

UNIVERSIDAD PERUANA DE LAS AMERICAS



ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Misión del ajustador de seguros en el derecho que le asiste al asegurado a una indemnización por daños o pérdidas sufridas durante el transporte de mercancías en el ramo del seguro de transportes de carga

PARA OPTAR EL TÍTULO DE ABOGADO

AUTOR:

Elías Pareja, Wolf Gerardo (0000-0002-9231-4295)

ASESOR:

Dr. Oyarce Yuzzelli, Aaron (0000-0002-2270-8187)

Lima, Perú

MARZO, 2021

DEDICATORIA

Para mi hija Marjorie Elías y mis padres María Elena y Bernardino, mis ángeles en el Cielo, quienes me continúan animando a seguir adelante.

AGRADECIMIENTOS

A mi Alma Mater, la Universidad Peruana de las Américas y a mis docentes de la Facultad de Derecho quienes con su incansable labor me permitieron adquirir los conocimientos necesarios para ser un buen profesional.

RESUMEN

Recientemente la prensa informó acerca del robo de un cargamento de teléfonos celulares de importación valorizados en alrededor de US\$ 2 millones, las escenas del robo captadas por cámaras de seguridad cercanas al lugar de los hechos nos mostraron al ferocidad de los delincuentes, quienes con el uso de armas de fuego rápidamente redujeron al conductor y al efectivo de seguridad que custodiaba la carga para luego de tomar el control del vehículo de carga y escapar con rumbo desconocido.

Al ser entrevistado uno de los ejecutivos de la empresa importadora de los telefonos celulares, dijo que ya había declarado el siniestro a su compañía de seguros y que estaba en espera de la llegada del ajustador de seguros a fin que de inicio a las investigaciones conducentes a lograr que las pérdidas sufridas sean indemnizadas.

El presente trabajo de suficiencia profesional tiene como objetivo dar a conocer en detalle la labor que realiza el ajustador de seguros marítimo transportes y su participación en la atención de siniestros, necesaria para poder establecer si la ocurrencia se encuentra amparada en las cláusulas y coberturas previstas en el contrato de seguro, para finalmente, como parte integrante de su informe final señalar el monto a indemnizar a favor del asegurado.

Palabras clave: Contrato de seguro; Siniestro; Compañía de Seguros; Asegurado; Ajustador de Seguros Marítimo Transportes; pérdidas sufridas; ocurrencia; cláusulas y coberturas; informe final; monto a indemnizar.

ABSTRACT

Recently the press reported about the theft of a shipment of imported cell phones valued at around US \$ 2 million, the scenes of the theft captured by security cameras near the scene of the events showed us the ferocity of the criminals, who with use of firearms quickly reduced the driver and the security personnel of cargo, and after taking control of the cargo vehicle, they escaped in an unknown direction.

When one of the executives of the cell phone importing company was interviewed, he said that he had already declared the claim to his insurance company and that he was awaiting the arrival of the insurance adjuster in order to start the investigations leading to ensure that the losses suffered will be indemnified.

The objective of this report of professional sufficiency is to make known in detail the work carried out by the marine transport insurance adjuster and its participation in the attention of claims, necessary to be able to establish whether the occurrence is covered by the clauses and coverage provided in the insurance contract, and finally, as a part of its final report, indicate the amount to be indemnified to the insured.

Keywords: Insurance contract; claim; Insurance company; Insured; Marine Transport Insurance Adjuster; losses suffered; occurrence, clauses and coverages; final report; amount to be indemnified.

TABLA DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
RESUMEN	iv
ABSTRACT	v
LISTA DE FIGURAS	viii
INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO I: ASPECTOS GENERALES	12
1.1. Descripción de la empresa.....	13
1.1.1. Ubicación	13
1.1.2. Actividad.....	13
1.1.3. Misión y Visión de la empresa.....	14
1.1.4. Organización	15
1.2. Descripción general de la experiencia.....	15
1.2.1. Actividad profesional desempeñada	16
1.2.2. Propósito del puesto.....	16
1.2.3. Producto o proceso que es objeto del informe	17
1.2.4. Resultados concretos logrados	17
1.2.5. Análisis de los resultados.....	17
CAPÍTULO II: FUNDAMENTO SOBRE EL TEMA ELEGIDO.....	18
2.1. Teoría y práctica en el desempeño profesional	19
2.1.1. Base legal para el desempeño profesional	19
2.1.2. Marco teórico	20
2.1.2.1. Contrato de Seguro	20
2.1.2.2. Vigencia del Contrato de Seguro.....	22
2.1.2.3. Cobertura	22
2.1.2.4. Cláusulas aplicables.....	23
2.1.2.5. Prima.....	24
2.1.2.6. Interés asegurable	25
2.1.2.7. Siniestro	26
2.1.2.8. Evaluación del Daño.....	26
2.1.2.9. Certificado de Averías - Ajuste de Siniestro	27
2.1.2.10. Pérdida Total.....	28

2.1.2.11. Pérdida Total Constructiva	29
2.1.2.12. Subrogación	30
2.1.2.13. Salvamento	31
2.1.2.14. Indemnización	31
2.2. Descripción de las acciones, metodologías y procedimientos	32
CAPÍTULO III: APORTES Y DESARROLLO DE EXPERIENCIAS	40
3.1. Aportes	41
3.2. Desarrollo de experiencias	41
3.2.1. Caso: Asegurado MSA	41
3.2.2. Caso: Asegurado ETH S.A.	42
3.2.3. Caso: Asegurado TR S.A.C.	44
CONCLUSIONES	46
RECOMENDACIONES	47
GLOSARIO	48
REFERENCIAS	51
APÉNDICES	52

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. TRA-039, cláusula de Accidente al Medio de Transporte de Rimac Seguros.	34
Figura 2. Aplicación de Seguro N° PO-0804 para el embarque de importación de los Sres.....	36
Figura 3. Vista del contenedor en el que llegaron los productos siniestrados y que terminara volcado como consecuencia del accidente al medio de transporte del cual fuera objeto.	38
Figura 4. En la fotografía de la izquierda los restos de los envases fracturados como consecuencia del accidente al medio de transporte, en la fotografía de la derecha, los productos rechazados, los que, si bien es cierto que se hallaron en buenas condiciones, al estar manchados por el derrame del producto no resultaba posible su comercialización.	39
Figura 5. Vista fotográfica donde se aprecia la bodega compartida al momento del atraque de la nave en Puerto Callao y previo al inicio de Operaciones de descarga del Fosfato a Granel (producto más claro) de los Sres. MSA.	42
Figura 6. Vista fotográfica donde se aprecia la carga (faja transportadora) aplastada y con pérdida de simetría producto del fuerte impacto contra el techo del puente.	43

INTRODUCCIÓN

Desde que el hombre decidiera transportar mercancías vía marítima, sabía que el viaje por mar era una empresa muy arriesgada, que las posibilidades de retornar a puerto sanos y salvos eran escasas, y que, además, como consecuencia de su viaje lograran ganar dinero, era literalmente una quimera; sin embargo, la búsqueda de riqueza y fortuna, así como el espíritu aventurero de los hombres de la época, los llevó a hacerse a la mar y llevar sus mercancías a otros puertos para venderlas y a su vez comprar mercancías allí y traerlas para venderlas en el puerto de origen.

Los buques mercantes eran pequeños y de madera, hacían un viaje redondo, es decir, de ida y vuelta, por tanto, los beneficios, de existir, se liquidaban al retorno de la nave a puerto de origen, no había GPS (Sistema de Posicionamiento Global), satélites meteorológicos ni telefonía celular, es decir, cuando una nave salía en travesía, había que tener mucha paciencia y esperar su retorno.

Había la posibilidad de que el envío de mercancías hubiera sido exitoso, así como que la adquisición de productos en puerto de destino y su retorno también concluyeran con bien, permitiendo que quienes aportaron económicamente en la preparación del viaje pudieran repartir beneficios luego de efectuar la liquidación al finalizar la expedición marítima; pero había casos en los que la nave mercante sufría mal tiempo en travesía, produciendo daños a la carga o su desaparición, situación que generaba pérdidas, las cuales los acreedores se cobraban vendiendo el buque, por tanto, como señalamos, la travesía para el transporte de mercancías en la antigüedad, era literalmente una aventura marítima.

Como consecuencia de las travesías marítimas, se pudo establecer que los daños o pérdidas de las mercancías podían ocurrir como consecuencia de actos de la naturaleza, mal tiempo, huracanes, tormentas, tempestades, cuya gravedad o magnitud, ponían en riesgo a la nave o incluso, en algunos casos la hacían zozobrar; y en otros casos, se apreciaba que sólo la carga de uno de los embarcadores se había dañado o perdido como consecuencia de actos de pillaje o mal manejo de la estiba.

Cuando una nave sale en travesía, su interés principal es llegar a puerto de destino sin ningún contratiempo, y en caso existiera, poder superarlo y lograr llegar a puerto de destino; pero, que sucedía cuando el buque mercante se enfrentaba a situaciones de peligros de la naturaleza en travesía y que ponían en riesgo la integridad de la nave, la tripulación y la carga?.

En muchos casos el capitán de la nave ordenaba arrojar parte de la carga transportada por la borda con la finalidad de aligerar el peso de la nave, recuperar el rumbo y proseguir viaje.

Al llegar a puerto de destino, el capitán de la nave informaba la situación que tuvo que afrontar y las acciones que tuvo que realizar con la finalidad de poder salvar la nave de un posible naufragio y poder llegar con bien a puerto de destino; y siendo que éstas acciones incluyeron el tener que arrojar parte de la carga al mar, generando con ello un perjuicio al propietario de ese cargamento, se convino en que todos aquellos propietarios de las mercancías que llegaron en buen estado contribuyeran de manera solidaria económicamente de forma tal que aquellos que perdieron su carga al ser sacrificada por el bien común de la nave, no resultaran afectados y pudieran recuperar su inversión,

A ésta acción se le denominó Avería Gruesa o Común, toda vez que todos los que participaban en la aventura marítima contribuían a que ésta llegara a buen término.

En el caso de daños o pérdidas que afectaran sólo a uno de los embarcadores y por el cual el mismo embarcador o propietario de la carga resultara afectado de manera independiente, se le denominó Avería Particular.

Entonces, es este concepto de contribución y mutualidad el que dio origen al Seguro de Transportes de mercancías y que se mantiene hasta nuestros días.

Siendo que en toda aventura marítima había una comunidad de intereses que se hallaban expuestos a las mismas contingencias, con el transcurrir del tiempo hicieron su aparición las compañías de seguros, luego los contratos o pólizas de seguros de transportes de carga internacional de mercancías.

En el Perú, la actividad aseguradora está debidamente regulada al amparo de la Ley N° 26702 - Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros promulgada el 6/12/1996, así como, así como también por la Ley 29946 - Ley del Contrato de Seguro publicada el 27/11/2012.

Ambas normas son el marco legal que permiten que la actividad aseguradora se pueda desarrollar en el país, y siendo que, como la norma establece, uno de los principios fundamentales del seguro es el principio indemnizatorio, por tanto para que dicho principio se pueda aplicar de manera adecuada e independiente, la norma ha previsto la participación de los Auxiliares de Seguros, los que, para el presente trabajo de suficiencia profesional pasaremos a desarrollar y que corresponde a los Ajustadores de Seguros del Ramo del Seguro de Transportes de Carga.

En el primer capítulo desarrollaremos lo referido al perito Ajustador de Seguros - Sres. Teodoro Montenegro Barón, la descripción de la empresa, su organización, la actividad profesional desempeñada y los resultados concretos logrados.

En el segundo capítulo profundizaremos acerca del tema elegido, marco teórico, teoría y práctica en el desempeño profesional, para en el tercer y último capítulo enfocarnos en los aportes y el desarrollo de experiencias en el campo del Ajuste de Siniestros en el Ramo del Seguro de Transportes.

En espera que el presente trabajo permita un acercamiento al público con la finalidad de dar a conocer la labor del perito Ajustador de Seguros Ramo Transportes, los invitamos a leer la presente obra y a profundizar sobre el amplísimo mundo del seguro de transportes de mercancías.

CAPÍTULO I: ASPECTOS GENERALES

1.1. Descripción de la empresa

TMB AJUSTADORES de Teodoro Montenegro Barón es un Ajustador de Seguros Marítimo Transportes con Registro de la Superintendencia de Banca y Seguros - SBS - APN -158 y RUC N° 10089804332, habiendo iniciado sus actividades como Perito Ajustador de Seguros en el Ramo del Seguro de Transportes en 1992, estando su principal actividad relacionada al transporte marítimo internacional brindando servicios tales como Ajuste y Liquidación de Siniestros en el Ramo del Seguro de Transporte de Carga Internacional, Fluvial y Terrestre Nacional, Comisariato de Averías, Inspección Pre Embarque para Despachos de Exportación así como el servicio de Prevención de Pérdidas en el marco de la importación de mercancías.

En la actualidad TMB AJUSTADORES se encuentra consolidada en el mercado nacional brindando servicios para las principales Compañías de Seguros, así como también en la atención de siniestros para aseguradoras del extranjero.

1.1.1. Ubicación

TMB AJUSTADORES de Teodoro Montenegro Barón - Ajustador de Seguros Marítimo Transportes con Registro SBS APN-158 y RUC N° 10089804332, tiene sus oficinas ubicadas en Av. Aviación N° 2471 Oficina 11 – Distrito de San Borja - Lima – Perú.

1.1.2. Actividad

La actividad que realiza el Ajustador de Seguros Marítimo Transportes consiste en la evaluación del reclamo presentado por un asegurado como consecuencia de daños o pérdidas de los bienes asegurados al amparo de la póliza de seguros contratada con la finalidad de poder establecer si el siniestro se encuentra debidamente cubierto por las condiciones y cláusulas insertas en póliza, para finalmente, emitir el documento Certificado de Averías o Informe Final – Ajuste de Pérdidas recomendando pagar el siniestro cuantificando el monto a indemnizar o, en caso contrario, rechazar el reclamo exhibiendo para ello los medios de prueba suficientes que liberan de responsabilidad a los aseguradores.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 26702 - Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros

promulgada el 6/12/1996 y publicada en 9/12/1996, la actividad que realizo para la organización TMB Ajustadores está definida de la siguiente manera: Ajuste y Liquidación de Siniestros en el Ramo del Seguro de Transporte de Carga Internacional, Fluvial y Terrestre Nacional.

1.1.3. Misión y Visión de la empresa

Misión

La misión del Perito Ajustador de Seguros Marítimos - TMB Ajustadores está referida a brindar servicios de Ajuste y Liquidación de Siniestros; Comisariato de Averías; Prevención de Pérdidas en embarques de importación, así como Inspección Pre Embarque para Despachos de Exportación, labor que para su adecuado desarrollo requiere de ingredientes elementales tales como:

- I. Registro hábil como Ajustador y Perito de Seguros - Ramo Transportes otorgado por la SBS.
- II. Conocimiento especializado de la normativa vigente tanto en lo referido al manejo de contratos de seguro, cláusulas, condicionados y coberturas, así como las normas que regulan el ingreso y salida de mercancías del territorio aduanero, toda vez que las pólizas de seguro contratadas en el ramo del seguro de transporte de carga internacional están orientadas a dar cobertura contra daños o pérdidas de las mercancías en tránsito de importación o de exportación ya sea vía marítima, aérea o terrestre.
- III. Valores de la ética empresarial como: La responsabilidad social, transparencia y honestidad, creatividad e innovación, respeto por la vida familiar y el cuidado del medio ambiente, creando un ambiente de confianza en el servicio que brindamos tanto para los Aseguradores, Corredores de Seguros y Asegurados, toda vez que los informes periciales que emite el ajustador suelen ser incluidos como medios probatorios en las acciones legales que se dan inicio luego de una reclamación ante los aseguradores ya sea que el informe pericial concluya recomendando se indemnice o se rechace el pedido de indemnización.

Visión

Ser uno de los principales y más reconocidos Ajustadores y Peritos de Seguros en el Ramo del Seguro de Transportes en el Perú y América Latina.

1.1.4. Organización

La organización al interior de TMB Ajustadores está definida de la siguiente manera:

- Gerencia General
Sr. Teodoro Montenegro Barón - Ajustador de Seguros Marítimo Transportes con Registro SBS APN-158
- Gerencia de Siniestros
Sr. Wolf Gerardo Elías Pareja - Bachiller en Derecho
- Inspectores de Averías – Personal de Campo:
Sr. Julio Enrique Sandmann Ruiz
Sra. Dayana Zapata Saldarriaga
Sra. Carolanne Martínez Jiménez
Srta. Evelyn Ortega Patiño
Srta. Estrella Cuya Anyoza
- Administración y Contabilidad
Srta. Rosa Julieta Chávez CPC

1.2. Descripción general de la experiencia

Mi experiencia laboral en empresas dedicadas al rubro de ajuste de siniestros y peritos de seguros la inicié en el año 2000 en la empresa Mc Larens Toplis Perú Ajustadores y Peritos de Seguros S.A. donde presté servicios en el área de Peritaje y Ajustes de Siniestros en el Ramo del Seguro de Transportes hasta diciembre del año 2011, para luego en el año 2012 incorporarme a TMB Ajustadores de Teodoro Montenegro Barón - Ajustador de Seguros Marítimo Transportes donde laboro hasta la actualidad ocupando el cargo de Gerente de Siniestros - Ramo Seguros de Transportes.

En mi amplia experiencia laboral además de lograr especializarme en la atención de siniestros en el ramo del seguro de transportes, fortalecí mi formación estudiando en la Facultad

de Derecho de la Universidad Peruana De Las Américas, culminando de manera satisfactoria mis estudios obteniendo el Grado de Bachiller en Derecho el 24 de febrero de 2017.

Siendo que mi labor como especialista en seguros de transporte de carga internacional se ve enmarcada en el tránsito internacional de mercancías de importación y exportación, situación que precisa contar con sólidos conocimientos de la normativa aduanera y los diferentes procedimientos administrativos a seguir para que la autoridad aduanera permita el ingreso o salida legal de mercancías del territorio aduanero, es que continué mis estudios de especialización en la Escuela Universitaria de Posgrado de la Universidad Nacional Federico Villarreal - EUPG UNFV – Especialidad: Maestría en Derecho con Mención en Aduanas, culminando mis estudios de manera satisfactoria en marzo de 2020.

1.2.1. Actividad profesional desempeñada

Mi labor como gerente de siniestros en TMB Ajustadores – Ajustador Marítimo Transportes consiste en efectuar la atención de los siniestros que son encargados por las compañías aseguradoras locales o extranjeras, de conformidad con lo dispuesto en la normatividad legal vigente y que faculta la realización de dicha labor bajo la denominación de Auxiliares de Seguros – Ajustadores de Siniestros en el Ramo del Seguro de Transportes.

1.2.2. Propósito del puesto

Mi posición en la organización como Gerente de Siniestros tiene el propósito de ser el soporte técnico especializado de la empresa a fin de poder atender de manera correcta, oportuna y suficiente los requerimientos de los aseguradores, toda vez que antes de proceder con la emisión de un certificado de averías o informe final recomendando indemnizar un siniestro se debe haber efectuado un análisis exhaustivo del contrato de seguros así como de las coberturas afectadas a fin de tener certeza que las circunstancias en las que se produjeron los hechos materia del reclamo, se encuentran adecuadamente amparados en la póliza contratada, los importes recomendados indemnizar sean los correctos, así como que se cumplan con los plazos dispuestos en la norma para la emisión del informe final.

1.2.3. Producto o proceso que es objeto del informe

Toda la información necesaria que ha sido recopilada, analizada y utilizada como medios de prueba, nos servirá para obtener el producto final que es el documento denominado Certificado de Averías o Informe Final - Ajuste, en el cual, se debe consignar el sustento necesario para otorgar cobertura a un siniestro, cuantificar el valor de las pérdidas y calcular el monto a indemnizar.

1.2.4. Resultados concretos logrados

En mi experiencia laboral puedo señalar que he participado en la elaboración y emisión de alrededor de 500 informes finales - ajustes de siniestros en el ramo del seguro de transportes para diferentes compañías de seguros a entera satisfacción de las mismas así como de sus asegurados; y, a efectos de poder presentar un reporte de resultados concretos logrados, tomaré como muestra de referencia a los últimos tres años: 2018, 2019 y 2020. (ver reporte detallado en cuadros adjuntos).

1.2.5. Análisis de los resultados

En la muestra de atención de siniestros en el ramo del seguro de transportes correspondiente a los años 2018, 2019 y 2020, podemos observar lo siguiente:

- I. En el citado período se atendieron un total de 102 casos.
- II. Se efectuaron un total de 57 Ajustes de Siniestros por reclamos amparados en pólizas de transporte terrestre nacional o local
- III. Se efectuaron un total de 45 Ajustes de Siniestros por reclamos amparados en pólizas de transporte de carga internacional
- IV. Del total de casos atendidos, 56 de ellos corresponden a reclamos por daños a la carga
- V. Del total de casos atendidos, 46 de ellos corresponden a reclamos por faltantes
- VI. Del total de casos atendidos, ocho (8) de ellos se cerraron por desistimiento del asegurado
- VII. Sólo un (1) caso no se indemnizó; es decir, se rechazó.

CAPÍTULO II: FUNDAMENTO SOBRE EL TEMA ELEGIDO

En mi experiencia laboral como perito ajustador de seguros del ramo marítimo transportes, he constatado que cuando un empresario contrata una póliza de seguro, tiene la posibilidad de poder resarcirse de una posible pérdida y retornar a las mismas condiciones en las que estaba antes de la ocurrencia del siniestro y poder empezar de nuevo.

Ésta posibilidad que se genera como consecuencia de haber asegurado el cargamento y ser el beneficiario de una indemnización, considero que es la razón fundamental para haber elegido este tema para mi trabajo de suficiencia profesional, el cual, espero, sirva para contribuir con el desarrollo de la cultura de seguros en el Perú.

2.1. Teoría y práctica en el desempeño profesional

2.1.1. Base legal para el desempeño profesional

El Ajustador de Seguros realiza su labor al amparo de lo establecido en la Ley 26702 - Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros promulgada el 6/12/1996, la cual en su Capítulo III - Auxiliares de Seguros - Sub Capítulo I - Ajustadores de Siniestros – Artículo N° 343 – Funciones del Ajustador de Siniestros, establece que las funciones del ajustador de siniestros son las siguientes:

- I. Estimar el valor de los objetos asegurados antes de la ocurrencia del siniestro, en el caso de que éste se encontrase cubierto por la póliza.
- II. Examinar, investigar y determinar las causas conocidas o presuntas del siniestro.
- III. Calificar, informar y opinar si el siniestro se encuentra amparado por las condiciones de la póliza.
- IV. Establecer el monto de las pérdidas o daños amparados por la póliza.
- V. Señalar el importe que corresponde indemnizar con arreglo a las condiciones de la póliza.
- VI. Establecer el valor del salvamento para deducirlo de la cifra de daños, o su comercialización por la empresa de seguros.

Asimismo la Ley 29946 - Ley del Contrato de Seguro publicada el 27/11/2012, en su artículo 38 señala las características de la actuación del ajustador de seguros citando lo siguiente:

- La actuación del ajustador debe ser técnica, independiente e imparcial
- La superintendencia adoptará las medidas necesarias para garantizar dichas características incluyendo las sanciones que correspondan
- Toda conducta que evidencie la violación reiterada de dichas medidas dará lugar a la revocación definitiva de la autorización del ajustador involucrado

2.1.2. Marco teórico

Habiendo revisado los aspectos legales que enmarcan la labor del ajustador, a continuación el marco teórico concerniente a la labor del ajustador de seguros:

Siendo que una de las funciones principales del ajustador de seguros del ramo marítimo transportes está referida a: Calificar, informar y opinar si el siniestro se encuentra amparado por las condiciones de la póliza; resulta necesario que el ajustador de seguros revise la póliza y analice las condiciones y coberturas que fueron pactadas y consignadas en el citado documento, al que, en adelante, denominaremos el Contrato de Seguro.

A continuación la definición de Contrato de Seguro:

2.1.2.1. Contrato de Seguro

Es el documento suscrito con una entidad de seguros en la que se establecen las normas que han de regular la relación contractual de aseguramiento entre ambas partes (asegurador y asegurado), especificándose sus derechos y obligaciones respectivas.

El Artículo 3 de la ley 29946 define al contrato de seguro de la siguiente manera:

Es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a Indemnizar dentro de los límites pactados el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

El contrato de seguro se caracteriza por ser fundamentalmente:

- Consensual,
- Bilateral,
- Aleatorio,
- Oneroso,
- De Adhesión y por estar basado en la
- Buena fe

El contrato de seguro se rige por los siguientes principios:

- a) Máxima buena fe o presunción de veracidad
- b) Indemnización.
- c) Mutualidad.
- d) Interés asegurable.
- e) Causa adecuada o causa próxima.
- f) Las estipulaciones insertas en la póliza se interpretan, *en caso de duda*, a favor del asegurado. (Art. 2 de la ley 29946)

Al momento en que le es encargado la atención de un caso, al cual, en adelante denominaremos siniestro, el siguiente elemento que debe revisar el perito ajustador de seguros es la vigencia del contrato, ello en razón que la aseguradora aceptará indemnizar un siniestro siempre y cuando la fecha de ocurrencia se halle comprendida en el período de vigencia del contrato de seguro.

Ejemplo práctico

La empresa aseguradora Rimac Seguros emite una póliza de seguros de transporte de carga terrestre con cobertura dentro del territorio nacional bajo la denominación de Póliza Anual de Transportes N° 3003-503712 siendo el contratante los Sres. Perufarma S.A y el asegurado los Sres. Perufarma S.A. y/o Subsidiarias.

2.1.2.2. Vigencia del Contrato de Seguro

Es la duración o plazo del seguro. Generalmente los seguros son contratados por el plazo de un año, con indicación del día y hora de inicio.

Ejemplo práctico

Citando la póliza anual de transportes N° 3003-503712 del asegurado: Sres. Perufarma S.A. y/o Subsidiarias-, encontramos dentro del encabezado de la póliza que se consigna el período de vigencia: Del 31/12/2019 al 31/12/2020 de 12 horas a 12 horas.

2.1.2.3. Cobertura

Cantidad establecida en la póliza y hasta cuyo límite se hace cargo la entidad aseguradora de las consecuencias económicas de un siniestro.

Compromiso aceptado por un asegurador en virtud del cual se hace cargo, hasta el límite estipulado, de las consecuencias económicas derivadas de un siniestro.

Ejemplo práctico

Citando la póliza anual de transportes N° 3003-503712 del asegurado: Sres. Perufarma S.A. y/o Subsidiarias-, encontramos dentro del acápite: **Límite máximo por embarque**, la descripción siguiente:

- US\$ 400,000.00 o su equivalente en otras monedas, por medio transportador.
- US\$ 5,000.00 o su equivalente en otras monedas, para visitantes médicos

Concordante con el concepto indicado, en el ejemplo se puede observar que la empresa aseguradora establece el límite máximo de responsabilidad que asumirá la aseguradora en caso de un siniestro.

2.1.2.4. Cláusulas aplicables

Las cláusulas son estipulaciones que se insertan a la póliza de seguro con la finalidad de precisar los alcances de la cobertura de seguro, indicando los riesgos cubiertos, exclusiones, duración del tránsito, interés asegurable entre otros.

Ejemplo práctico

En la póliza de seguro de transporte de carga internacional de los Sres. Homecenter Peruanos S.A. encontramos inserta la Cl. 382 - Cláusula del Instituto para Cargamentos A (ICC A 382 del 2009).

La citada cláusula establece lo siguiente:

1) Cláusula de Riesgos

Este seguro cubre todos los riesgos de pérdida o daños al objeto asegurado, con excepción de lo dispuesto en los numerales siguientes:

2) Cláusula de Avería Gruesa

Este seguro cubre avería gruesa y gastos de salvamento, ajustados o determinados de acuerdo con el contrato de transporte y/o la ley y práctica aplicables, en que se haya incurrido para evitar, o tratar de evitar, una pérdida como resultado de cualquier causa, excepto las excluidas en los numerales 4, 5, 6 y 7 siguiente

3) Exclusiones

- En ningún caso este seguro cubrirá Pérdida, daño o gasto atribuible a la conducta dolosa del Asegurado.
- Derrame normal, pérdida normal de peso o volumen o uso y desgaste normal por uso del objeto asegurado.
- Pérdida, daño o gasto ocasionado por insuficiencia o condiciones no apropiadas del empaque o preparación del objeto asegurado para soportar los incidentes ordinarios del tránsito asegurado, o donde se lleve a cabo dicho empaque o la preparación del mismo por parte del Asegurado o sus empleados, o antes de la entrada en vigencia del presente seguro (para

efectos de este numeral, "empaque" incluirá la estiba en un contenedor y "empleados" no incluirá a los contratistas independientes).

- Pérdida, daño o gasto ocasionado por vicio o naturaleza intrínseca del objeto asegurado.
- Pérdida, daño o gasto ocasionado por demora, aun cuando dicha demora se origine por un riesgo asegurado (excepto los gastos que deban pagarse de acuerdo con el numeral 2 que antecede).
- Pérdida, daño o gasto que se derive de la insolvencia o incapacidad financiera de los propietarios, administradores, fletadores u operadores del buque cuando, al momento de la carga del objeto asegurado a bordo del buque, el Asegurado sepa, o en el curso normal de sus actividades, debiera saber, que dicha insolvencia o incapacidad financiera podría impedir el seguimiento normal del viaje.
- Pérdida, daño o gasto que surja del uso de cualquier arma o dispositivo que emplee fisión y/o fusión atómica o nuclear u otra reacción o fuerza o materia radioactiva parecida.

Como se puede observar, si bien es cierto que los aseguradores aceptan el riesgo del transporte de mercancías al celebrar el contrato de seguro, encontramos que el riesgo se ve condicionado por las cláusulas aplicables.

2.1.2.5. **Prima**

Aportación económica que ha de satisfacer el contratante o asegurado a la aseguradora en concepto de contraprestación por la cobertura de riesgo que ésta le ofrece.

Ejemplo práctico

Citando la póliza anual de transportes N° 3003-503712 del asegurado: Sres. Perufarma S.A. y/o Subsidiarias-, encontramos dentro del encabezado de la póliza el Convenio de Pago de Primas de Seguros, en el que se establece las condiciones en las cuales el asegurado se obliga al pago de la prima convenida, estableciéndose el monto a pagar y los plazos otorgados para efectuar el pago.

El referido convenio cita los importes a pagar bajo los siguientes conceptos:

- Prima Neta	US\$ 10,000.00
- <u>Derechos de Emisión</u>	<u>US\$ 300.00</u>
- Prima Comercial	US\$ 10,300.00
- <u>IGV</u>	<u>US\$ 1,854.00</u>
- Prima Total	US\$ 12,154.00

2.1.2.6. Interés asegurable

Requisito que debe concurrir en quien desee la cobertura de determinado riesgo, reflejado en su deseo sincero de que el siniestro no se produzca, toda vez que a consecuencia de él originará un perjuicio a su patrimonio.

Ejemplo práctico

Un importador adquiere un lote de mascarillas para uso sanitario a un proveedor de origen chino, la compra tiene un valor FOB US\$ 50,000.00 INCOTERMS 2020, siendo el puerto de embarque Shangai – China con destino al puerto del Callao – Perú.

De acuerdo a lo establecido en las reglas INCOTERMS 2020, en una venta en términos FOB, el exportador transfiere el riesgo de daños o pérdidas en el puerto de embarque, es decir, a bordo de la nave transportadora en el puerto de Shangai – China, y, es desde dicho momento que cualquier ocurrencia que produzca daños o pérdidas en las mercancías durante su tránsito desde China a Perú, éstas últimas generarán daño patrimonial al importador.

Habiendo identificado que, ante posibles daños o pérdidas de las mercancías, quien se verá afectado patrimonialmente es el importador, entonces será el citado importador quien tiene interés asegurable, por tanto, es quien resultará interesado en contratar una póliza de seguros de transportes de carga internacional.

2.1.2.7. **Siniestro**

Es la manifestación concreta del riesgo asegurado que produce unos daños garantizados por la póliza hasta determinada cuantía.

Ejemplo práctico

En el caso propuesto para el ejemplo del interés asegurable, nos referimos a la importación vía marítima de un lote de mascarillas para uso sanitario procedentes de China con un valor FOB US\$ 50,000.00; si al momento de su llegada a puerto Callao e ingreso a zona primaria de aduanas para su trámite de despacho aduanero, se descubre que el contenedor al interior del cual llegó la carga presenta sus sistemas de cierre violentados y que parte del lote de mascarillas ha sido robado, entonces tenemos un **siniestro**.

2.1.2.8. **Evaluación del Daño**

Conjunto de actuaciones para determinar el valor económico de las pérdidas sufridas por un asegurado cuando ocurre un siniestro.

Ejemplo práctico

Para el caso que venimos revisando y que corresponde a la importación de un lote de mascarillas para uso sanitario, y del cual, a su llegada a Puerto Callao, se ha descubierto que parte de las mercancías han sido robadas, el procedimiento de atención de siniestros establece que el asegurado denunciará el siniestro ante la empresa de seguros donde se aseguró la carga, quienes contratarán a un ajustador de seguros a fin que atienda el siniestro, siendo la primera acción del ajustador el verificar que el reclamo que se ha presentado es real, es decir, deberá validar la pre existencia de la materia asegurada haciendo una inspección física de las mercancías así como recopilar la documentación de sustento, antecedentes que permitirán tener sustentado que la mercancía reclamada existe, que hubieron pérdidas en travesía y establecerá el valor de reclamo a presentar ante los aseguradores.

2.1.2.9. **Certificado de Averías - Ajuste de Siniestro**

Es el Informe Final que emite el Ajustador de Seguros en el que se consigna lo siguiente:

- Información de la ocurrencia
- Investigación de las causas de la ocurrencia
- Obtención de medios probatorios que permitan sustentar la veracidad de los hechos reclamados, entre ellos la pre existencia y el valor de las mercancías reclamadas como siniestradas, la veracidad de la forma en la que ocurriera el siniestro, la verificación del cumplimiento de las condiciones de aseguramiento (cláusulas) así como la observancia de garantías insertas en póliza.
- Revisión y análisis de la póliza de seguro
- Revisión y análisis de las cláusulas y coberturas aplicables a la ocurrencia
- Cálculo del monto a indemnizar

Ejemplo práctico

El caso por el cual el Ajustador de Siniestros Transportes es convocado responde a Daños a la carga como consecuencia de un accidente al medio de transporte, vuelco de camión mientras transportaba un contenedor con vajilla de porcelana de importación.

La acción del Ajustador de Seguros Transportes tiene su inicio una vez que la empresa aseguradora encarga la atención del caso previo consentimiento del corredor de seguros de conformidad con lo establecido en el artículo 38 de la ley 29946 – Ley del Contrato de Seguros – Participación del Ajustador de Seguros.

Una vez confirmada la atención del caso, el ajustador actúa de manera directa e independiente en la evaluación de la ocurrencia, haciendo las investigaciones, toma de manifestaciones, obtención y recopilación de documentación de sustento con la finalidad de validar la veracidad de la ocurrencia, la ausencia de dolo y que el siniestro cumpla con los elementos que lo califican como tal, y que se denominan: Caso Fortuito o Fuerza Mayor, el cual a su vez, es considerado como la causa no

imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, de conformidad con lo establecido en el artículo 1315 del Código Civil.

Luego de haber concluido con las indagaciones e investigaciones conducentes a corroborar los hechos materia del reclamo, y el ajustador considera que cuenta con elementos suficientes que le permitan establecer cobertura, procederá con la emisión del Certificado de Averías, y de corresponder, indicar el monto a indemnizar por los aseguradores.

2.1.2.10. **Pérdida Total**

Es cuando el objeto asegurado pierde su naturaleza inherente para cumplir la finalidad a que estaba destinado

Ejemplo práctico

Un camión madrina usado para transportar vehículos nuevos sufre un Accidente al medio de transporte – AMT, despiste y vuelco del medio de transporte, como consecuencia del accidente de tránsito se produce un incendio en el camión madrina dando por resultado que los bienes transportados se calcinen y el asegurado quede privado irremediamente de su uso o cuando desaparece (Ejemplo: Sacrificio por Avería Gruesa).

También cuando el asegurado se ve desposeído del objeto asegurado irreparablemente

Ejemplo práctico

Un vehículo de carga que transporta un cargamento consistente en Leche evaporada de la marca Gloria, avena en hojuelas, Aceite comestible marca Primor, menestras y legumbres en ruta desde la ciudad de Lima con destino a la ciudad de Pucallpa es asaltado en la ruta, el chofer secuestrado y la carga robada en su totalidad.

2.1.2.11. Pérdida Total Constructiva

Se da cuando el costo y gastos de reparación del objeto es superior al de su valor asegurado, o cuando la pérdida total aparezca como inevitable.

Ejemplo práctico

Una empresa de transporte terrestre es contratada para transportar un Transformador de Potencia valorizado en US\$ 100,000.00 desde la ciudad de Lima con destino a la ciudad de Arequipa, el caso es que, durante el viaje el vehículo sufre un accidente al medio de transporte - AMT, despiste y vuelco dando como resultado que el transformador caiga a la pista dañándose severamente.

El equipo es rescatado de la pista y trasladado a un laboratorio especializado a fin de poder establecerla magnitud del daño y repararlo.

El laboratorio hace las pruebas de funcionamiento al transformador informando que los daños sufridos producto del impacto son severos y que no disponen de la tecnología para reparar el equipo localmente y recomiendan su traslado a las instalaciones del fabricante domiciliado en Alemania.

Se hace las coordinaciones con el fabricante, quienes envían a un ingeniero especializado al Perú a fin que evalúe la posibilidad de reparar el equipo y haga la cotización respetiva.

El ingeniero viene a Lima, revisa el equipo, indica que es posible reparar el transformador, siempre y cuando la citada reparación se haga en Alemania, presentando su cotización por US\$ 80,000.00; sin embargo los costos de movilización y traslados desde Perú a Alemania ida y vuelta elevan el presupuesto original dando por resultado que el costo total de su reparación cueste US\$110,000.00; es decir, el costo de reparación del transformador resulta ser más caro que adquirir uno nuevo; es en ésta circunstancia que resulta aplicable la Pérdida Total Constructiva y los aseguradores deciden indemnizar el 100% de la pérdidas,

es decir, pagar los US\$ 100,000.00 y quedarse como salvamento los restos del transformador, con la esperanza de poder vender esos restos en una cifra superior a US\$ 20,000.00 y resarcirse de las pérdidas indemnizadas.

2.1.2.12. **Subrogación**

Es una situación jurídica en virtud de la cual la compañía aseguradora puede repetir o ejercer acciones contra los terceros causantes de un siniestro, a fin de recuperar de ellos la cantidad por la que civilmente deben responder a consecuencia de los daños producidos.

Consiste en la cesión de derechos que el asegurado hace en favor de la compañía de seguros, por la propiedad de sus bienes (total o parcialmente), en mérito a la indemnización recibida a consecuencia de un siniestro por los daños amparados por su seguro.

Por efectos de la subrogación, el asegurador puede disponer en propiedad de los objetos materia de salvamento, como ocurre con los restos de un automóvil después de un choque que origine pérdida total o con la mercadería no dañada o sólo parcialmente dañada después de un incendio.

Ejemplo práctico

En el transporte marítimo de mercancías la relación contractual usualmente se da entre el exportador y el naviero o entre el importador y el naviero, todo ello dependiendo de los términos INCOTERMS – International Commerce Terms que se hayan utilizado al momento de formalizarse el contrato de compra venta internacional de mercancías, el caso es que, los aseguradores otorgan cobertura de seguro a los riesgos inherentes al transporte de mercancías siendo el asegurado usualmente el importador, entonces, es allí donde se genera la necesidad de establecer el vínculo entre el transportista y los aseguradores, toda vez que, en caso de siniestro, el que usualmente tiene lugar mientras la carga se halla bajo responsabilidad y cuidado del transportista, los aseguradores una vez que hayan indemnizado al asegurado procederán a dar inicio a las acciones legales a fin de poder recuperar lo pagado al asegurado y para que ello ocurra se debe establecer la

legitimidad para obrar del demandante, el que ahora es la empresa de seguros, y para que ello ocurra se aplica la subrogación de derechos.

2.1.2.13. **Salvamento**

Conjunto de bienes que han resultado total o parcialmente indemnes en un siniestro; sin embargo, los mismos son rechazados por el asegurado, y que, luego de ser materia de indemnización por los aseguradores pasan a ser propiedad de la aseguradora.

Ejemplo práctico

Daños a la carga como consecuencia de un accidente al medio de transporte, vuelco de camión mientras transportaba un contenedor con vajilla de porcelana.

El caso es que, si bien es cierto que el impacto va a causar daños a la carga, difícilmente toda la carga resultará siniestrada, quedando parte del cargamento en estado sano; sin embargo, si el propietario de la carga (asegurado) revisa sus mercancías y descubre que de un juego de 24 piezas de platos de porcelana, sólo 3 se ha fracturado, y 21 están en estado sano, simplemente rechazará el saldo de 21 piezas porque el juego de 24 piezas está incompleto y de esa manera le es imposible comercializarlo, entonces, ese saldo de 21 unidades en estado sano rechazadas por el asegurado se convertirán en salvamento para los aseguradores.

2.1.2.14. **Indemnización**

Es el importe que está obligado a pagar contractualmente el asegurador en caso de producirse un siniestro

Es la contraprestación que corresponde a la aseguradora frente a la obligación de pago de prima que tiene el asegurado.

Ejemplo práctico

En el caso precedente, en el que referimos un siniestro por daños a la carga en un embarque de vajilla de porcelana en el que se reclama pérdida total de la carga como

consecuencia de un accidente al medio de transporte, tendremos que, de hallarse el siniestro debidamente amparado por la póliza de seguro contratada, se generará la obligación de la empresa aseguradora de pagar el valor de las mercancías que fuera previamente asegurado e indemnizar al asegurado.

2.2. Descripción de las acciones, metodologías y procedimientos

A continuación el detalle de las acciones, metodologías y procedimientos para el desempeño de la labor del ajustador de siniestros ramo transportes:

2.2.1. Estimar el valor de los objetos asegurados antes de la ocurrencia del siniestro, en el caso de que éste se encontrase cubierto por la póliza.

Cuando se produce un siniestro, el asegurado presenta un reclamo valorizado ante los aseguradores, quienes, en caso que el siniestro se halle amparado por la póliza afectada, deberán proceder a indemnizar al asegurado, devolviéndole el importe de las mercancías que resultaron dañadas o perdidas como resultado de la ocurrencia o evento dañoso.

Entonces, es en este escenario que el ajustador de seguros ramo marítimo transportes, debe verificar los valores reclamados con la finalidad de validar que el monto a indemnizar es el correcto.

2.2.2. Examinar, investigar y determinar las causas conocidas o presuntas del siniestro.

Como señalamos en el acápite anterior, cuando se produce un siniestro, y luego que los aseguradores encargan la atención del siniestro al ajustador marítimo transportes, se da inicio al procedimiento de investigación de la ocurrencia con la finalidad de poder establecer las verdaderas causas que produjeron las pérdidas; por ejemplo, si se tratan de daños a la carga como consecuencia de un accidente de tránsito, el ajustador tendrá la labor de investigar la ocurrencia, ir al lugar del accidente, tomar fotografías y las manifestaciones de los participantes: chofer y copiloto, verificar el vehículo de carga, la posición en la que quedó, huellas aprovechables en la calzada, entre otras; recopilar medios de prueba que permitan sustentar que la ocurrencia corresponde a un accidente de tránsito y no a una

acción negligente o imprudente del conductor -se dan casos en los que el dosaje etílico arroja resultados positivos para alcohol en sangre del conductor-, o -casos en los que se demuestra que el accidente se originó como consecuencia de una acción imprudente del conductor al no cumplir el reglamento de tránsito que establece que no debe conducir más de cinco horas seguidas sin descanso-, entre otras.

Una vez que el ajustador cuenta con los medios de prueba suficientes, está en condiciones de poder validar la veracidad de la ocurrencia, recomendando que, de estar amparada la modalidad de ocurrencia en la póliza de seguro contratada, se proceda a la indemnización correspondiente.

2.2.3. Calificar, informar y opinar si el siniestro se encuentra amparado por las condiciones de la póliza.

Una vez que el ajustador ha recopilado la información, documentación y medios de prueba suficientes que le permiten validar la veracidad de los hechos reclamados, entonces procederá a validar si la ocurrencia se halla adecuadamente prevista en la póliza de seguro contrastada.

En el ejemplo que venimos desarrollando, nos referimos a un accidente de tránsito, el cual, luego de la verificación de la ocurrencia lo podemos definir como un Accidente al Medio de Transporte – AMT.

Por tanto, lo que el ajustador deberá verificar es si ese tipo de ocurrencia –Accidente al Medio de Transporte – AMT- se halla adecuadamente previsto en la póliza, y de ser así, proceder con el cálculo de los valores de pérdida y recomendar se indemnice al asegurado.

A continuación se puede apreciar un extracto de la cláusula TRA-039 de Accidente al Medio de Transporte de la compañía de Seguros Rimac Seguros, donde resaltamos la cobertura y el tipo de ocurrencia que ampara la póliza:



TRA039

CLÁUSULA DE ACCIDENTE AL MEDIO DE TRANSPORTE (NACIONAL)

1. COBERTURA

Queda entendido y convenido que, en adición a los términos y condiciones de la Póliza, y sujeto a las especificaciones a continuación detalladas, **este Seguro se extiende a cubrir las pérdidas o daños que sufra la materia asegurada:**

1.1 Durante el tránsito terrestre:

A consecuencia directa de choque entre vehículos, contra objetos fijos, alcance de ferrocarriles en paso a nivel, **volcadura**, desbarrancamiento, incendio, rayo, desprendimiento de tierras y/o rocas, hundimiento o colapso de caminos, puentes y/o túneles, y demás accidentes fortuitos que sufra el medio de transporte, pero siempre y cuando las contingencias ocurran en las vías y/o carreteras entregadas al tráfico oficialmente.

Queda entendido que no debe interpretarse como accidentes las frenadas y/o maniobras, sean bruscas o no; los baches, rotura de barandas y/o soportes, los desperfectos que sufra el vehículo o su motor por el consumo natural o por vicio oculto, bajada de llanta u otro desperfecto similar, salvo el caso que éstos hayan ocasionado choque, volcadura, desbarrancamiento y/o incendio del medio conductor.

1.2 Durante el tránsito aéreo

Mientras se encuentren en el interior del avión transportador causadas directamente por caída, tempestad, rayo, choque, colisión, incendio, explosión y demás accidentes fortuitos que puedan ocurrir a la aeronave.

2. EXCLUSIONES

La **COMPAÑÍA** no será responsable por los casos de daños y pérdidas a que se refiere el Artículo 2° de las Condiciones Generales de la Póliza, así como por los daños y/o pérdidas del interés asegurado a consecuencia de lo siguiente:

- 2.1 Erupción volcánica, fenómenos sísmicos o meteorológicos o efectos de gases subterráneos o de su deflagración.
- 2.2 Choque, colisión y/o rozamiento del interés asegurado con puentes y túneles.
- 2.3 Mal arrumaje, contacto o derivación con otras cargas o sustancias.
- 2.4 Negligencia, descuido, olvido y/o imprudencia del **ASEGURADO**, sus dependientes, representantes y/o agentes.
- 2.5 Insolvencia o quiebra fraudulenta de los transportistas.
- 2.6 El uso de cualquier arma de guerra en la cual se emplee fisión atómica o nuclear y/o fusión u otra reacción similar o fuerza materia radioactiva.
- 2.7 Inadaptabilidad del medio de transporte, contenedor o furgón para transportar con seguridad el interés asegurado, cuando es transportado en vehículos de su propiedad o de terceros bajo su responsabilidad o cuando el **ASEGURADO**, sus dependientes, representantes y/o agentes tengan conocimiento de tal inadaptabilidad en el momento en que el interés asegurado es cargado en vehículos de propiedad de terceros.
- 2.8 Reclamos por herrumbre, orin, enmohecimiento, oxidación y decoloración con respecto al acero y productos derivados del acero, a menos que provengan de un riesgo cubierto por la Póliza.
- 2.9 Mermas y/o falta de peso a menos que provengan de un riesgo cubierto por la Póliza.

Figura 1. TRA-039, cláusula de Accidente al Medio de Transporte de Rimac Seguros.

2.2.4. Establecer el monto de las pérdidas o daños amparados por la póliza.

En esta parte del procedimiento, el ajustador habiendo estimado ya el valor de los objetos asegurados antes de la ocurrencia del siniestro, procederá a establecer el monto de

las pérdidas al amparo de lo contratado en la póliza de seguro, toda vez que, si se trata de embarques de importación de mercancías, los objetos pueden ser asegurados a valor FOB (Free On Board – Valor de las mercancías a bordo de la nave transportadora en puerto de origen) o valor CFR (Cost & Freight – Valor de las mercancías a bordo de la nave transportadora en puerto de origen más el flete), incluso la póliza puede contar con un porcentaje adicional a ser agregado a la suma asegurada y que se conoce como - Sobreseguro-, siendo el porcentaje aplicable usualmente en 10% hasta un 20% de sobreseguro, porcentaje éste último orientado a solventar los costos logísticos (pago de agente de aduanas, flete interno, almacenaje transitorio en depósitos temporales de aduanas, entre otros).

Una vez que se ha verificado los valores de las mercancías aseguradas, el ajustador podrá establecer el valor del reclamo a valor asegurado y estará en condiciones de poder calcular el monto a indemnizar. A modo de ilustración a adjuntamos el documento Aplicación de Seguro para un embarque de importación de los Sres. Sony Perú S.R.L

En el citado documento podemos verificar lo siguiente:

- Valor de las mercancías:	US\$ 200,419.75
- <u>Flete y Gastos:</u>	<u>US\$ 1,660.00</u>
Suma Asegurada:	US\$ 202,079.75

Se puede observar que el asegurado ha incluido el valor del transporte marítimo a la suma asegurada, modificando y elevando de ésta manera el valor asegurado de los bienes transportados, valor éste último que el ajustador deberá considerar al momento de establecer el monto de las pérdidas o daños reclamados.

Y en el acápite “Cobertura – Coverage”, encontramos que el documento consigna lo siguiente: “Según las condiciones especiales de la póliza”, en clara alusión a que los valores considerados como valores asegurados se rigen por lo previamente acordado y estipulado en las condiciones del contrato de seguro.



APPLICATION N° PO0804

We hereby certify that we have insured:

SONY PERU S.R.L.

According with the conditions of the policy N° 162642 the following shipment:

Load Value US\$	200,419.75	Premium US\$	515.91
Freight & Expenses US\$	1,660.00	Rights of Issue	0.00
Overinsurance	0.00	V.A.T.	92.86
Sum Insured	202,079.75	TOTAL US\$	608.77
Rights of Customs	0.00		
Rate	0.255300		
War & Strikes	0.000000		
Transshipment	0.000000		
Rate Rights of Customs	0.000000		
<hr/>			
Merchandise	MERC. DEL GIRO (RESTO DEL MUNDO)		
Description of Merchandise	TELEVISORES		
Package	EMBALAJE ADECUADO		
Conveyance	MARITIMO	Country of origin	ENSENADA - MEXICO
Sailing Date	07/12/2020	Destination Country	CALLAO
Type of Insurance	IMPORTACION	Shipped on Board of	XIN FEI ZHOU
Purchase Orders	S12TV0220	Invoice	200305681-200305682
Reference documents	S12TV0220	Supplier	SONY GLOBAL TREASURY SERVICES PLS.
Number of packages	574	Transshipment	NO
Comments	COSU6283743950		
<hr/>			
Endorsed to:	SONY PERU S.R.L.		
Coverage	SEGUN LAS CONDICIONES ESPECIALES DE LA POLIZA		
Franchise Deductible	0.00		

Lima, 10 de Diciembre del 2020

Gerente de Transportes y Cascos

The information contained in this document is subject to the terms and conditions of the policy indicated above. In case there is a disagreement between this document and the policy, the terms and conditions from the policy shall prevail. RIMAC will not grant covers and/or sums insured that are not contained in the policy.

Figura 2. Aplicación de Seguro N° PO-0804 para el embarque de importación de los Sres. Sony Perú según su referencia S12TV0220 - Compañía de Seguros Rimac.

2.2.5. Señalar el importe que corresponde indemnizar con arreglo a las condiciones de la póliza.

En ésta etapa del procedimiento, el ajustador de seguros marítimo transportes debe incluir en su Certificado de Averías - Informe Final, el monto a indemnizar, precisando en detalle la forma en la que se ha llegado a calcular, toda vez que, será lo acordado en el contrato de seguro el criterio que definirá la forma de calcular el monto a indemnizar.

Por ejemplo, en los casos de póliza de seguro de transporte de carga internacional usualmente aplicable a la importación de mercancías nuevas, es común que se asegure la carga, el flete y un porcentaje de sobreseguro, situación distinta cuando se tratan de pólizas de transporte terrestre nacional, donde los objetos a transportar se aseguran a valor de costo de adquisición.

Otro elemento que el ajustador debe tener en consideración es el “deducible aplicable”, usualmente expresado en un monto en dólares aplicable a cada siniestro o también expresado en un porcentaje del monto a indemnizar o quizás del monto de la pérdida. En el cuadro adjunto, podemos apreciar un ejemplo de cálculo de ajuste de pérdidas por robo de carga

<u>CÁLCULO Y LIQUIDACIÓN DEL RECLAMO POR ROBO DE CARGA</u>			
DESCRIPCIÓN	FALTANTES	VALOR UNITARIO US\$	VALOR TOTAL US\$
Stereo Headphones – Mod. 92481235	120	55.15	6,6618.00
Stereo Headphones – Mod. 92481130	100	8.98	898.00
VALOR TOTAL DEL RECLAMO EN US\$			US\$ 7,516.00
<u>AJUSTE:</u>			
US\$. 7,516.00 (Valor del reclamo) x US\$. 58,926.94 (Suma Asegurada)			
US\$. 58,394.26 (Valor factura)			
Reclamo a Valor Asegurado		US\$. 7,584.56	
Deducible 1% de la suma asegurada		US\$. (589.27)	
Monto a indemnizar		US\$. 6,995.29	

2.2.6. Establecer el valor del salvamento para deducirlo de la cifra de daños, o su comercialización por la empresa de seguros.

Existe la posibilidad que el siniestro que el ajustador se halla atendiendo corresponda a daños a la carga y no a faltantes, en es dicho escenario que aparece el concepto del “Salvamento”, toda vez que los bienes siniestrados, recuperados y rechazados

por el asegurado pasan a ser propiedad de los aseguradores luego que se haya pagado la indemnización al asegurado, entonces el ajustador puede gestionar la venta de los bienes rechazados.

El importe resultante de la venta del salvamento pasará a disposición de los aseguradores.

A fin de poder graficar el concepto de Salvamento, a continuación presentamos un ejemplo de siniestro en el que resulta aplicable la figura del Salvamento:

Un embarque de importación de vinos de Argentina con destino al Perú resulta dañado como consecuencia de un Accidente al Medio de Transporte - AMT, despiste y vuelco del medio de transporte terrestre en ruta desde el puerto del Callao hacia los almacenes finales del importador (Asegurado) en el Cercado de Lima (ver Figura 3).



Figura 3. Vista del contenedor en el que llegaron los productos siniestrados y que terminara volcado como consecuencia del accidente al medio de transporte del cual fuera objeto.

El caso es que, luego de efectuarse las labores de rescate del contenedor y la carga, se procede a efectuar la inspección de daños, encontrándose botellas rotas y producto derramado; sin embargo, también se encuentra producto en buen estado, es decir, las botellas no están rotas pero presentan las etiquetas manchadas de vino producto del derrame de las botellas fracturadas por el impacto.

El asegurado rechaza las botellas manchadas en razón que no le resulta posible comercializar el producto en esas condiciones, dando por resultado que los productos rechazados se conviertan en salvamento para los aseguradores (ver Figura 4).



Figura 4. En la fotografía de la izquierda los restos de los envases fracturados como consecuencia del accidente al medio de transporte, en la fotografía de la derecha, los productos rechazados, los que, si bien es cierto que se hallaron en buenas condiciones, al estar manchados por el derrame del producto no resultaba posible su comercialización.

CAPÍTULO III: APORTES Y DESARROLLO DE EXPERIENCIAS

3.1. Aportes

Uno de los principales aportes de la labor del perito ajustador de seguros ramo transportes está referida a la aproximación del mundo de los seguros a las personas, toda vez que, cuando ocurre un siniestro y los aseguradores nombran a un ajustador de seguros para que se haga cargo de las investigaciones de la ocurrencia y el ajuste del siniestro, el ajustador de seguros entra en contacto con todos los involucrados en la ocurrencia, y en muchas oportunidades cuando el perito se presenta en el lugar de la ocurrencia o se aproxima para efectuar toma de manifestaciones, hacer entrevistas, tomar fotografías u obtener documentación de sustento, es consultado respecto de la labor que cumple en razón que la mayoría de personas desconoce la función esencial del perito ajustador de seguros.

Uno de los conceptos más importantes contenido en la Ley del Contrato de Seguros N° 29946, está referido a la “obligación de indemnizar” que debe cumplir la empresa aseguradora, es por ello que encontramos que otro de los aportes resaltantes de la labor del ajustador de seguros es la generación de confianza en los seguros; ello en razón que es a partir de la labor profesional del perito ajustador de seguros debidamente expresada en la emisión y entrega de su Informe Final de Ajuste a los aseguradores, que se activará la obligación del pago indemnizatorio que corresponda al asegurado que sufriera una pérdida o daño a sus bienes y que se encontrara adecuadamente amparada en el contrato de seguro invocado.

3.2. Desarrollo de experiencias

En mi experiencia laboral al interior de diferentes empresas dedicadas al servicio de Peritaje y Ajuste de Siniestros en el Ramo del Seguro de Transportes de Carga, he participado en todas las áreas que competen a la labor del ajustador de siniestros, de ellas resultan destacables experiencias por reclamos por daños a la carga que involucran grandes sumas de dinero, aquí podemos citar los siguientes:

3.2.1. Caso: Asegurado MSA

Reclamo por daños a la carga en un cargamento de fosfato a granel valorizado en US\$ 1'200,000.00 y que fuera rechazado en su totalidad por el importador debido a que la carga resultara contaminada durante las labores de descarga en el puerto del Callao,

ello en razón que el cargamento vino acondicionado para su transporte como carga a granel en una bodega compartida.

El siniestro se produjo cuando el mamparo (separación metálica entre ambos productos) cedió, dando por resultado que el producto contenido en la otra parte de la bodega compartida (fertilizantes) ingresara a la bodega del fosfato contaminándolo y generando el rechazo del producto en su totalidad.

Si bien es cierto que la naviera (transportista) alegó que la cantidad de fertilizante ingresado a la bodega del fosfato no era considerable y por tanto su responsabilidad se limitaba solo a una cuantas toneladas de producto y no a la totalidad, se tuvo que entrar a la etapa probatoria, efectuando toma de muestras del producto y analizarlo, encontrándose trazas de fertilizante en todas la muestras llevadas a analizar, estableciéndose de ésta manera no solo la responsabilidad de la naviera frente a los daños reclamados sino que también la activación de la póliza de seguro de transportes del asegurado, la cual contaba con la Cláusula A Todo Riesgo de daños o pérdidas de la carga durante el tránsito asegurado y por tanto la obligación de indemnizar de los aseguradores.



Figura 5. Vista fotográfica donde se aprecia la bodega compartida al momento del atraque de la nave en Puerto Callao y previo al inicio de Operaciones de descarga del Fosfato a Granel (producto más claro) de los Sres. MSA.

3.2.2. Caso: Asegurado ETH S.A.

Reclamo por daños a la carga en un cargamento consistente en una faja transportadora de minerales siniestrada durante su transporte terrestre desde la ciudad de Lima con destino a una empresa minera con sede en Arequipa.

La ocurrencia tiene lugar cuando el conductor del camión de carga, en una acción considerada como imprudente decide pasar por debajo de un puente, colisionando la carga con el techo del puente, aplastando la carga y quedándose atascado a mitad del mismo.



Figura 6. Vista fotográfica donde se aprecia la carga (faja transportadora) aplastada y con pérdida de simetría producto del fuerte impacto contra el techo del puente.

Durante las investigaciones seguidas para la atención del caso, se pudo establecer documentalmente que la altura de la carga no le permitía pasar debajo del citado puente, y que, la decisión de pasar por allí fue tomada de manera imprudente por el conductor, quien señaló que *“ya había transportado antes ese tipo de fajas y que había pasado por allí sin problemas”*.

En este caso la atención del siniestro presentó una situación especial, ello en razón que la acción del conductor del vehículo de carga se define como una acción imprudente colindante con la negligencia, por tanto carente de los elementos que configuran un riesgo asegurable, y que refieren que la acción que cause el daño o la pérdida debe estar definida como una *acto extraordinario, imprevisible e irresistible*.

Sin embargo, encontramos que la póliza contaba con *“Condiciones Especiales”*, que son coberturas especiales negociadas entre la aseguradora y el asegurado, con la finalidad de otorgar, como su nombre lo indica -Condiciones Especiales-, encontrando dentro las mismas, una que, a la letra dice lo siguiente:

La cobertura se extiende a cubrir las pérdidas y/o daños que se originen como consecuencia del deficiente mantenimiento del vehículo transportador y/o por sobrecarga del mismo y/o por negligencia, imprudencia, embriaguez, olvido,

descuido o acto deshonesto de los encargados del transporte, incluyendo las pérdidas que se produzcan a consecuencia de las faltas al reglamento de tránsito (Póliza Nro. 3003 - 506476).

En virtud de lo expresado en el contrato de seguro, aún cuando la ocurrencia carecía de los elementos propios que configuran un riesgo asegurable, se procedió a indemnizar al asegurado por los daños reclamados.

3.2.3. Caso: Asegurado TR S.A.C.

Reclamo por Robo de carga en un cargamento de productos alimenticios de primera necesidad valorizados en US\$ 57,000.00.

El presente caso reviste importancia para su análisis en razón que se trata de un reclamo por pérdida total de la carga como consecuencia de un robo por asalto al medio de transporte; sin embargo las pesquisas policiales ordenadas por fiscalía señalaron que existía la “posibilidad” que el conductor se coludiera con los delincuentes, por tanto, no era posible calificar el hecho como un robo sino más bien como un “hurto agravado”.

La póliza contratada por el asegurado es una denominada póliza de “riesgos enumerados”, es decir, las coberturas contratadas son específicas, y cubren determinados riesgos, en este caso, la póliza contratada cuenta con la cobertura de “Robo por Asalto”, por tanto, al modificarse el tipo penal de robo agravado (Art. 189 del Código Penal) a hurto agravado (Art. 186 del CP), el asegurado se ve afectado en su pretension de poder solicitar se le indemnice por las pérdidas sufridas.

Siendo que la información brindada por la Policía Nacional del Perú - PNP de manera preliminar señalaba la “posible” participación del chofer como uno de los miembros integrantes de la banda de delincuentes que perpetraron el robo, se tuvo que esperar al término de las investigaciones ordenadas por Fiscalía, las que, finalmente arrojaron como resultado que el conductor no era cómplice de los delincuentes, por tanto, el tipo penal se definía como robo agravado, permitiendo de ésta manera poder sustentar de manera

adecuada y suficiente que el siniestro se hallaba amparado por la póliza de seguro contratada y que se proceda con la indemnización correspondiente.

CONCLUSIONES

- Si bien es cierto que existe un gran porcentaje de empresas que realizan sus actividades sin contar con una póliza de seguro que les permita proteger su inversión, encontramos que en el rubro del transporte de mercancías se ha incrementado la práctica de asegurar los bienes transportados.
- La mayoría de aseguradoras locales en la búsqueda de captar más clientes (asegurados), mejoran cada vez más la oferta de pólizas de seguro de transporte de carga, ofreciendo no solo primas de seguros más bajas, sino también mejores coberturas, verificándose más pólizas que cuentan con la cobertura a Todo Riesgo.
- Las aseguradoras concentran los seguros de transporte de carga en las principales ciudades del país, tales como Lima, Trujillo, Arequipa, ciudades en las que se emiten la mayor cantidad de pólizas con cobertura a Todo Riesgo en el país, observándose pocas colocaciones en las ciudades del oriente peruano, ello debido al elevado riesgo que significa asegurar el transporte de mercancías vía fluvial, limitando con ello la posibilidad de generar inversión en la selva peruana.

RECOMENDACIONES

- Concentrar esfuerzos en la búsqueda de ordenar y formalizar aún más el transporte fluvial en la selva peruana con la finalidad de lograr que las empresas aseguradoras consideren atractivo el mercado de seguros de transporte de carga en el oriente peruano y con ello se fomente la inversión en ésta parte del país.
- Fortalecer la cultura de seguros en el Perú mejorando la divulgación de temas relacionados a los contratos de seguros y su vital importancia como posibilidad de recuperarse frente a pérdidas patrimoniales y poder continuar con el proceso productivo de la empresa.

GLOSARIO

Avería Gruesa o Común

Las pérdidas, daños o gastos constituirán avería gruesa, o común si han redundado en beneficio y utilidad común, y darán lugar a una contribución de quienes estén interesados en la expedición marítima; de allí que se le denomine avería común.

Empresas de seguros

Aquella que tiene por objeto celebrar contratos mediante los cuales se obliga, dentro de ciertos límites y a cambio de una prima, a indemnizar un determinado daño, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones pactadas, en el caso de ocurrir un determinado suceso futuro e incierto.

Contrato de Seguro

Es el documento suscrito con una entidad de seguros en la que se establecen las normas que han de regular la relación contractual de aseguramiento entre ambas partes (asegurador y asegurado), especificándose sus derechos y obligaciones respectivas.

El Artículo 3 de la ley 29946 define al contrato de seguro de la siguiente manera:

Es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a Indemnizar dentro de los límites pactados el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas.

Vigencia del Contrato de Seguro

Es la duración o plazo del seguro. Generalmente los seguros son contratados por el plazo de un año, con indicación del día y hora de inicio.

Cobertura

Grupo de riesgos a los que está expuesta la carga o mercancías durante su transporte y que la empresa aseguradora se compromete a cubrir

Cantidad establecida en la póliza y hasta cuyo límite se hace cargo la entidad aseguradora de las consecuencias económicas de un siniestro.

Cláusulas aplicables

Las cláusulas son estipulaciones que se insertan a la póliza de seguro con la finalidad de precisar los alcances de la cobertura de seguro, indicando los riesgos cubiertos, exclusiones, duración del tránsito, interés asegurable entre otros.

Prima

Aportación económica que ha de satisfacer el contratante o asegurado a la aseguradora en concepto de contraprestación por la cobertura de riesgo que ésta le ofrece.

Interés asegurable

Requisito que debe concurrir en quien desee la cobertura de determinado riesgo, reflejado en su deseo sincero de que el siniestro no se produzca, toda vez que a consecuencia de él originará un perjuicio a su patrimonio.

Siniestro

Es la manifestación concreta del riesgo asegurado que produce unos daños garantizados por la póliza hasta determinada cuantía.

Evaluación del Daño

Conjunto de actuaciones para determinar el valor económico de las pérdidas sufridas por un asegurado cuando ocurre un siniestro.

Certificado de Averías - Ajuste de Siniestro

Es el Informe Final que emite el Ajustador de Seguros en el que se consigna lo siguiente:

- Información de la ocurrencia
- Investigación de las causas de la ocurrencia
- Obtención de medios probatorios que permitan sustentar la veracidad de los hechos reclamados, entre ellos la pre existencia y el valor de las mercancías reclamadas como

siniestradas, la veracidad de la forma en la que ocurriera el siniestro, la verificación del cumplimiento de las condiciones de aseguramiento (cláusulas) así como la observancia de garantías insertas en póliza.

- Revisión y análisis de la póliza de seguro
- Revisión y análisis de las cláusulas y coberturas aplicables a la ocurrencia
- Cálculo del monto a indemnizar

Pérdida Total

Es cuando el objeto asegurado pierde su naturaleza inherente para cumplir la finalidad a que estaba destinado

También cuando el asegurado se ve desposeído del objeto asegurado irreparablemente

Pérdida Total Constructiva

Se da cuando el costo y gastos de reparación del objeto es superior al de su valor asegurado, o cuando la pérdida total aparezca como inevitable.

Subrogación

Es una situación jurídica en virtud de la cual la compañía aseguradora puede repetir o ejercer acciones contra los terceros causantes de un siniestro, a fin de recuperar de ellos la cantidad por la que civilmente deben responder a consecuencia de los daños producidos.

Salvamento

Conjunto de bienes que han resultado total o parcialmente indemnes en un siniestro; sin embargo, los mismos son rechazados por el asegurado, y que, luego de ser materia de indemnización por los aseguradores pasan a ser propiedad de la aseguradora.

Indemnización

Es el importe que está obligado a pagar contractualmente el asegurador en caso de producirse un siniestro.

Es la contraprestación que corresponde a la aseguradora frente a la obligación de pago de prima que tiene el asegurado.

REFERENCIAS

Código Civil. Decreto Legislativo N° 295, 14 de noviembre de 1984 (Perú).

Código Penal. Decreto Legislativo N° 635, 3 de abril de 1991 (Perú).

Ley N° 26702, Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros. Diario oficial El Peruano, Lima, Perú. 9 de diciembre de 1996.

Ley N° 29946, Ley del Contrato de Seguro. Diario oficial El Peruano, Lima, Perú. 27 de noviembre de 2012.

Marsh Rehder. (2005). Glosario de seguros.

Rimac Seguros. (2018). Póliza anual de transportes N° 3003-506476. Emitida el 24 de abril de 2018.

Urday Berenguel, P. (2017). Manual de Derecho Marítimo. Lima, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2017.

APÉNDICES

Relación de siniestros atendidos durante el año 2018

N°	ASEGURADO	PÓLIZA	COBERTURA AFECTADA	AJUSTE N°	SINIESTRO CIA. SEGUROS	FECHA SINIESTRO	DESPRIPCIÓN DEL SINIESTRO	MONTO A INDEMNIZAR
1	TRANSPORTE TOÑITO SAC	3003-504523	AMT	TMB-2018-005	3003-27367	27/10/2017	AMT	US\$ 29,100.00
2	ADAMA AGRICULTURE PERÚ SAC.	3003-505881	382 CL (A) 2009	TMB-2018-008	SIN NUMERO	31/01/2018	ROBO DE CARGA	US\$ 3,000.00
3	MAQUINARIAS SA.	3001-504984	382 CL (A) 2009	TMB-2018-009	3001-82525	15/11/2017	FALTANTE DE CARGA	US\$ 350.00
4	GRUPO PANA SA.	3003 – 502465	TRA022 OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA	TMB-2018-010	SIN NUMERO	25/01/2018	DAÑOS A LA CARGA EN OPERACIONES DE DESCARGA	US\$ 2,000.00
5	GRUPO PANA SA.	3003-502465	TRA022 OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA	TMB-2018-012	SIN NUMERO	07/02/2018	DAÑOS A LA CARGA EN OPERACIONES DE DESCARGA	US\$ 1,500.00
6	TLI TRANSPORTES SAC.	3003-501665	382 CL (A) 2009	TMB-2018-016	3003-27200	04/05/2017	ACCIDENTE AL MEDIO DE TRANSPORTE MODALIDAD: DESPISTE Y VUELCO.	US\$ 6,000.00
7	MAQUINARIAS SA.	3001-504984	382 CL (A) 2009	TMB-2018-017	SIN NUMERO	1 al 30/11/17	DAÑOS EN PINTURA Y FALTANTE DE RPTOS.	US\$ 9,306.58
8	COROIMPORT SAC.	3003-501024 CERT. 1	TRA-012 RxA	TMB-2018-020	ASISTENCIA 11456075	13/03/2018	RxA	US\$ 10,000.00

9	BODEGAS Y VIÑEDOS TABERNERO SAC.	3003-503891	PENDIENTE	TMB-2018-024	SIN NUMERO	14/03/2018	ROBO	US\$ 1,500.00
10	VAINSA / MT INDUSTRIAL SAC	3003-502745	CL. 382 A - TODO RIESGO	TMB-2018-034	SIN NUMERO	12/04/2018	RxA	US\$ 3,000.00
11	MEGAMARCAS SAC	3003-501268	TRA-039 - AMT	TMB-2018-035	SIN NUMERO	16/04/2018	AMT	US\$ 6,000.00
12	TLI TRANSPORTES SAC.	3003-501665	382 CL (A) 2009	TMB-2018-038	SIN NUMERO	17/04/2018	RxA	US\$ 80,000.00
13	PERUFARMA SA.	3003-503712	383 CL (A) 2009	TMB-2018-040	SIN NUMERO	28/04/2018	RxA	US\$ 50,500.00
14	GLOBAL SOLUTIONS	3003-501083	TRA-040 TODO RIESGO	TMB-2018-041	3003-27788	10/05/2018	RxA	US\$ 6,025.00
15	TRANSPORTES HAGEMSA	3003-506476	CONDICIONES ESPECIALES: NEGLIGENCIA	TMB-2018-042	3003-27787	12/05/2018	CHOQUE CONTRA PUENTE	US\$ 120,000.00
16	GRUPO TRANSPESA SA.	3003-504208	TRA-039 AMT	TMB-2018-046	SIN NUMERO	13/02/2018	AMT	US\$ 15,000.00
17	AGZ TRANSPORTES SAC / TRANSPORTES DIFESUR SAC.	3003-506039	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2018-048	3003-27860	19/06/2018	AMT	US\$ 3,000.00
18	AGZ TRANSPORTES SAC	3003-506039	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2018-049	3003-27900	05/07/2018	ROBO	DESISTIMIENTO
19	PERUFARMA SA.	3001-504807	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2018-052	3001-84017	11/07/2018	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 5,000.00
20	TLI TRANSPORTES SAC.	3003-501665	383 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2018-053	SIN NUMERO	19/07/2018	ROBO	US\$ 70,000.00

21	ISCO TRANSPORTE SAC.	3003- 503565	384 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-054	3003-27960	24/07/2018	ROBO CON FRACTURA	US\$ 10,000.00
22	AGZ TRANSPORTES SAC	3003- 506039	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-062	SIN NUMERO	06/09/2018	AMT	US\$ 5,000.00
23	DUPREE VENTA DIRECTA S.R.L	3003- 502336	TRA-012 RxA	TMB- 2018-064	ASISTENCIA 12027954	15/09/2018	ROBO	US\$ 9,000.00
24	PERUFARMA S.A.	3001- 504807	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-065	SIN NUMERO	29/08/2018	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 505.97
25	TLI TRANSPORTES SAC.	3003- 501665	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-066	3003-28084	25/09/2018	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 5,000.00
26	COMPAÑÍA DE MINAS BUENAVENTURA SA.	3003- 502563	384 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-067	3003-28081	20/09/2018	ROBO	US\$ 8,000.00
27	COSAPI SA.	3003- 506297	383 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-070	3003-28104	20/09/2018	ROBO	US\$ 6,000.00
28	ISCO TRANSPORTE SAC.	3003- 503565	384 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-073	SIN NUMERO	03/10/2018	RxA	US\$ 25,000.00
29	TLI TRANSPORTES SAC.	3003- 501665	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-079	3003-28206	23/11/2018	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 85,000.00
30	TLI TRANSPORTES SAC.	3003- 501665	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-084	SIN NUMERO	03/12/2018	RxA	US\$ 34,000.00

31	PERUFARMA	3003-503712	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2018-085	SIN NUMERO	23/11/2018	RxA	US\$ 1,500.00
----	-----------	-------------	--	------------------	---------------	------------	-----	---------------

Relación de siniestros atendidos durante el año 2019

N°	ASEGURADO	PÓLIZA	COBERTURA AFECTADA	AJUSTE N°	SINIESTRO CIA. DE SEGUROS	FECHA SINIESTRO	DESPRIPCIÓN DEL SINIESTRO	MONTO A INDEMNIZAR
1	BRAEDT SA.	3003-505869	TRA-040 TODO RIESGO - TERRESTRE	TMB- 2019-001	Sin Número	04/01/2019	AMT	US\$ 4,837.78
2	PERUFARMA SA.	3003-503712	PENDIENTE	TMB- 2019-002	Sin Número	10/01/2019	ROBO CON FRACTURA	US\$ 2,500.00
3	COSAPI SA.	3001-507710	383 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2019-003	Sin Número	16/01/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 3,500.00
4	IN RETAIL PHARMA SA.	3001-502008	384 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2019-004	Sin Número	04/01/2019	ROBO	US\$ 5,500.00
5	HOMECENTER PERUANA	3001-502008	252 - CL. A TODO RIESGO (1/1/1982)	TMB- 2019-005	Sin Número	30/12/2018	INGRESO DE AGUA	US\$ 500.00
6	HOMECENTER PERUANA	3001-502008	253 - CL. A TODO RIESGO (1/1/1982)	TMB- 2019-006	Sin Número	15/01/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 500.01
7	HOMECENTER PERUANA	3001-502008	254 - CL. A TODO RIESGO (1/1/1982)	TMB- 2019-007	Sin Número	15/01/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 500.02
8	ISCO TRANSPORTE SAC.	3003-503565	384 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2019-012	Sin Número	14/02/2019	RUDO MANIPULEO	DESISTIMIENTO
9	IN RETAIL PHARMA SA.	3001-502008	384 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB- 2019-004	Sin Número	04/01/2019	ROBO	US\$ 5,500.00
10	HOMECENTER PERUANA	3001-502008	252 - CL. A TODO RIESGO (1/1/1982)	TMB- 2019-011	Sin Número	12/01/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 500.00
11	HOMECENTER PERUANA	3001-502008	253 - CL. A TODO RIESGO (1/1/1982)	TMB- 2019-012	Sin Número	15/01/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 500.00
12	HOMECENTER PERUANA	3001-502008	254 - CL. A TODO RIESGO (1/1/1982)	TMB- 2019-013	Sin Número	15/01/2019	RUDO MANIPULEO	DESISTIMIENTO

13	EUROFARMA PERU SAC	3001-501094	384 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2019-026	Sin Número	31/03/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 2,500.00
14	IN RETAIL PHARMA SA.	3001-502008	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2019-004	Sin Número	04/01/2019	ROBO	US\$ 5,500.00
15	EUROFARMA PERU SAC	3001-501094	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2019-026	Sin Número	31/03/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 2,500.00
16	P&M CORPORATION ALCALI SRL.	3003-506417	CLÁUSULA DEL INSTITUTO DE CARGA "A" CL. 382 (1/1/2009)	TMB-2019-028	Sin Número	09/04/2019	RxA	US\$ 75,000.00
17	UNIVERSAL SUPPLIERS INGENIERÍA TÉCNICA MINERA COMERCIAL SA	3001-500975	252 - CL. A TODO RIESGO (1/1/1982)	TMB-2019-033	Sin Número	27/1/19 (Fecha de llegada de la nave)	RUDO MANIPULEO	US\$ 14,000.00
18	AGRÍCOLA HOJA REDONDA SA.	3003-501793	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009) - COND. ESPECIAL. NEGLIGENCIA	TMB-2019-034	Sin Número	28/04/2019	CAIDA DE CARGA	US\$ 16,000.00
19	PIKANGO S.A.C.	3003-506014	CL. A - TODO RIESGO	TMB-2019-036	Sin Número	08/05/2019	INCENDIO	US\$ 20,000.00
20	GRUPO TRANSPESA SAC.	3003-504208	AMT	TMB-2019-038	3003-28520	15/05/2019	AMT	DESISTIMIENTO
21	COFACO S.A.	3003-503752	RxA	TMB-2019-040	Sin Número	21/05/2019	RxA	US\$ 35,000.00
22	TIENDAS PERUANAS SA.	3001-502008	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009) - CL. ALM. - ALM.	TMB-2019-041	Sin Número	23/05/2019	RUDO MANIPULEO	DESISTIMIENTO
23	HEMOCENTERS PERUANOS SA.	3001-502008 - APLICACIÓN 027/05	383 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2019-042	Sin Número	10/05/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 1,000.00
24	GRUPO TRANSPESA SAC.	3003-504208	AMT	TMB-2019-043	3003-28519	27/05/2019	AMT	US\$ 10,000.00

25	PIKANGO S.A.C.	3003-506014	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2019-044	3003-28535	11/04/2019	ROBO	US\$1,000.00
26	PERUFARMA S.A.	3003-503712	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2019-045	Sin Número	27/05/2019	ROBO CON FRACTURA	US\$ 1,000.00
27	INRETAIL PHARMA SA	3003-501700	RxA	TMB-2019-046	3003-28553	27/03/2019	RxA	US\$ 135,000.00
28	MIFARMA SA.	3003-505251	RxA	TMB-2019-047	3003-28552	27/03/2019	RxA	US\$ 62,000.00
29	MIFARMA SA.	3003-505251	RxA	TMB-2019-047	3003-28552	27/03/2019	RxA	US\$ 62,000.00
30	APM INLAND SERVICES	3001-505252	382 - CL. A TODO RIESGO (1/1/2009)	TMB-2019-048	Sin número	11/6/2019	DAÑOS	US\$ 2,000.00
31	MIFARMA SA.	3003-505253	RxA	TMB-2019-049	3003-28554	29/03/2019	RxA	US\$ 62,000.00
32	MIFARMA SA.	3003-505254	RxA	TMB-2019-050	3003-28555	30/03/2019	RxA	US\$ 62,000.00
33	MIFARMA SA.	3003-505255	RxA	TMB-2019-051	3003-28556	31/03/2019	RxA	US\$ 62,000.00
34	MIFARMA SA.	3003-505256	RxA	TMB-2019-052	3003-28557	01/04/2019	RxA	US\$ 62,000.00
35	PERUFARMA SA	3003-503712	ROBO	TMB-2019-056	3003-28583	28/06/2019	ROBO	DESISTIMIENTO
36	HIDROSTAL	3001-508582 / APLIC. 210/2019	CL. A - TODO RIESGO	TMB-2019-064	Sin Número	14/08/2019	RUDO MANIPULEO	US\$ 600.00
37	HPSA	3001-502008	CL. A - TODO RIESGO	TMB-2019-068	Sin Número	28/05/2019	DAÑOS POR INGRESO DE AGUA	US\$ 7,000.00
38	COFACO S.A.	3001-504874	RxA	TMB-2019-078	3001- 86218	11/10/2019	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 40,000.00
39	INRETAIL PHARMA S.A.	3003-501700	RxA	TMB-2019-084	Sin Número	05/07/2019	RxA	US\$ 110,000.00

40	INRETAIL PHARMA S.A.	3003-501700	RxA	TMB- 2019-085	Sin Número	24/10/2019	RxA	US\$ 114,000.00
41	HOMECENTERS	3001-502008	CL. A - TODO RIESGO	TMB- 2019-092	Sin Número	05/12/2019	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 1,500.00
42	PERUFARMA	3003-503712	RxA	TMB- 2019-093	Sin Número	30/11/2019	RxA	US\$ 17,612.71

Relación de siniestros atendidos durante el año 2020

N°	ASEGURADO	PÓLIZA	COBERTURA AFECTADA	AJUSTE N	SINIESTRO CIA. DE SEGUROS	FECHA OCURRENCIA	DESCRIPCIÓN DEL SINIESTRO	MONTO A INDEMNIZAR
1	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-003	3001-87299	28/12/2019	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 377.11
2	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-004	3001-87720	12/01/2020	RXA	US\$ 78.58
3	GRUPO TRANSPESA SAC	3003-507416	TRA-039 AMT	TMB-2020-010	3003-28928	04/04/2020	AMT	US\$ 10,000.00
4	GRUPO TRANSPESA SAC	3003-507416	TRA-039 AMT	TMB-2020-011	3003-28957	22/05/2020	AMT	US\$ 12,000.00
5	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CL. (A) TODO RIESGO	TMB-2020-012	3001-87494	30/05/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 5,500.00
6	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-013	3001-87507	29/04/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$. 162.10
7	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CL. (A) TODO RIESGO	TMB-2020-014	3001-87734	10/05/2020	DAÑOS A LA CARGA	DESISTIMIENTO
8	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-015	3001-87653	17/05/2020	FALTANTES	US\$ 3,700.00
9	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-016	3001-87741	23/10/2019	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 15.19
10	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-017	3001-87471	20/03/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$. 256.74
11	PERUFARMA S.A.	3003-503712	RXA	TMB-2020-018	3003-29103	19/06/2020	RXA	US\$ 3,400.00
12	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-019	3001-87740	10/05/2020	DAÑOS A LA CARGA	DESISTIMIENTO
13	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-020	3001-87673	05/06/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$. 347.06
14	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-021	3001-87654	08/07/2020	RXA	US\$ 774.93

15	HOMECENTER PERUANOS SA.	3003-501700	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-022	3003-29059	18/07/2020	ROBO CON FRACTURA	US\$. 2,121.19
16	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-023	3001-87655	27/05/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 477.06
17	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-024	3001-87647	29/05/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 477.07
18	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-025	3001-87474	21/05/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 24,353.20
19	PROMART SA.	3003-501700	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-026	3001-29084	18/08/2020	ROBO CON FRACTURA	US\$ 404.00
20	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-029	PENDIENTE	02/08/2020	RATERÍA	US\$. 260.27
21	PERUFARMA S.A.	3003-503712	RxA	TMB-2020-030	3003-29104	25/08/2020	RXA	US\$. 1,785.84
22	PERUFARMA S.A.	3003-503712	ROBO CON FRACTURA	TMB-2020-031	3003-29105	28/08/2020	ROBO CON FRACTURA	US\$ 450.00
23	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-032	PENDIENTE	27/09/2020	RATERÍA	US\$ 502.20
24	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-033	PENDIENTE	27/09/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$ 8,500.00
25	HOMECENTER PERUANOS SA.	3001-502008	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-034	PENDIENTE	27/09/2020	FALTANTES Y DAÑOS A LA CARGA	US\$1,700.00
26	HOMECENTER PERUANOS SA.	3003-501700	CL 382 CLÁUSULA (A) TODO RIESGO	TMB-2020-035	PENDIENTE	12/08/2020	DAÑOS A LA CARGA	US\$24,000.00
27	GLOBENATURAL (Segunda Opinión)	3001-508827.	CLÁUSULA 382 - ICC "A" TODO RIESGO	TMB-2020-038	PENDIENTE	10/07/2020	DAÑOS A LA CARGA	RECHAZO
28	SONY PERÚ S.R.L	3001-162642	ICC (A) (1/1/82)	TMB-2020-042	PENDIENTE	06/12/2020	FALTANTES Y DAÑOS	US\$ 210.10
29	SONY PERÚ S.R.L	3001-162643	ICC (A) (1/1/82)	TMB-2020-043	PENDIENTE	29/12/2020	DAÑOS	US\$. 11.15

Análisis de los resultados

En la muestra de atención de siniestros en el ramo del seguro de transportes correspondiente a los años 2018, 2019 y 2020, podemos observar lo siguiente:

- I. En el citado período se atendieron un total de 102 casos.
- II. Se efectuaron un total de 57 Ajustes de Siniestros por reclamos amparados en pólizas de transporte terrestre nacional o local
- III. Se efectuaron un total de 45 Ajustes de Siniestros por reclamos amparados en pólizas de transporte de carga internacional
- IV. Del total de casos atendidos, 56 de ellos corresponden a reclamos por daños a la carga
- V. Del total de casos atendidos, 46 de ellos corresponden a reclamos por faltantes
- VI. Del total de casos atendidos, ocho (8) de ellos se cerraron por desistimiento del asegurado
- VII. Sólo un (1) caso no se indemnizó; es decir, se rechazó.