación al cambio no es fácil, pero estamos hablando de una asociación que mira sin miedo al futuro, que se moderniza y está en continua evolución para que los peritos de seguros y comisarios de averías puedan ejercer su trabajo con una mayor facilidad y con las herramientas necesarias que les hagan cada vez más competitivos. Para afrontar este reto, la organización profesional ha constituido una serie de grupos de trabajo.



Se han creado cinco grupos que trabajan sobre formación, digitalización, seguridad vial, certificación y el diseño de la asociación del futuro

En la actualidad, cinco de estos grupos desarrollan su trabajo: cuatro abarcan las áreas de formación, digitalización, seguridad vial y certificación mientras que el último de ellos, denominado APCAS 2030, tiene como objetivo hacer propuestas sobre el futuro de la propia asociación con el horizonte del año 2030.

Uno de los integrantes de este último, José David García, valora la creación de estos grupos, aunque, a su juicio, incluso debería haber todavía más porque “es donde nos reunimos, intercambiamos experiencias y salen nuevas ideas para la asociación”.

APCAS 2030 se creó por decisión de la Comisión Ejecutiva y comenzó a funcionar el 6 de julio con la idea de hacer una propuesta de cómo los profesionales del sector quieren que sea APCAS en el año 2030. Esta propuesta, tras ser analizada por los órganos representativos de la asociación, serán incluidos en los nuevos Estatutos que deberán ser refrendados por los asociados.

Junto a García, trabajan ya en este objetivo José Antonio García López, Clemente A. García Navarro, Raúl Giménez Gómez,

José Melgarejo Risquez y Lourdes Belén Pérez Salguero.

DIGITALIZACIÓN

El grupo de trabajo sobre Digitalización estudia, entre otros aspectos, los avances que se van produciendo en la plataforma XT50 y debate propuestas para presentar a la Comisión Ejecutiva. Junto a la mejora del programa creado por y para los profesionales de la Pericia, sus integrantes también trabajan en la digitalización de APCAS.

Francisco Javier López Rodríguez (vocal de la Comisión Ejecutiva de APCAS y presidente de la sección autonómica de Andalucía), Raúl Giménez Gómez (presidente de APCAS Castellón

y miembro de la sección autonómica de la Comunidad Valenciana), José Luis Fernández Cordero (presidente de la sección autonómica de Extremadura), Miguel Salvadores Recousó (presidente de la organización provincial de APCAS en A Coruña), Santiago Calzado Pujol (vocal de la Comisión Ejecutiva de APCAS), Aquilino Muñoz Vargas (presidente de APCAS Córdoba y vocal de la Comisión Ejecutiva de APCAS), Carlos Alonso Fernández (director gerente de APCAS), Manuel Pozo Sanz (responsable comercial de APCAS DATA) y Guillermo del Olmo Rosa (responsable de Comunicación y Marketing de APCAS) integran este grupo de trabajo.

La digitalización de APCAS es un proceso que se está realizando poco a poco y que va a suponer un cambio importante tanto a nivel interno como en la imagen que se va a proyectar al exterior.

Según explica Guillermo del Olmo, la información y los datos sobre de cursos, documentos, etc., estarán en ‘la nube’ y lo estarán con una visualización parecida a Google Drive, de manera “mucho más simplificada

CALENDARIO DE FORMACIÓN PARA 2019

En la última reunión del grupo de trabajo de formación se analizó la programación para 2019. A lo largo del próximo año se celebrarán cursos de formación continua, en formato presencial, sobre Seguridad y reparabilidad de vehículos híbridos; Daños en industrias y negocios; Pintura del automóvil y Evidencias electrónicas y ciberseguridad. Como novedad dentro de la dinámica del CEAPS se ofrecerá un amplio abanico de cursos online y webinars. En concreto, se centrarán en el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD); Art 38 y peritación de parte; Estibar y trincar; Valor real o técnico de los bienes; Manejo de la plataforma XT50; Peritar ecológicamente y Pérdida de beneficios.

y más accesible”. Por otro lado, la imagen externa se apreciará en un nuevo diseño de la web corporativa con una línea más actual.

En cuanto a la plataforma XT50, junto a los servicios gratuitos, la versión ‘freemium’ está incorporando una oferta extra de programas demandados por los peritos con el formato pago por uso.

Como bien explica Aquilino Muñoz, es evidente que el nivel de aceptación por parte de los profesionales está creciendo, aunque “a algunos les cueste modernizarse”. Por ello, remarca, la labor de este grupo de tra-

bajo “es también ayudar a que vayan aceptando ese cambio”.

Finalmente, sus miembros también abordan el Estándar de Información entre Entidades Aseguradoras y Peritos de Seguros (EIAP), que se incluirá igualmente de forma gratuita en la plataforma XT50. Según Guillermo del Olmo, se trata “de hacer un diccionario estandarizado” con conceptos universales que faciliten el trabajo entre peritos y aseguradoras.

FORMACIÓN

Pero no solo la digitalización es importante en un mundo profesional que está en continuo cambio. La formación es

fundamental para actualizarse y “no hacer el ridículo”, como señala César Borobia. Este perito médico recién jubilado cree que los grupos de trabajo creados en el seno de APCAS son “necesarios, útiles y positivos de cara al asociado”, entre otras cosas porque hay “un gratificante intercambio con otros profesionales que no son los habituales”.

En este sentido, APCAS, a través de su centro de estudios CEAPS, presenta un amplio abanico de cursos de formación continua, tanto en versión online como presencial, haciendo llegar su oferta a todo el territorio nacional.

COMISIÓN DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD DE APCAS

Uno de los grupos de trabajo de más larga trayectoria, configurado como Comisión, es el que se centra en la Seguridad Vial. La Comisión de Seguridad Vial y Movilidad (CSV+M) de APCAS ha realizado diferentes acciones en las que pone en valor el conocimiento de los peritos en esta materia. Josu Martínez, coordinador de la Comisión, afirma que lo que pretenden como expertos es “poner nuestro granito de arena sobre todo en prevención de siniestros”. Para Martínez, se trata de “un ejercicio de responsabilidad que tenemos como profesionales ante un tema que debe tratarse desde un punto de vista multifactorial”.

La Comisión lleva trabajando más de cinco años con agentes de seguridad vial y haciendo sus propias campañas de concienciación y asesoramiento en los periodos más delicados del año como pueden ser cambios de estaciones, periodos estivales, etc.

En cuanto a las acciones que está llevando a cabo, se encuentra inmersa en poner en marcha el DIPAT (Desarrollo para la información de accidentes de tráfico), una iniciativa que comenzaron hace un par de años para que el perito aporte información sobre seguridad vial a los conductores de los vehículos que perita.

La Comisión se reúne una vez al año, normalmente coincidiendo con la Asamblea General de la asociación, y realiza otras dos o tres más a través de videoconferencia.

Urcisino Rodiel (APCAS Barcelona) cree que, la formación de estos grupos y, en este caso, de la Comisión, resulta “interesante y muy productiva” por las aportaciones de sus miembros, todos profesionales muy involucrados. Junto a Rodiel integran esta Comisión Josu Martínez (secretario nacional de APCAS/ APCAS Euskadi), David de Diego (APCAS Comunidad Valenciana), Juan Carlos Calvo (APCAS Castilla y León), Ángel de la Fuente (APCAS Guipúzcoa), Carlos Seoane (APCAS Sevilla) y Héctor Andrés Izquierdo (APCAS Madrid).

La digitalización de APCAS supondrá un cambio importante tanto interno como en la proyección de la imagen de la asociación

El grupo de trabajo tiene previsto hacer un par de reuniones al año donde proponen nuevos cursos y ponentes, además de valorar la oferta de las acciones formativas propuestas por diferentes proveedores.

Además de los cursos presenciales por especialidades (Autos e Incendios y Riesgos Diversos), desde el CEAPS se ofrece formación transversal para todos los profesionales. Junto a esta formación, explica Silvia Vallejo, responsable de Administración del CEAPS, este año se han puesto en marcha pequeños talleres online, conocidos como webinars, que “han sido todo un éxito porque nos quedamos

sin plazas nada más empezar el plazo de inscripción”. De cara a 2019 se ofertará formación online para comisarios de averías, a quienes también quieren aumentar la oferta con dos o tres cursos presenciales al año.

Miembros de este grupo son Josu Martínez (secretario nacional de APCAS), Silvia Vallejo Olmos (responsable de la administración del CEAPS), Josep Sarrión Roig (secretario autonómico de APCAS en la Comunidad Valenciana y especialista en formación pericial), Fernando Marino Barrenola (docente del CEAPS), Roberto Remírez Soriano (presidente autonómico de APCAS en Navarra), Jordi Romo

(presidente de la organización provincial de APCAS en Girona y secretario y docente del CEAPS), Carlos Alonso (director gerente de APCAS) y Guillermo del Olmo Rosa (responsable de Comunicación y Marketing de APCAS).

CERTIFICACIÓN PROFESIONAL

En lo que se refiere a la certificación profesional, el grupo de trabajo se creó con un doble objetivo: primero, para concienciar a los propios profesionales de que obtenerla es importante como aval de un buen trabajo y, segundo, para luchar contra el intrusismo, muy en alza en la profesión. “Nos ayudará a que el censo funcione mejor y a tener más valor de negocio”, comenta Fernando Muñoz, presidente de APCAS, un miembro más de este grupo.

Para Santiago Calzado, vocal de la Comisión Ejecutiva de APCAS, la creación de un grupo de trabajo en este campo resultaba “imprescindible” a la hora de ir desarrollando la implantación



BruMed Peritos Navales, a su servicio en Baleares

- Inspección de estado y condición de embarcaciones
- Alta especialización en peritaje de siniestros de yates
- Peritajes para P&I y seguros de Casco y Máquina (H&M)
- Valoración pre-aseguramiento de buques
- Investigación del fraude en siniestros navales
- Colaboración con Cías. y abogados maritimistas
- Movilidad geográfica y rapidez de intervención





del proyecto. Un grupo que es “muy activo” debido a la necesidad inmediata de “montar el esquema de certificación” que ahora se encuentra en la fase “más documental”. Esta fase, añade la consultora Blanca Foix, ha sido muy trabajada por todo el equipo técnico y ha necesitado de tiempo y también de mucha reflexión para poder establecer las competencias que se van a requerir a los candidatos y garantizar la calidad y la imparcialidad de la certificación”.

Los pasos que se están dando van dirigidos a construir los pi-

lares del proyecto: constitución de la Comisión del Esquema de Certificación; área tecnológica sobre la que se sustentará, y reuniones, por un lado, con el equipo consultor para elaborar el dossier del proyecto, y, por otro, con ENAC, la entidad acreditadora. Según Foix, “ahora se está trabajando en la metodología del sistema, desarrollando procedimientos que aseguren que los procesos de certificación cumplen con todos los requisitos de la norma ISO17025.”

El grupo de trabajo ha encontrado dificultades porque se trata de un proyecto pionero.

“Desarrollar un esquema eficaz y a la vez ágil y adecuado para el sector ha requerido y sigue requiriendo plantearse cada paso a conciencia analizando muy bien la finalidad buscada. El punto fuerte es que el grupo tiene muy claro desde el inicio el objetivo a conseguir”, afirma.

Junto a Fernando Muñoz, Blanca Foix y Santiago Calzado, este grupo se completa con Francisco de la Puente (vicepresidente nacional de APCAS), Xavier Romero (director del CEAPS) y Carlos Alonso (director gerente de APCAS).

NUEVO GT ESTIMATE
DISEÑADO PARA EL PROFESIONAL QUE SE MUEVE

...

¡Muévete!



MÁS MODERNO • MÁS RÁPIDO • MÁS SENCILLO



¡Queremos (m)otivar
tu SALTO DIGITAL!

¡Hablemos!

902 144 255
gtmotive.com

(encuentro) con...

Encuentro de **Pedro Ramognino**, presidente de Patria Hispana, con **Fernando Muñoz**, presidente de APCAS

Después de 40 años trabajando para la empresa de su familia, fundada en 1916, Pedro Ramognino, presidente de Patria Hispana, nos recibe en su despacho para tratar con el presidente de APCAS, Fernando Muñoz, la situación por la que atraviesa el Seguro y los desafíos a los que se enfrenta. El mantenimiento de los valores tradicionales adaptados a las nuevas tecnologías y a un mundo cada vez más digital supone un cóctel perfecto que, bien agitado, trae la satisfacción de los clientes más exigentes. La propia estancia en la que nos recibe, amplia, amplísima, es paradigma de todo ello: el despacho ha ganado metros gracias a la digitalización, hace un par de años, del archivo de la centenaria entidad.

PERICIA.- Con motivo del centenario de Patria Hispana hemos podido ver que usted hablaba de valores tradicionales y a la vez atemporales que siguen teniendo vigencia hoy en día: la prudencia, el rigor, la discreción, la solvencia... ¿Cómo se mantienen estos valores en una sociedad tan cambiante y tan convulsa como en la que vivimos actualmente?

PEDRO RAMOGNINO.- Nuestros valores determinan nuestra personalidad, nos distingue y nos hace diferentes, además nos ayudan a marcar nuestra hoja de ruta para conseguir los objetivos, y son éstos y los medios utilizados, los que se ajustan a las necesidades cambiantes de nuestra sociedad.

Este es el motivo por el que trabajamos solo con agentes profesionales, especialmente con agentes exclusivos, al entender





El futuro no solo es de los grandes

que es la forma de dar el mejor servicio al asegurado, y por ello también todos los siniestros los gestionamos desde nuestra casa, a excepción de la asistencia que necesita una atención 24 horas.

FERNANDO MUÑOZ.- Creo que, en este momento que vivimos, los valores atemporales están muy vigentes. La revolución tecnológica permitirá recuperar los valores de entonces sin necesidad del sacrificio o la esclavitud que suponía su aplicación de una forma directa y personal. Antes era inconcebible no asistir a una peritación, pero ahora esto ha cambiado y nos hemos dado cuenta de que aspectos como recopilar información o hacer análisis técnicos no tienen tanto que ver con el canal sino con el servicio.

Pienso que la decisión de si se realiza o no una peritación no dependerá del importe del siniestro o de las características del daño, sino que, gracias a la digitalización, podrá ser en función del cliente. Recuperaremos así el trato personal y de cercanía que, en cierta medida, se había perdido.

PEDRO RAMOGNINO.- Que un perito acuda personalmente a ver un siniestro, al cliente le da mucha tranquilidad, por ello creemos firmemente en una atención de persona a persona.

En el sector estamos mucho mejor preparados para resolver los problemas e imprevistos de los asegurados en caso de siniestro. La formación continua y la puesta en común de cono-

cimientos y experiencias, potencian la profesionalidad y vocación de servicio al cliente.

Pienso que se ha avanzado mucho, el servicio que ofrecemos es muy bueno, por lo que no comparto la imagen que hay sobre nuestro sector, especialmente cuando se habla del rescate financiero al meternos a todos en el mismo saco. Se han rescatado bancos y cajas, pero no ha sido necesario destinar ni un solo euro público para rescatar a ninguna entidad aseguradoras. El sector es muy solvente y creo que no está valorado justamente por la opinión pública.

FERNANDO MUÑOZ.- Desde APCAS estamos haciendo un enorme esfuerzo por mejorar la imagen del Seguro informando a los clientes. Es verdad que antes el perito era como una especie de notario que no daba

encuentro con)

ningún tipo de explicación ni se molestaba en darle solución al cliente, pero esto ha cambiado. Es más, hemos llegado a un nivel de exigencia terriblemente feroz. Satisfacer las expectativas de un cliente es difícil y superarlas es un ejercicio titánico. También hay que contar con una enorme competencia.

PEDRO RAMOGNINO.- En mercados tan maduros como el Seguro en España, y la situación económica de los últimos años ha favorecido una competencia feroz en precio entre las compañías en los ramos industriales, hogar y sobre todo el automóvil, provocando que los márgenes sean cada vez más pequeños. Ha habido años en los que el sector ha tenido unos beneficios importantes entre otros motivos, por la reducción de la siniestralidad y también es cierto que no hemos sabido conservar ese estatus.

FERNANDO MUÑOZ.- Ser competitivo a veces significa hacer desaparecer la actividad. Creo que en los últimos 30 años se puso demasiado foco en el

precio. El Seguro perdió el valor institucional a favor del valor del producto para el que hay poca fidelidad. Tiene que ver con el problema de la imagen. Nadie se fija en que una sociedad no pueda funcionar sin seguro, pero hay un continuo bombardeo en televisión de quién lo hace más barato. Al final se ha convertido en algo que es fundamentalmente precio y la expectativa es muy difícil de satisfacer.

NUEVOS RIESGOS, NUEVOS SEGUROS

PEDRO RAMOGNINO.- Seguimos evolucionando en lo que a movilidad se refiere, acaban de irrumpir en las calles las motocicletas de uso compartido y los patinetes eléctricos, nuevos riesgos que requieren nuevas formas de aseguramiento. Creo necesaria su regulación, aunque la ley diga que no son susceptibles de matriculación. Lo cierto es que circulan a la velocidad de un ciclomotor con el peligro que eso supone.

FERNANDO MUÑOZ.- El legislador está desbordado. El mercado y la sociedad generan tantas cosas nuevas que los legisladores no son capaces de seguirles

el paso. Las tres compañías que tienen los patinetes en Madrid le han echado un pulso serio al Ayuntamiento y no los han quitado de las calles. Seguramente estamos hablando de una gran cantidad de dinero invertido en este negocio que se niegan a perder.

Creo que las cosas hay que hacerlas de forma progresiva, explicándole a la gente por qué se hacen e informando de que no se puede circular por las aceras a 30 km/hora porque es una barbaridad para la seguridad de las personas. Supongo que igual que nos hemos adaptado a los parquímetros habrá un periodo de adaptación a todo esto y a lo que está por venir.

Me hace mucha gracia los gurús del futuro que dicen lo que va a venir. Hace años se hablaba del coche autónomo, que todavía no se ha popularizado, pero nadie decía nada de internet. Nadie hablaba de los patinetes ni de las motocicletas y ahora han surgido de repente. Lo que está claro es que el petróleo se va a terminar.

PEDRO RAMOGNINO.- Los coches eléctricos tienen cada vez una mayor cuota de mercado, y tanto las Aseguradoras como los



“Estamos convencidos de que un siniestro debe controlarlo un profesional, en este caso, un perito. Si no es así encarece el siniestro y no mejora la satisfacción de un asegurado. Los peritos orientan, dan soluciones y eso es importante”.



“Tradicionalmente el perito entendía la tecnología como un enemigo que hacía su negocio más pequeño, así que nos ha costado mucho convencer a los profesionales de que es al contrario”

peritos debemos adaptar nuestros productos y servicios a los nuevos requerimientos

FERNANDO MUÑOZ.- Creo que acabaremos yendo al coche eléctrico porque tiene muchas posibilidades, pero es prácticamente imposible que un camión, un tractor, un avión o un barco sean eléctricos por la cantidad de potencia que necesitan. Imagino que iremos a soluciones mixtas, pero no de forma acelerada. El CD no terminó con el vinilo ni internet con las agencias de viajes, por ejemplo.

PEDRO RAMOGNINO.- Luego están también los coches histó-

ricos que siempre funcionarán con gasolina y que es inconcebible que se quiten de la circulación.

VIDEOPERITACIONES, EL VERDADERO CAMBIO

FERNANDO MUÑOZ.- Hace 5 años nadie hablaba de las videoperitaciones y es lo que va a cambiar la peritación. Desde luego lo tomamos como algo positivo porque se va a hacer más peritación al hacerla mejor.

PEDRO RAMOGNINO.- Estamos convencidos de que un siniestro debe controlarlo un profesional, en este caso, un perito. Si no es así encarece el siniestro y no mejora la satisfacción de un asegurado. Los peritos orientan, dan soluciones y eso es importante.

FERNANDO MUÑOZ.- Hay factores muy importantes como el de la imagen. Con los medios que existen hoy en día la peritación va rápida y el consumidor medio aprecia que su asegurador esté encima de su problema. Si queremos poner la actividad en valor este es el factor determinante. El que un cliente de seguros se sienta amparado y guiado siempre es positivo.

PEDRO RAMOGNINO.- A modo de ejemplo, los daños eléctricos, que suponen un gran coste para las entidades y que han irrumpido con fuerza como modalidad de siniestro, el hecho de que vaya a verlo un profesional deja convencido a un asegurado sobre si tiene cobertura o se trata de una cuestión de mantenimiento del aparato u otro motivo. Esto da tranqui-

GABIPER

Gabinete Técnico Pericial de Seguros Santiago, S.L.

PERITACIONES Y VALORACIONES

- ▶ Vehículos Automóviles
- ▶ Riesgos diversos: Hogar, Comercio, Industria
- ▶ Embarcaciones deportivas
- ▶ Reconstrucción de accidentes
- ▶ R.C.

Experiencia y profesionalidad a su servicio.





lidad al cliente. Cuesta mucho captar a un cliente como para perderlo por una inadecuada tramitación. Nos gustan las relaciones estables y a largo plazo. Estamos trabajando con peritos de segunda y algunos de tercera generación, y lo mismo queremos con los clientes: no se trata de hacer una póliza sino ganar clientes para muchos años.

PERICIA.- Los peritos suelen tener clientes que en tamaño comparativo son mucho mayores que sus sociedades y Patria Hispana es una de las entidades puramente españolas que quedan ante monstruos internacionales, ¿es tan importante la cuestión del tamaño?

PEDRO RAMOGNINO.- Sí es importante pero no es determinante. En España somos una de las pocas que quedan y, efectivamente, el tamaño de las multi-

nacionales es enorme, pero creo que la cuestión no es si tienes un tamaño u otro sino tener una adecuada gestión para conseguir buenos resultados. Somos una compañía con una facturación de más de 60 millones de euros y siempre hemos obtenido resultados positivos que, porcentualmente, son superiores a los de otras entidades aseguradoras. Además, tenemos muy pocas reclamaciones al Servicio de Atención al Cliente y a la Dirección General de Seguros, y en ambos casos muy inferiores proporcionalmente a la media sectorial. Esto es porque el servicio que damos las entidades de nuestro tamaño es mejor al que puede dar una compañía grande. Tenemos más cercanía con nuestros mediadores, con nuestros asegurados y con nuestros peritos, en definitiva más

agilidad, son pequeñas ventajas que redundan en un mejor servicio.

FERNANDO MUÑOZ.- Nosotros también hemos visto en los últimos años que no es cierto que cuanto más grande mejor. Prestar un servicio tan personal desde estructuras demasiado grandes es complicado porque suele estandarizarse, pero también es cierto que hay un tamaño crítico porque tienes que tener capacidad y estructura suficiente para prestar ese servicio.

TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PERICIA: Usted mismo ha dicho que hay que avanzar en la innovación si se impacta en un mejor servicio, ¿cómo se impulsa desde una presidencia la transformación digital?

encuentro con)

PEDRO RAMOGNINO.- Primero, intentando que todos vayan por este camino. La compañía tiene el objetivo de ir avanzando en tecnología, en poner todos los medios al servicio de los asegurados, facilitarles la comunicación continua que demandan a través de correo electrónico, de nuestra app, web...

Mi convicción es personal, creo en ello sin obsesionarme y desde la Presidencia intento impulsar y coordinar a nuestra organización que junto con proveedores externos nos ayudan a conseguir este objetivo.

Me gusta vivir el día a día de la empresa, hacer seguimiento

de todo lo que se cuece en ella, pero hay que dedicar tiempo a otros proyectos y uno de ellos es la digitalización. Hay que dar facilidades y siempre tiene que ser en beneficio de algo, en este caso de un mejor servicio, no solamente a los asegurados sino también y especialmente a nuestros mediadores. Creo que las tecnologías ayudan.

FERNANDO MUÑOZ.- Tradicionalmente el perito entendía la tecnología como un enemigo que hacía su negocio más pequeño, así que nos ha costado mucho convencer a los profesionales de que es al contrario. Tampoco se trata de digitalizar por digitalizar, sino de aplicarlo

donde vaya a haber una mejora y ponga valor a lo que hacemos. En este sentido, hemos trabajado mucho desde APCAS y hemos llegado lejos. Ya tenemos un estándar de comunicación con aseguradoras en siniestro de automóviles, estamos esperando trabajar con diversos, tenemos una pequeña empresa de desarrollos informáticos, un sistema de gestión integrado ya con otros servicios...

Pensamos que hay que adaptarse, no resistirse a este cambio, siempre que redunde en el cliente no en la compañía ni en el mediador. Si el cliente está contento estamos contentos todos y nos va a ir estupendamente.

ADARTIA
CORREDURÍA DE SEGUROS

Orgullosos de esos

OJOS QUE LO VEN TODO

Seguro de Responsabilidad Civil para Peritos

Desde **125** ^{26€/año}

- Franquicia reducida de 100€
- Defensa Penal
- Y mucho más...

Asesoramiento gratuito:

☎ 917816453 ✉ asociaciones@adartia.es 🌐 www.adartia.es/digital/seguro-responsabilidad-civil-peritos

Contenido del presente folleto publicitario es un resumen meramente informativo de las condiciones del seguro ofrecido, no teniendo en ningún caso carácter contractual alguno. Las coberturas, condiciones de adhesión al seguro y el resto de requisitos serán facilitados por el corredor, previamente a la contratación, a los asegurados que deseen concertar el seguro, así como toda la información y asesoramiento requerido en cumplimiento de lo establecido por la Ley de Mediación. La efectividad de la contratación dependerá de la valoración realizada por las compañías aseguradoras en función del cuestionario aportado por el solicitante del seguro. Adartia Global Correduría de Seguros, S.A. inscrita en el registro Mercantil, Tomo 4.575, libro 0, Folio 139, Hoja B1-42981 CE A-95374971. Inscrito en el Registro especial de Corredores de Seguros y de sociedades de Correduría de Seguros con la clave 1-2428 y con el Seguro de Responsabilidad Civil conforme a lo previsto en la legislación vigente.

(información) Adartia

Adartia os desea
una feliz Navidad
y un próspero
año nuevo

Desde Adartia, conscientes de la situación actual en la que nos encontramos, realizamos un esfuerzo para poder ofrecer a los asociados de APCAS las mejores opciones de aseguramiento. Como ya sabéis, vamos incluyendo mejoras en la póliza de Responsabilidad Civil Profesional, ajustando al máximo las condiciones de nuestro seguro de salud con unos precios muy competitivos con las mejores coberturas.

Es el momento de hacer balance del año que termina y de empezar a trazar los propósitos para el nuevo año.

Desde el año 2012, en Adartia hemos cumplido nuestro propósito de ofrecer a los asociados de APCAS las mejores soluciones para todos los seguros que necesitan en su día a día.

Sumándonos al sentimiento que nos envuelve a todos en estas fechas en las que miramos más por nuestros seres queridos, queremos recordar a todos los asociados que disponen de un seguro de Salud suscrito con MAPFRE desde tan solo 42,17 euros. Este seguro cuenta con un amplio cuadro médico y con múltiples ventajas.

Conscientes también de la situación económica actual, en la que no hemos recuperado la situación ni el poder adquisitivo

Adartia Global Correduría de Seguros

de antaño, luchamos por el necesario equilibrio que debemos mantener entre el precio y las coberturas del seguro. Por ello, cada año hemos ido mejorando el seguro de Responsabilidad Civil Profesional, manteniendo primas ajustadas e incluyendo las mejores garantías para los asociados.

Además, en Adartia estamos comprometidos a dar un servicio eficaz a los asociados, que muchas veces necesitan presentar la documentación de su seguro a diferentes compañías o administraciones. Por ello, en menos de 48 horas podemos facilitar el certificado de seguro para que no se retrase el plazo de entrega y, a fin de cuentas, para no demorar la actividad de los asociados.

Por otro lado, queremos recordar a los asociados que por el mero hecho de serlo cuentan con un seguro de Accidentes. Adartia ofrece la posibilidad de ampliar el capital asegurado para aquellos asociados que lo deseen, con unas condiciones muy favorables muy por debajo del resto del mercado. Incluso se puede incluir de forma opcional una pequeña cobertura de incapacidad temporal para completar la cobertura de dicho seguro.

Por último, queremos recordar a todos los miembros de APCAS que disponemos de una amplia oferta de seguros para particulares para todos los asociados. Ofrecemos de forma gratuita y sin compromiso alguno, un asesoramiento en seguros de Auto, Hogar, Multirriesgo de locales y gabinetes, etc.

Antes de renovar tu seguro de Hogar o de Auto, consúltanos para que puedas comprobar que tu seguro actual se ajusta a las condiciones del mercado. En Adartia te asesoramos y ayudamos a comparar.

Puedes contactar con nosotros en el mail contratacion@adartia.es, en el teléfono 917 813 219

Desde Adartia deseamos a los asociados de APCAS que el 2019 sea un año de salud, prosperidad y felicidad.



(documento)

Estibar y trincar. El transporte terrestre

Mónica Castro Nuez

Perito de Seguros, Comisario de Averías y formadora del CEAPS

En la programación para 2019, el Centro de Estudios de la Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías (CEAPS) propone un curso para reafirmar y reciclar conocimientos sobre la estiba, un término de absoluta actualidad, que consiste en la adecuada colocación y distribución de las mercancías en una unidad de transporte de carga.

El propósito del curso es englobar aquellos conceptos que tengan más relevancia para enfocar la Norma UNE-EN 12195, que entró en vigor en España el 20 de mayo de 2018 en el Real Decreto 563/2017, por lo que nos centraremos en vehículos cuya masa supera las 3,5 toneladas.

Durante el transporte surgen deslizamientos, inclinaciones, rozaduras, balanceos, deformación sustancias y rotación de todos los elementos de la carga en cualquier dirección, por ello es conveniente la utilización de métodos como el cierre, el bloqueo, el amarre o una combinación de todos.

El Comisario de Averías no solamente debe centrarse en el peritaje cuando el suceso es irremediable, sino en la prevención de

que la carga debe colocarse en el vehículo de tal forma que no pueda ocasionar daños a las personas ni a la mercancía y que no pueda desplazarse ni dentro ni fuera del vehículo.

El temario está compuesto por la parte textual donde definiremos aquellos elementos que forman parte de la normativa de la estiba y, por otra parte, encontraremos en un extracto de diapositivas nos centraremos en la Normativa.

En este documento, un extracto de uno de los capítulos del manual que facilitaremos a los alumnos, nos detendremos en el transporte terrestre.

TRANSPORTE TERRESTRE

Pensar en transporte terrestre es hacerlo en camiones, pero dependiendo del tipo de mercancía a transportar, de las dimensiones o de la estructura del vehículo deberemos optar por el más apropiado a las necesidades de la carga.

TIPOS DE CAMIONES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE

Para ordenar la diversidad de camiones, podemos establecer ca-

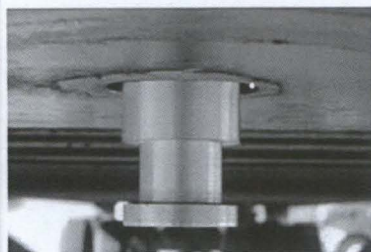
racterísticas comunes que definen a estos vehículos y organizarlos. Partiremos de la base de que los camiones se definen como vehículos de cuatro ruedas o más y que están diseñados para el transporte de mercancías, que generalmente como principales características tienen que son vehículos pesados con una MMA de más de 3.500kg, que la cabina no está integrada en el resto de la carrocería y que están dotados de una estructura diseñada para el transporte de la mercancía.

- **Rígidos:** son vehículos que integran en un solo vehículo la cabina y la caja o estructura diseñada para la carga.
- **Articulados:** en contraposición a los camiones rígidos, encontraremos la combinación de cabeza tractora y remolque o semirremolque. Según su composición y tamaño, estos tráileres pueden arrastrar una carga de gran tonelaje.

EL REMOLQUE

Según Wikipedia, el remolque se definiría como "vehículo de carga no motorizado que consta como

La quinta rueda es un mecanismo de seguridad que se utiliza para mantener acoplado el remolque al camión, pero dejando el espacio suficiente entre uno y otro para facilitar las maniobras durante la conducción.



Como puede verse en la fotografía, es un disco que se coloca en medio de las 4 ruedas (2 ejes) de la cabeza tractora y se encuentra paralelo a la superficie del suelo, una característica que la distingue es que le falta una porción de cuña en su parte trasera que es donde se engancha con el remolque mediante el perno rey o kingpin.

Captura de una de las diapositivas de la presentación que Mónica Castro utiliza en el curso.

mínimo de chasis, ruedas, superficie de carga y, dependiendo de su peso y dimensiones, frenos propios". Los remolques otorgan una flexibilidad muy valiosa para una empresa de movilidad o transporte. Cada tipo de remolque dispone de características distintas dependiendo del uso que se vaya a dar y las necesidades de la empresa.

- **Remolque de enganche**, también llamado remolque completo. Es el más habitual para turismos. Por tanto, es el que se suele usar en el ámbito particular y en las flotas comerciales.
- **Remolque con eje central**. Se caracteriza por disponer de ejes situados cerca del centro de gravedad del vehículo motorizado. Su dispositivo de enganche no puede desplazarse verticalmente respecto al remolque.
- **Remolque agrícola**. Como su nombre indica, es el que va unido a la maquinaria destinada a labores agrícolas.
- **Semirremolque**. Es lo que comúnmente entendemos por tráiler. En este caso el remol-

que no dispone de eje delantero. Va acoplado directamente sobre el vehículo de tracción, transmitiéndole parte de su carga.

PARA MERCANCÍA GENERAL

Nos encontraríamos con dos tipos de semirremolques: los denominados *lonas* (o *tauliner*) y las *cajas cerradas*.

Las *lonas* es el tipo más habitual y se encuentra cubierto por los laterales y por el techo con lonas que pueden ser quitadas.

Las *cajas cerradas*, en oposición a las lonas, presentan una estructura rígida en el compartimento de carga. Este tipo de semirremolque suelen ser más convenientes cuando la carga que se transporta puede ser susceptible de robo.

PARA MERCANCÍA A GRANEL

Podríamos distinguir entre las *cisternas* y las *cajas abiertas*.

Las *cisternas* o *tanques* sirven tanto para el transporte de líqui-

dos como para su mantenimiento por tiempo prolongado según sus características.

La mercancía se transporta en estado líquido, ya que los fluidos tienen así menor volumen que si fueran gaseosos.

Las *cajas abiertas* suelen ser utilizadas para el transporte de mercancía sólida a granel, se caracterizan sus paredes rígidas y con gran resistencia, y una parte superior abierta para facilitar la carga que se tapa mediante lona corrediza.

MERCANCÍA REFRIGERADA Y CONGELADA

Como su propio nombre indica, los frigoríficos son los semirremolques encargados en el transporte terrestre de la mercancía que ha de fijar refrigerada o congelada. Dependiendo de si cuentan con sistemas de generación de frío o solo de aislamiento con el exterior pueden ser frigoríficos, refrigerados, congelados o isoterms.

MERCANCÍA EXTRA-PESADA Y SOBREDIMENSIONADA.

Para este tipo de mercancías se suelen utilizar un tipo de gabarras abiertas, denominadas plataformas, para poder cargar la mercancía de forma segura sin obstáculos. Para sujetarla se utilizan cinchas, bloqueadores, etc.

Para la maquinaria pesada el nombre que reciben es cama baja, pues en la parte central esta rebajada para poder acomodar la máquina y de este modo centrarla.

La infinidad de materiales a transportar hace que la variedad de semirremolques o comúnmente denominados camiones, sea muy larga: *Tolva*, empleada a menudo para el movimiento de tierras; *Estacas*, para el transporte

de troncos entre otros; *Hormigón*, adaptado para el transporte de hormigón; *Blindado*, utilizado para el movimiento de dinero, joyas y mercancías de alto valor; *Porta-coches* destinados como su nombre indica a acarrear coches y un largo etc.

ESTRUCTURA DEL VEHÍCULO

Las normas europeas EN 12640, EN 12641, EN 12642 y EN 283 comprenden disposiciones sobre la estructura del vehículo y los puntos de amarre de las unidades de transporte de carga, de los vehículos y las cajas móviles, como se describe a continuación.

La cantidad de amarres de las diferentes unidades de transporte de carga depende del tipo de carga, así como de la resistencia de las compuertas laterales, la compuerta delantera y la compuerta trasera.

Los tipos de vehículos que aparecen en la primera columna y en la fila de abajo tienen compuertas laterales resistentes; el segundo de la primera fila (vehículo con puntales/cubierta -con cartolas bisagra-) tiene laterales donde solo se permite el bloqueo inferior y los laterales del remolque de lonas que aparece en tercera posición de la primera columna deben considerarse únicamente como protección de las condiciones climáticas.

A continuación, se describe el uso práctico de las diferentes resistencias. Es preciso tener en cuenta que, si las compuertas laterales se utilizan para el bloqueo de la carga, es importante utilizar el tipo y el número de listones que se especifica en el certificado de ensayo. Los listones deben colocarse de tal forma que el peso de la carga se distribuya por las partes de las compuertas laterales que soportan la carga, puntales, vigas de techo y suelo.

• Compuertas laterales

Los vehículos se clasifican en las siguientes categorías, dependiendo de la resistencia de sus compuertas laterales:

- EN 12642 XL con una resistencia del 40 % de la carga útil (0,4 P)
- EN 12642 L con una resistencia del 30 % de la carga útil (0,3 P)
- Ninguna resistencia; 0 % de la carga útil

• Compuerta delantera

Se admite la siguiente resistencia de la compuerta delantera:

- EN 12642 XL con una resistencia del 50 % de la carga útil (0,5 P)
- EN 12642 L con una resistencia del 40 % de la carga útil (0,4 P), con 5 000 daN como máximo
- Unidades de transporte de carga no marcadas o carga no estibada con firmeza contra la compuerta delantera, con un 0 % de carga útil.

Los coeficientes de rozamiento se atienen a la norma EN 12195-1:2010.




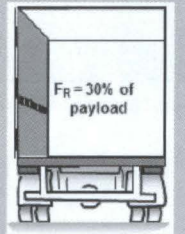
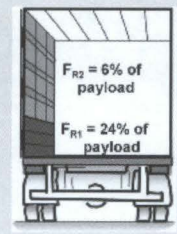
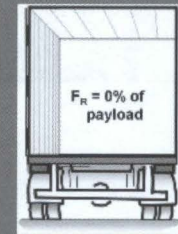
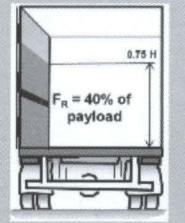
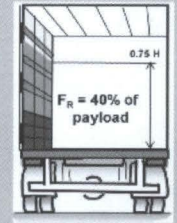
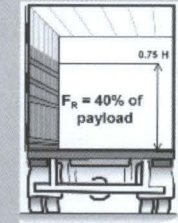
• Compuerta trasera

Se admite la siguiente resistencia de la compuerta trasera:

- EN 12642 XL con una resistencia del 30 % de la carga útil (0,3 P)
- EN 12642 L con una resistencia del 25 % de la carga útil (0,25 P), con 3 100 daN como máximo
- Unidades de transporte de carga no marcadas o carga no estibada con firmeza contra la compuerta trasera, con un 0 % de carga útil.

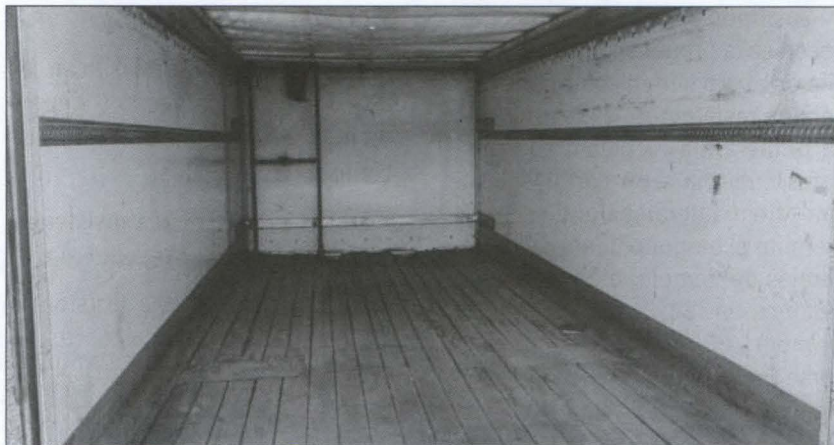
Los coeficientes de rozamiento se atienen a la norma EN 12195-1:2010.

Comparación de los requisitos de resistencia de las compuertas laterales, traseras y delanteras de las unidades de transporte de carga

	VEHÍCULO CON FORMA DE CAJA	VEHÍCULO CON PUNTALES/CUBIERTA (CON CARTOLAS DE BISAGRA)	REMOLQUE DE LONAS
			
EN 12642 L	 $F_R = 30\%$ of payload	 $F_{R2} = 6\%$ of payload $F_{R1} = 24\%$ of payload	 $F_R = 0\%$ of payload
	Compuerta delantera: $F_R = 40\%$ de la carga útil P, 5 000 daN máximo Compuerta trasera: $F_R = 25\%$ de la carga útil P, 3 100 daN como máximo		
EN 12642 XL	 $F_R = 40\%$ of payload 0.75 H	 $F_R = 40\%$ of payload 0.75 H	 $F_R = 40\%$ of payload 0.75 H
	Compuerta delantera: $F_R = 50\%$ de la carga útil P Compuerta trasera: $F_R = 30\%$ de la carga útil P		

documento)

Ejemplo de listón para suelos.



• Listón para suelos

El listón para suelos resulta muy útil para prevenir el deslizamiento fuera de la plataforma en la dirección lateral. Según la norma EN 12642:2006, debe tener una altura mínima de 15 mm y soportar una fuerza correspondiente a una carga útil (P) de 0,4.

Incluir imagen: interior. Pie de foto: Ejemplo de listón para suelos

• Puntales

Los puntales suelen ser muy útiles para sujetar la carga. Pueden soldarse en la superestructura del vehículo, pero lo más frecuente es montarlos en los orificios específicos de la misma.

Los puntales se usan a ambos lados del vehículo para sujetar la carga con bloqueo en las direcciones

transversales. También resulta muy útil colocar algunos postes en línea, en dirección longitudinal, en la parte central de la anchura de la plataforma de carga, por ejemplo, para una combinación de bloqueo con amarre de bucle.

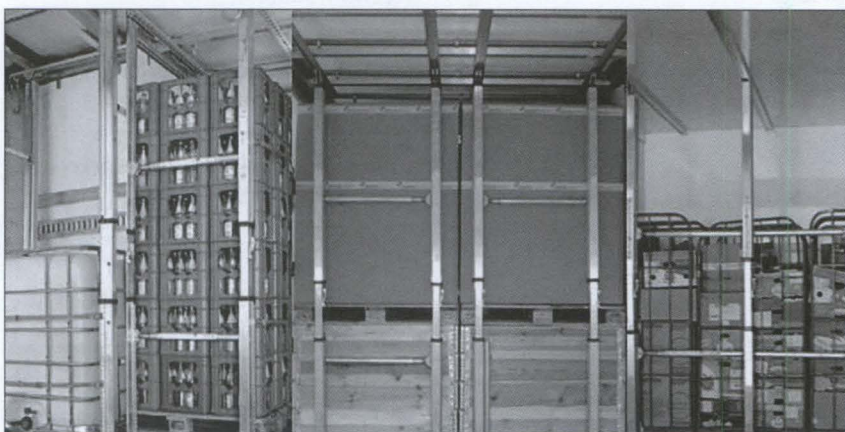
En muchos vehículos, los postes también se pueden usar como bloqueos en la dirección de avance.

Se colocan uno o varios postes justo delante de la carga. Si es posible, debe utilizarse un amarre en la parte superior para sujetar los postes.

• Puntos de amarre

Un punto de amarre es un dispositivo de sujeción específico que se coloca en un vehículo donde se pueden enganchar directamente un amarre, una cadena o un cable de acero. Un punto de amarre puede ser, por ejemplo, un eslabón ovalado, un gancho, una anilla o un soporte de amarre.

Usando un término más general, se puede denominar punto de anclaje. Los puntos de anclaje incluyen puntos de amarre, la estructura de la carrocería del vehículo y tableros y largueros para fijar barras de puntales, tableros de bloqueo, etc.



Ejemplo de la utilización de puntales para sujetar la carga.

(seguridad vial)

Sección coordinada por la Comisión de Seguridad Vial
y Movilidad de APCAS



PAR MOTOR

APCAS APOYA LA NUEVA CAMPAÑA DE LA DGT

El 30 de octubre la DGT comenzó una campaña de concienciación sobre la seguridad vial y las repercusiones que pueden tener los actos de los conductores contra la vida de las personas.

APCAS, en su compromiso con la Seguridad Vial y por medio de su Comisión de Seguridad Vial y Movilidad está realizando campañas de concienciación y asesoramiento en los períodos más delicados del año como pueden ser cambios de estaciones, periodos estivales, etc.

En palabras de Josu Martínez, secretario nacional de APCAS y coordinador de la CSV+M: "A veces la realidad supera la ficción, en nuestra profesión nos encontramos con casos indescriptibles que de una forma u otra destrozan vidas y debemos luchar para que esas situaciones dejen de suceder".

La CSV+M como experta en Seguridad Vial en el mundo de la pericia aseguradora quiere apoyar a la DGT para así poder seguir construyendo una concienciación cada vez mayor sobre los accidentes.



SINIESTRO TOTAL

LOS PATINETES ELÉCTRICOS, IMPLICADOS EN AL MENOS 273 ACCIDENTES EN 2018

Los patinetes eléctricos estuvieron implicados en 273 accidentes en 44 ciudades españolas durante los primeros 11 meses de 2018. De todos ellos, los patinadores son responsables de 203 siniestros, en concreto, de atropellos a peatones con resultado de lesión, según datos de la Fiscalía, que advierte de que se trata de una cifra "muy provisional" y de que aumentará ante la falta de datos aportados por las Policías Locales. La DGT prohibirá que los patinetes eléctricos vayan por la acera y a más de 25 kilómetros por hora.

Ciudades como Sevilla carecen aún de datos segregados sobre accidentalidad de patinetes eléctricos y vehículos similares, al igual que sucede en Málaga, mientras que Madrid solo los tiene contabilizados desde el 23 de octubre de 2018, fecha de entrada en vigor de su Ordenanza de Movilidad. Asimismo, la Fiscalía sospecha de una cifra "negra" de siniestralidad debido a la falta de denuncia unida a la fuga del autor.

Según la Fiscalía, los patinadores deberán someterse a la Ley de Seguridad Vial como lo hacen actualmente los ciclistas. Y, en cuanto a la responsabilidad penal, entiende que existen determinados VMP que reúnen las mismas características técnicas, potencia de motor y velocidad que los ciclomotores o motocicletas, por lo que se les podrá aplicar el Código Penal.

Integridad y objetividad a su servicio



J. Martínez & Asociados

Gabinete técnico de peritaciones, S.L.

www.martinezperitaciones.com

info@martinezperitaciones.com

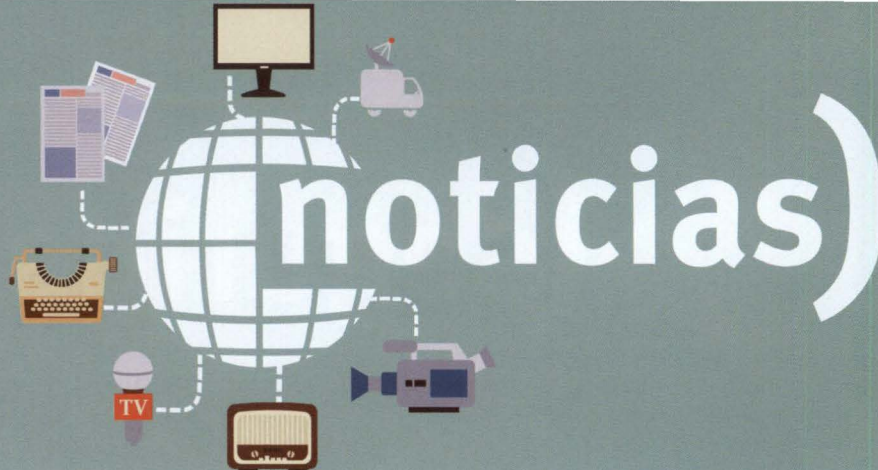
solper
SOLUCIONES PERICIALES



www.solper.es

info@solper.es

**Peritaciones de automóviles y diversos
Reconstrucciones de Accidentes de Tráfico. Informes de biomecánica
Departamento de Lucha Contra el fraude**



Constitución del Comité del Esquema de Certificación

La Asociación ha reunido en su sede de Madrid a distintos organismos del mundo asegurador que formarán parte del Comité del Esquema de Certificación Profesional de los Peritos de Seguros. La cita comenzó con la presentación de cada uno de los integrantes del grupo: Fernando Muñoz, en representación de APCAS; José Antonio Sánchez, por parte de ICEA; Martín Navaz y Borja López-Chicheri, en representación de ADECOSE; Susana Pérez y Joan Carles Martínez, en nombre de INESE; Alicia Soler, por parte de AGERS; Jesús Carcas, en representación de Centro Zaragoza, y Santiago Calzado, en calidad de defensor del candidato.

El presidente de APCAS realizó una exposición del proyecto de certificación profesional de los peritos de seguros, bajo los criterios que establece la Entidad de Acreditación Nacional (ENAC), para el análisis, debate y aprobación de los asistentes y se explicaron las funciones del Comité.

Se acordaron las reglas de funcionamiento del grupo y la propuesta de los miembros que deben formar parte del Comité del Esquema de Certificación Profesional de los Peritos de Seguros, entre los que se encuentran los anteriormente mencionados.

Para finalizar la reunión, Muñoz agradeció a todos los miembros del comité su asistencia e involucración con el proyecto de certificación profesional que abanderará la asociación y propuso el orden del día de la próxima reunión de este grupo que se prevé realizarse antes de final de año.

El 29 de noviembre, en un segundo encuentro (al que corresponde la imagen que acompaña esta información) se incorporaron representantes del CESVIMAP y CECAS, dependiente del Consejo General de los Colegios de Mediadores de Seguros, se continuó avanzando en estos trabajos.



El Estándar de Intercambio de Información entre Entidades Aseguradoras y Peritos ya es realidad

El pasado 22 de noviembre se culminó un esfuerzo conjunto entre entidades aseguradoras y organizaciones del mundo de la pericia, en el comité dirigido por TIREA, para desarrollar el apartado de vehículos automóviles del Estándar de Intercambio de Información entre Entidades Aseguradoras y Peritos de Seguros (EIAP)

Este comité, formado por la mencionada TIREA; las entidades aseguradoras Allianz, AXA, Caser, Liberty Seguros, Reale y Zurich; las empresas GT Motive, Solera-Audatex y APCAS DATA - XT50; y APCAS, ha trabajado aportando su experiencia y conocimiento para acordar un idioma común y universal que

sirva de guía para la integración digital entre peritos de seguros y entidades aseguradoras, en el traslado de la información que genera en un siniestro de vehículos automóviles. Alcanzar este logro, sin duda significa un gran cambio en la evolución digital de la resolución de los siniestros en el mundo del seguro.

Esta integración se ha logrado gracias a la voluntad de estos agentes del mundo asegurador que han ido realizando reuniones a lo largo de estos dos últimos años para lograr un entendimiento entre todas las partes, con la vista puesta en mejorar los servicios que se prestan a los clientes asegurados.



Primera reunión virtual de la Comisión de Gobierno de APCAS

La Comisión Ejecutiva de la Asociación convocó el pasado día 26 de octubre a sus representantes territoriales a la tercera reunión de Comisión de Gobierno del año, en lo que ha sido la primera convocatoria que se celebra las ventajas de la teleconferencia.

En la misma se hizo balance de las nuevas normas de admisión de APCAS y los primeros meses tras su aceptación. Asimismo se ha presentado la previsión de cierre del ejercicio 2018 y se ha analizado la situación de los tres pilares sobre los que actualmente se desarrolla APCAS: formación, digitalización y certificación profesional.

En el apartado de formación se analizaron las propuestas de la Comisión de Formación, entre ellas la propuesta del calendario de formación continua para el año 2019. En el de tecnología se expuso el estado de los trabajos de construcción de la plataforma de gestión pericial XT50 freemium, así como los avances en los trabajos de elaboración estándar EIAP.

La Comisión Ejecutiva de APCAS ha promovido un cambio en la dinámica de las reuniones de la Comisión de Gobierno, proponiendo una mayor intervención de los representantes territoriales y un mayor intercambio horizontal de experiencias entre estos, el cual ha sido bien visto por sus miembros en el afán de mejora continua.

En todo caso, los miembros de la Comisión de Gobierno para cumplir este reto, necesitarán adaptarse a la alternancia entre reuniones presenciales y reuniones virtuales y según el presidente de APCAS, Fernando Muñoz, "ha sido la primera reunión y hay aspectos que mejorar. Mejoraremos, seguro, siempre hay margen de mejora, pero ha ido bien y esto es lo importante. Creo que todos podemos estar satisfechos".

En todo caso, APCAS reconocerá el ejercicio de la profesión a los peritos de seguros y comisarios de averías que no estén acreditados y que tramiten su admisión en la Asociación, pero será imprescindible la superación de una prueba de aptitud (en la especialidad correspondiente) en el plazo de un año desde su fecha de admisión.

Además...

Nueva reunión con de usuarios de XT50 y el equipo de APCAS DATA. En la del pasado 21 de noviembre, que con la participación de un importante número de gabinetes y peritos, se realizó un balance sobre el estado del proyecto "Premium 1" de servicios de valor añadido y el proyecto "Free", que conforma el apartado gratuito para los asociados. Se resolvieron dudas de los usuarios y se analizaron diferentes propuestas que ofrecen más versatilidad a los usuarios en diferentes aspectos de las comunicaciones, planteando para una próxima reunión el estudio del nuevo proyecto "Premium 2".

La nueva Comisión Deontológica celebra su reunión constituyente bajo la Presidencia de José Luis Castillo Carrasco. Junto a él, la forman los vocales Fco. Javier Remírez Arana, Miguel Moro Torme, Antonio Terroba García y Julián Rodríguez Sombro, todos peritos de seguros asociados de reconocido prestigio.

Además, en la reunión, celebrada el 6 de noviembre, se abordaron sus reglas de funcionamiento interno según la normativa recogida en los vigentes Estatutos de APCAS e igualmente se analizó en profundidad la normativa y el procedimiento deontológico de APCAS.

Finalmente, se trataron los asuntos referidos a las denuncias deontológicas presentadas que afectan a los asociados de la entidad y cuyos denunciantes esperan la decisión de la Comisión Deontológica, la cual tienen por misión la instrucción de los expedientes que traigan causa del Código Deontológico de APCAS.



Cepetec

Centro de Peritaciones Técnicas S.L.

El valor de las personas

www.cepetec.com
✉ siniestros@cepetec.com
☎ + 34 91 328 80 20

SÍGUENOS  

APCAS Andalucía celebró su Asamblea General con algunas sorpresas

La sección autonómica de Andalucía celebró los pasados días 19 y 20 de octubre en Málaga su Asamblea Autonómica Ordinaria bajo el lema “El tiempo es nuestro”.

El viernes se celebró la jornada formativa, con una primera sesión en la que Vicente de los Ríos Medina, docente de la Escuela de Organización Industrial (EOI), abordó la transformación digital, y una segunda parte sobre la adaptación a la nueva normativa protección de datos, impartida por Rocío Aguilar y M^a Eugenia Rascón, ponentes de Gestión A3.

El sábado se celebró la Asamblea Autonómica donde se aprobaron los

presupuestos para 2019, las cuentas del 2017 y el presidente Fco. Javier López, expuso la situación actual del perito de seguros, dando especial valor a la defensa de la profesión. Las iniciativas en formación, el desarrollo tecnológico -a través de XT50- y el futuro de la asociación fueron otros aspectos analizados en las diferentes intervenciones.

A continuación Fernando Muñoz, presidente de APCAS, explicó el proyecto de certificación profesional de los peritos de seguros y su inmediata implantación.

Tras los ruegos y preguntas, se dio paso al acto lúdico, a cargo de Síndrome

de Clown, donde los más de 100 asistentes pudieron disfrutar de una gran sorpresa, una conferencia a contrarreloj con explicación humorística de la gestión del tiempo.

Para finalizar el evento y antes de la comida de confraternización, se hizo un reconocimiento por parte de APCAS Andalucía a Jose Luis Rodríguez Gómez, Eleuterio Fermín Hernández Linares y Antonio Jesus Cabello Delgado por su trayectoria profesional y también se premió y reconoció su labor dentro de la ejecutiva territorial a Jose Antonio Garcia Egea y Juan de Dios Marchal Jiménez.



APCAS Madrid organiza una jornada junto con Murprotec sobre patologías de las humedades en la edificación



El pasado día 18 de octubre, la sección autonómica APCAS en Madrid organizó para todos sus asociados una jornada gratuita en colaboración con la compañía Murprotec sobre las patologías de las humedades en la edificación. La jornada, que contó con la participación con uno de los responsables de esta empresa, Ricardo Cañada, arquitecto y especialista en rehabilitación integral de edificios, quien, además de explicar aspectos técnicos, se detuvo en repasar diferentes casos prácticos.

Como colofón, el Dr. Bartolomé Beltrán dio una serie de consejos para evitar los problemas de salud que se pueden derivar de la acumulación de humedades en las viviendas en contacto con los seres humanos señalando que la rápida intervención en la solución de estos siniestros es primordial para la salud de quienes los padecen.

(el perito) y XT50

XT50: cada día somos más

XT50 se ha convertido en un entorno para el encuentro de profesionales y empresas vinculadas al mundo de la pericia aseguradora y la resolución de siniestros.

Nació como gestor documental y herramienta de facturación. Tardó muy poco en aspirar a ser algo más e incorporar e integrar herramientas de valoración de Autos. Nuestro agradecimiento a **GT Motive** y **DAT Ibérica** que apostaron por el proyecto de la asociación y no quisieron faltar.

Después desarrolló una herramienta de valoraciones de IRD. Un sistema propio que permite realizar valoraciones desde la herramienta, con el apoyo de los baremos de reparadores, dando cumplida respuesta a las necesidades de los profesionales de esta especialidad.

XT50 dio movilidad y autonomía a los peritos con la app (Android) de gestión de siniestros, integrada en el sistema, que permite al perito trabajar de forma off line.

ADN DE APCAS

Ser asociado de APCAS es ser propietario de XT50 y, en consecuencia, poder utilizar XT50 como un servicio más que ofrece APCAS y hacerlo gratuitamente. XT50 forma parte del ADN de APCAS.

La evolución natural del sistema, las diferentes necesidades del mercado y los distintos usos de los asociados generan el nacimiento de XT50 Freemium, una parte común sin coste (Free) y otra facturable (Premium) con funcionalidades concretas y específicas.

NUEVOS SERVICIOS Y COLABORADORES

En el camino se han ido uniendo a XT50 nuevos servicios y colaboradores que ayudan al perito en su labor y que pueden suponer una mejora a las prestaciones que hoy ofrecen los profesionales a sus clientes y, en definitiva, a los asegurados.



*Este espacio está
reservado para ti*

Pericia

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN DE PERITOS DE SEGUROS Y COMISARIOS DE AVERÍAS

*Si eres asociado de **APCAS** aprovecha
las ventajas y descuentos en la promoción
de tu gabinete en **PERICIA**.*

DA EL PASO
gestión@apcas.es

el perito y XT50)

Phira componentes automoción, S.A. único **fabricante español independiente de paragolpes**, que ofrece a los profesionales, su catálogo con toda la información que el perito puede necesitar para su labor.

Azeler ha desarrollado el **mayor portal europeo de recambios** para turismos, camiones y motos con **más de 2.000 proveedores** que actualizan el stock de recambios original OEM, paralelo IAM y recuperado de forma online. El recambio siempre está disponible para su compra por parte del taller con **certificación de origen** de la pieza.

Jumasa, distribuidor nacional de **todo tipo de recambios** para vehículos, ofrece a los profesionales que acceden a XT50, su catálogo con toda la información que el perito puede necesitar para su labor.

NUEVOS SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Se han incorporado también al proyecto nuevas empresas, con nuevos servicios, que con la ayuda de las nuevas tecnologías ofrecen soluciones al perito a golpe de clic a un coste asequible:

XT50 Certificación. Facilita notificaciones certificadas que acreditan la entrega por e-mail, por e-mail con enlace, por SMS y postales. También aceptaciones certificadas que validan su recepción y firma gracias a la firma digital. Y, por último, evidencias, que validan la entrega y geolocalización de los receptores. Una herramienta para el perito y el gabinete, que tiene a un clic la entrega de forma certificada de un documento.

Bdeo (Videoperitación). La tecnología abre nuevas puertas en las formas en que se pueden resolver algunos siniestros. A través de esta herramienta, integrada recientemente en XT50, todos los peritos pueden ofrecer el servicio de videoperitación, demandado actualmente por el mercado, sin más inversión que el coste del servicio de la grabación y obtención de fotografías en remoto, integrando posteriormente los datos obtenidos en el sistema XT50 de forma automática.

TRABAJAMOS CON TODOS LOS ACTORES DEL MERCADO

En nuestro día a día estamos trabajando con todos los actores del mercado, en unas ocasiones ante iniciativas concretas e individuales y en otros casos, formando parte de grupos de trabajo que buscan mejorar los servicios que actualmente ofrece el mundo del seguro a los consumidores.

La comunicación entre XT50 y **Caser** es una realidad. El trabajo de equipo, de colaboración, ha dado su fruto y todo el proceso de resolución de un siniestro se puede

Nuestro agradecimiento a GT Motive y DAT Ibérica que apostaron desde el inicio por el proyecto de la asociación

ejecutar desde XT50. La integración de XT50 con el sistema de gestión de la compañía permite recibir y remitir los datos desde el entorno propio, sin cambiar nada del entorno de los usuarios, tanto del perito como de la compañía. Un trabajo en continua evolución y que es un reto diario en búsqueda de la perfección.

El gabinete pericial **GPT Toledo** ha decidido que XT50 sea su herramienta de gestión pericial y el soporte de comunicación con su principal cliente, **Soliss Mutualidad de Seguros y Reaseguros**. Es una gran oportunidad la que han dado a XT50, ser la herramienta de gestión y el puente entre cliente y proveedor. Es un compromiso adquirido por APCAS DATA y al que solo podemos responder con nuestro esfuerzo y un trabajo de calidad.

Por último, el pasado 22 de noviembre se culminó un esfuerzo conjunto en el comité dirigido por **TIREA** para desarrollar el apartado de vehículos automóviles del **Estándar de Intercambio de Información entre Entidades Aseguradoras y Peritos de Seguros (EIAP)**. Este comité formado por TIREA, las entidades aseguradoras Allianz, AXA, Caser, Liberty Seguros, Reale y Zurich, las empresas GT Motive, Solera-Audatex y **APCAS DATA-XT50** y APCAS han trabajado, aportando su experiencia y conocimiento para acordar un idioma común y universal que sirva de guía para la integración digital entre peritos de seguros y entidades aseguradoras, en el traslado de la información que genera en un siniestro de vehículos automóviles. Alcanzar este logro, sin duda significa un gran cambio en la evolución digital de la resolución de los siniestros en el mundo del seguro.

Queda camino por recorrer, mejoras que hacer, más incorporaciones empresariales al proyecto, ganar nuevos usuarios de XT50, desarrollar nuevos proyectos, hacer nuevas integraciones, en definitiva seguir trabajando para hacer de XT50 una herramienta cada vez más amiga de sus usuarios y de todos aquellos que se quieran acercar a ella, aportando soluciones o funcionalidades que den respuesta al mundo del seguro.

XT50 “Freemium” irá incorporando nuevas funcionalidades para satisfacer las necesidades de los usuarios y del mundo del seguro

encuentro con)

CADA DÍA SOMOS MÁS

Con el apoyo de:



Servicios que aportan valor:



Apuestan por XT50:



ADARTIA
CORREDURÍA DE SEGUROS

Tú que trabajas con **Drones**

PORQUE LLEGAS DONDE NADIE LLEGA

Te ofrecemos un Seguro de Responsabilidad Civil para Operadores de Drones

Desde **191** ^{'07€/año}

¡Contrátalo ahora!

917819548

aolmedo@adartia.es

www.adartia.es

Y ahora, ¡Protege a tu Dron
con el seguro de daños!

El contenido del presente folleto publicitario es un resumen meramente informativo de las condiciones del seguro ofrecido, no teniendo en ningún caso carácter contractual alguno. Las coberturas, condiciones de adhesión al seguro y el resto de requisitos serán facilitados por el corredor, previamente a la contratación, a los asegurados que deseen concertar el seguro, así como toda la información y asesoramiento requerido en cumplimiento de lo establecido por la Ley de Mediación. La efectividad de la contratación dependerá de la valoración realizada por las compañías aseguradoras en función del cuestionario aportado por el solicitante del seguro. Adartia Global se encuentra inscrita en el Registro de Corredores de Seguros con la clave I-2478 y con el Seguro de Responsabilidad Civil conforme a lo previsto en la legislación vigente.

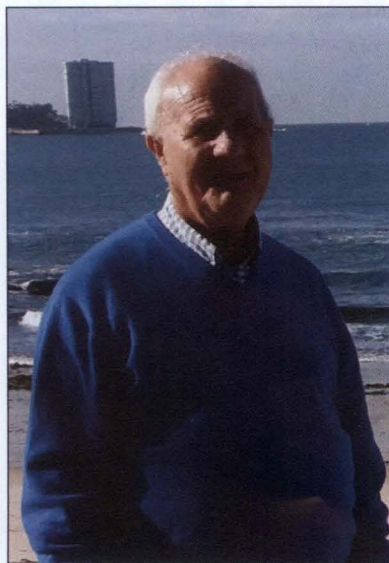
(día a día)

JACINTO RIAL, PERITO DE AUTOS DURANTE MÁS DE 40 AÑOS Y FUNDADOR DE APCAS GALICIA

“A los peritos se les exige un fuerte ritmo de trabajo difícil de mantener”

Jacinto Rial (Vigo, 1939), casado y padre de tres hijos, nos habla desde la tranquilidad que otorga una jubilación bien ganada después de más de 40 años de profesión “porque ya me costaba llevar el ritmo que se me exigía”. Las preciosas costas gallegas son testigo de sus paseos diarios desde donde reflexiona sobre la evolución que ha experimentado el sector en todo este tiempo y a lo que se enfrenta.

Rial hace memoria y cuenta que allá por los años 60 trabajaba como reparador de siniestros y que en su compañía, como en todas, había un perito. El caso es que siempre le acompañaba y fue aprendiendo así el oficio hasta que un día se le presentó la oportunidad de dedicarse en serio a ello. “En una ocasión vino el perito jefe de Madrid, por aquel entonces Eugenio Pérez Pérez, al que tuve que acompañar a ver varios vehículos siniestrados. Nuestro perito no estaba, así que fui yo el que debió contestarle a todas las preguntas que hacía”. Como Rial salió airoso y sabía de lo que hablaba fue el propio Pérez quien le propuso dedicarse al mundo pericial, así que con la juventud a cuestas y unas enormes ganas de



progresar, tiró para adelante e hizo el curso de la Asociación Sindical Nacional de Peritos y Tasadores de Seguros, aprobó y comenzó a trabajar en la Mutua Nacional de Autotaxis.

Pero de eso hace ya muchos años. Ahora, en su jubilación, se da unos largos paseos matutinos por Samil, una playa de 3 kms que hay en Vigo, y que es “una auténtica preciosidad. Por eso los gallegos tenemos morriña si no estamos en la tierra, porque no encontramos por ahí casi nada igual”, dice orgulloso.

Lo cierto es que al principio le costó acostumbrarme a la vida de jubilado, sentía un enorme vacío que le vino por imposición. “La compañía me dijo que tenía que dejarlo porque no llevaba el ritmo de los demás y, la verdad, es que yo me daba cuenta de ello, sobre todo en el aspecto tecnológico”. Y es que, el sistema de trabajo de hoy en día no tiene nada que ver con el de antaño.

RETOS

Jacinto Rial observa que ahora hay muchos más avances, aunque la vida se ha vuelto más compleja. “Cuando yo comencé no teníamos medios

día a día)

“La certificación es una buena fórmula que permitirá demostrar el trabajo de los buenos profesionales, algo que dará seguridad y confianza al cliente”

para conseguir el precio de las piezas, así que debíamos andar por los talleres para hacernos con ellos”. Afortunadamente, apareció después la guía de tasaciones con la que se pudieron desenvolver mejor, pero, claro, nada de ordenadores. “Todo manual y a bolígrafo”, sentencia.

Para Rial, “la tecnología te puede ayudar en cuanto a que dispones de toda la información que necesitas, pero, por otro lado, no siempre te beneficia porque te marcan unos tiempos, te controlan constantemente, a qué hora vas, cómo lo haces...”. Es-

tresante, vamos. Por eso piensa que la mayor dificultad de hoy en día es “mantener el ritmo de trabajo que se te exige desde la compañía”, un ritmo que considera “muy fuerte y complicado de soportar”. Dicho y hecho: “peritas un siniestro y al momento debe estar en manos del jefe”.

Los peritos no deben enfrentarse únicamente al alto ritmo de trabajo, la atomización que forma el sector está diluyéndose poco a poco en favor de la unión de diferentes gabinetes periciales, como ha hecho el hijo de Rial,

también perito, “que se ha juntado con varios compañeros”.

El intrusismo es otro desafío al que mira de cara la profesión, que está recurriendo a la certificación profesional para luchar contra aquellos que vienen de fuera y desprestigian el oficio. “Creo que es una buena fórmula que permitirá demostrar el trabajo de los buenos profesionales, algo que dará seguridad y confianza al cliente”, comenta.

Los buenos profesionales son aquellos que tienen una buena y continua formación y que van aplicándola a su trabajo diario dando como resultado una experiencia de calidad. Los cursos que oferta APCAS a lo largo de la geografía española y también online “han sido y son necesarios; es más, creo que debería de haber más. A la gente hay que motivarla y moverla porque si no se queda estancada”, dice.

FUNDADOR DE APCAS GALICIA

Jacinto Rial fue el fundador de APCAS Galicia a principios de los años 60. Concretamente, en 1963 fundó la Asociación de Peritos Tasadores en Vigo, Pontevedra, “porque así me lo encargó Eugenio Pérez desde Madrid”. Después, cuenta, al cabo de dos años y tras el nombramiento de presidentes en las otras tres provincias gallegas, “pudimos montar la regional, donde llegamos a ser más de 300”.

Los 40 años que ha ejercido la profesión frente al Gabinete J. Rial, S.L. han dado para mucho. Por eso, recuerda divertido alguna que otra anécdota. En una ocasión “estaba trabajando en Cambados mirando unos motores que estaban dañados y nos dijo el paisano, ustedes fíjense únicamente en los coches y no miren más alrededor. Resulta que tenían allí los fajos de droga con los que traficaban, así que peligrabas un poco”.

COMISMAR 75 años de servicios independientes



Comisarios de averías
Liquidadores de averías
Peritos de seguros
Inspectores
Consultoría
Formación



(pericia) al volante

Los conductores españoles y su percepción de la seguridad vial

Informe del Centro de Estudios Ponle Freno-AXA

Los españoles siguen considerando el alcohol compatible con la conducción. Así lo refleja el informe del Centro de Estudios Ponle Freno-AXA sobre 'Conocimiento y percepción de la seguridad vial' que revela que uno de cada tres conductores cree que consumir alcohol dentro de los límites establecidos por la ley no afecta a la seguridad al volante. Es más, un cuatro por ciento cree que es positivo en pequeñas cantidades porque activa el sistema nervioso.

El estudio, que ha llegado a su segunda edición con la colaboración de Kantar TNS, ha realizado un total de 3.000 encuestas, donde se reflejan datos tan alarmantes como que la mitad de los jóvenes de 18 a 24 años cree que saltarse un semáforo en ámbar es una conducta poco o nada peligrosa o que el 40 por ciento de los motoristas no tiene clara la indumentaria que debe llevar en verano.

EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Los aspectos relacionados con la conducción que más han mejorado en los últimos 10 años, a juicio de los entrevistados, son los sistemas

de seguridad (asientos infantiles, airbags y avisos de la conducción) seguido de la concienciación de los conductores en lo relacionado al consumo de alcohol y drogas y al exceso de velocidad.

Por el contrario, las mayores críticas las encontramos en el estado de las vías, en especial el de las carreteras secundarias, donde un 42 por ciento de los españoles dice que han empeorado algo o mucho.

ACTIVIDADES DE RIESGO

No todas las actividades analizadas tienen la misma percepción de peligrosidad y las diferencias se acrecientan cuando nos fijamos

en los colectivos más jóvenes (los de menor edad, de 18 a 24 años, ve menos riesgo que los de 25 a 34 años). De esta forma se puede hablar de tres niveles de actividades de riesgo en cuanto a la percepción de peligrosidad por parte de los conductores.

En un primer nivel encontramos: no ponerse casco en la moto (98%), saltarse un stop (98%), no usar el cinturón en el coche (96%), no mantener la distancia de seguridad (92%) y saltarse un ceda el paso (91%).

En un segundo nivel se sitúan actividades como conducir por encima de los límites de velocidad (88%) o adelantar por la derecha (87%).

Y en un tercer nivel aparecen actividades de riesgo con baja percepción de peligrosidad entre los conductores: saltarse un semáforo en ámbar (67%), no parar cada dos horas en viajes largos para realizar descansos (57%) y conducir vehículos de más de 10 años en buen estado (solo un 16%).

También destaca muy llamativamente el hecho de que uno de cada tres conductores crea que consumir alcohol dentro de los límites no

pericia al volante)

afecta a la conducción e incluso que haya un cuatro por ciento de ellos que considere que el alcohol en pequeñas cantidades es positivo, ya que activa el sistema nervioso.

DISTRACCIONES

A pesar de que el 44 por ciento de los conductores españoles considera que las distracciones son la principal causa de accidentes, hay actividades que suponen una distracción importante y, a pesar de ello, son realizadas por un elevado porcentaje de conductores, como escuchar música o la radio con un volumen alto (70%), el uso del manos libres del teléfono (53%) y especialmente su manipulación donde más de un 10% reconoce realizarlas: leer mensajes, escribir mensajes y hablar por teléfono sin el manos libres.

ALGUNAS CONCLUSIONES

- Un 30% no suele realizar paradas periódicas para descansar en viajes largos.
- 8 de cada 10 automovilistas colocan las maletas en el maletero de forma inadecuada
- Uno de cada 4 no conoce la normativa correcta sobre la presión de los neumáticos.
- Un 79% reconoce que utilizar el manos libres del teléfono genera riesgos pero hay un 53% de conductores que lo utiliza.
- Un 79% admite que es un riesgo manipular la pantalla táctil del vehículo durante la conducción pero un 20% lo hace.
- Solo un tercio de los entrevistados hace uso habitual del cinturón de seguridad en los autobuses y un 34% no se lo pone siempre en los taxis.
- A pesar que el exceso de velocidad es considerado una de las principales causas de accidente, el 53% de los conductores considera erróneamente que circular a la velocidad máxima legal minimiza el riesgo de tener accidentes.



MASTER-PERITAS

GABINETE TÉCNICO DE PERITACIONES

Su perito de confianza

Nuestros servicios:

- Peritación de siniestros
- Auditoría de siniestros
- Teleperitación
- Informes de inspección técnica de Edificios y Viviendas
- Inspección de riesgos
- Auditoría de reparadores
- Certificados de eficiencia energética

MURCIA · SEVILLA · HUELVA · CÁDIZ · CANARIAS (todas las islas)

Contacto: peritaciones@masterperitas.es · T: 677448450 · F: 902104932 · www.masterperitas.es



(tribuna)

VIH/SIDA Y OTRAS CONDICIONES DE SALUD EN LA CONTRATACIÓN Y EN EL SEGURO. LEY 4/2018, DE 11 DE JUNIO

La Ley 4/2018, de 11 de junio, modifica el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (TRLGDCU) y la Ley de Contrato de Seguro (LCS), en un único artículo, con dos apartados y dos disposiciones finales.

Esta Ley surge de la proposición de ley, que fue presentada por el Parlamento de Navarra y publicada en el *BOCG. Congreso de los Diputados*, serie B, núm. 83-1, de 3 de febrero de 2017. Dicha proposición constaba de un artículo único con dos apartados de modificación del TRLGDCU y una disposición final relativa a su entrada en vigor.

El primer apartado preveía la nulidad e ineficacia de las estipulaciones, cláusulas y condiciones exclusivamente al VIH/SIDA.

El segundo apartado se refería al mandato de presentar un proyecto de ley de aplicación de los principios de esta Ley a otras enfermedades.

La Mesa del Congreso de los Diputados acordó su admisión a trámite con sus correspondientes antecedentes que se men-

cionan en aquella y encomendó, con fecha 5 de mayo de 2017, su aprobación con competencia legislativa plena a la Comisión de Sanidad y Servicios Sociales, abriéndose un plazo para enmiendas. Téngase en cuenta que la proposición se ceñía exclusivamente a la no discriminación por VIH/SIDA y después se añadió

en la tramitación parlamentaria la mención “otras condiciones de salud”, en lugar de “cualquier otra enfermedad”, que fue considerada en un principio por una enmienda parlamentaria.

NO DISCRIMINACIÓN

La exposición de motivos de la Ley 4/2018 justifica su necesaria implantación para erradicar del ordenamiento jurídico aquellos aspectos que limitan la igualdad de oportunidades y promuevan la discriminación por cualquier motivo, en este caso por ser portadores de VIH/SIDA y otras condiciones de salud.

De igual modo, puntualiza que la libre autonomía de la voluntad debe someterse al principio de “justicia social”, con el fin de que este principio en



Félix Benito Osma
Prof. Dr. Derecho Mercantil.
Univ. Carlos III de Madrid
Sec. Gral de SEAIDA. Abogado

“La incertidumbre y la inseguridad que supondrá es máxima, tras la ampliación de la reforma con la incorporación de la expresión genérica ‘otras condiciones de salud’”

que se asienta en gran medida el Derecho Privado pueda ser utilizado para discriminar a las personas por el hecho de tener una enfermedad u otra condición de salud. Ello supone que la competencia para incorporar un límite al principio de libertad de pactos no es otro que un principio fundamental acuñado por las Naciones Unidas, si bien el límite se muestra por razones de no discriminación¹ en amparo de disposiciones básicas contenidas en convenios internacionales de protección de derechos humanos, directivas europeas de protección a la no discriminación, como en la propio Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en la Constitución Española, que garantizan el derecho a la igualdad y el derecho a la no discriminación y, a su vez, otras leyes nacionales especiales de reciente desarrollo. Para ello, el legislador añade una disposición adicional en el TRLGDCU sobre nulidad de determinadas cláusulas que excluyan a una de las partes en determinados negocios, servicios o prestaciones por tener VIH/SIDA u otras condiciones de salud. Ello supone un mandato legal imperativo en la ley general de consumidores

para determinar la nulidad de las cláusulas, estipulaciones, pactos o condiciones que excluyan a una de las partes en estas circunstancias. Incluso, nos encontramos con un derecho irrenunciable, por cuanto que será nula la renuncia a la aplicación del contenido establecido en esta Ley.

Y, por otra parte, incorpora una disposición final cuarta para establecer un mandato al Gobierno para que presente un proyecto de ley en un plazo de un año que determine la aplicación de este principio a otras enfermedades, respecto de las cuales pueda considerarse que se aplican los efectos excluyentes en las relaciones jurídicas. De este modo, la Ley tiene un contenido general pero específico, aunque muestra un carácter expansivo y transitorio hasta que exista una nueva ley que amplíe su aplicación a otras enfermedades.

El contenido general de la Ley es un mandato a todos los operadores y a los intérpretes para que articulen con las herramientas necesarias que están a su disposición para, por un lado, adecuen las nuevas estipulaciones, condiciones, pactos y

cláusulas a lo dispuesto en la Ley. Y, por otro lado, eliminen las ya suscritas con anterioridad a la entrada en vigor de la ley. Por tanto, la adecuación y la eliminación va referida exclusivamente a los contratos en general y no a otros documentos no contractuales informativos.

INCERTIDUMBRE E INSEGURIDAD

La incertidumbre y la inseguridad que supondrá es máxima, tras la ampliación de la reforma con la incorporación de la expresión genérica “otras condiciones de salud”. Además, no hay restricciones ni límites en este proceso de cambio, ni tampoco se ha previsto el impacto y las consecuencias que supondrá la Ley en general y en particular para el sector seguros.

Esta Ley, a su vez, modifica la LCS mediante una enmienda parlamentaria que fue presentada con fecha 29 de septiembre 2017².

La modificación de la LCS resulta para añadir una disposición adicional quinta que prohíbe la discriminación por razón de VIH/SIDA u otras condiciones de salud. Se observa que sigue la misma redacción que su disposición adicional precedente (4^a)- no discriminación por razón de discapacidad³. Entonces, qué sentido tienen dos disposiciones de contenido más o menos idéntico, cuando podría haberse modificado sin más la precedente con ciertas matizaciones dada la relación intrínseca con la discapacidad⁴ y de su ámbito de aplicación⁵.

Dichas disposiciones asientan un principio general de no discriminación a cualquier



contrato de seguro respecto a la discapacidad, el VIH/SIDA y otra condición de salud. Este principio de no discriminación se asentó en el seguro respecto a la igualdad de trato entre hombres y mujeres, para el cálculo de la prima en la Ley de Ordenación y Supervisión de Seguros Privados (LOSSP), hoy Ley de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (LOSSEAR⁶) (art. 94.1). Ahora dicho principio se extiende a la discriminación por razón de VIH/SIDA u otras condiciones de salud, pero aquí en otra norma de distinta naturaleza como es la LCS. Debe tenerse en cuenta a su vez la última modificación de la LCS (art. 11) por LOSSEAR (DF1^a), para no considerar agravación del riesgo en los seguros de personas la variación de circunstancias relativas al estado de salud declarado. De este modo, aunque pueda ceñirse a los seguros de personas, su im-

pacto es general para el acceso y los procedimientos de contratación a cualquier seguro, en lo que se refiere al riesgo e interés asegurable/asegurado, desde la perspectiva precontractual como contractual como a su vez con los principios de muy buena fe "*uberrima fides*"⁷, de suficiencia, equidad, indivisibilidad e invariabilidad de las primas de seguro⁸.

La pregunta que, primeramente, ha de hacerse es cómo poder adecuar el cumplimiento objeto de esta norma con el negocio y la actividad aseguradora basada en una gestión prudente y eficiente del riesgo desplazado por los tomadores, asegurados a un empresario especializado. Y, en segundo lugar, en qué medida será de aplicación el TRLGDCU cuando la Ley edita separadamente una disposición específica para el sector asegurador en la LCS, por lo que de nuevo surgirá la disyuntiva entre la elección de una y de otra

como también la aplicación extensiva a la LCS de la LCGC y del TRLGDCU.

Por último, la imprecisión general de la Ley junto con la modificación de la LCS "para suprimir la discriminación por razón de VIH/SIDA u otras condiciones de salud en el sector referido"⁹ más que luces ofrece sombras que se cierran con el inciso final de la DF 2^a, entrada en vigor, pues esta disposición se aplicará exclusivamente al contenido y objeto de la modificación del TRLGDCU en general que antes nos referíamos- pactos, estipulaciones, cláusulas, condiciones-, ya que para el sector de seguros su norma específica recoge un mandato general de no discriminación, pero, en particular, es admisible la denegación del acceso, el establecimiento de procedimientos diferentes a los habituales o la imposición de condiciones más onerosas, siempre y cuando se encuentren fundadas en causas justificadas, proporcio-