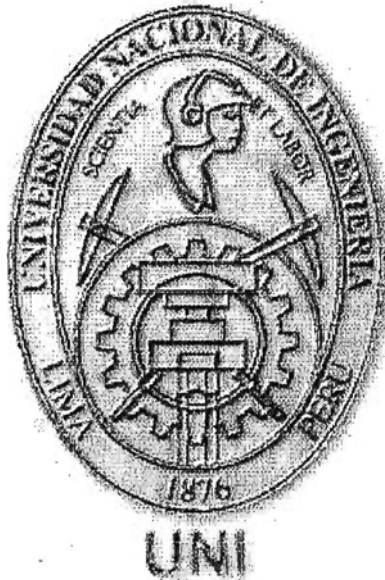


UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA

**FACULTAD DE INGENIERIA ECONOMICA Y CIENCIAS
SOCIALES**



**“IMPLANTACION
DE UN SISTEMA INFORMATICO
DE REGISTRO Y CONTROL
DE POLIZAS DE SEGUROS
DE TRANSPORTES”**

**INFORME DE INGENIERIA PARA OPTAR EL TITULO
PROFESIONAL DE INGENIERO ECONOMISTA**

KATIA REGINA LEON LOMPARTE

LIMA – PERU

2001

Dedicatoria

**A MIS PADRES Y FAMILIARES
A QUIENES LES DEBIA
EL MARCAR ESTE HITO
EN MI VIDA**

PRESENTACION

Este informe se presenta para optar el Título Profesional de Ingeniero Economista, en cumplimiento de lo establecido en el Reglamento de Grados y Títulos, aprobado por el Consejo de Facultad de la FIECS el 15.06.89 y sancionados por el Consejo Universitario el 21.05.90.

De acuerdo a lo allí indicado, este informe consta de dos partes: en la primera se presenta un recuento descriptivo de la experiencia profesional adquirida en el campo de la Ingeniería Económica a partir de mi egreso de la Universidad, mientras que en la segunda se desarrolla un breve estudio sobre la Operatividad del Area de Emisión de Pólizas de Transporte y Siniestros en una compañía de seguros.

El estudio esta basado en la experiencia profesional obtenida durante mi ejercicio profesional en la Compañía de Seguros y Reaseguros Pacífico Peruano Suiza.

CURRICULUM VITAE

CURRICULUM VITAE
COMENTADO

INFORME DE INGENIERIA

CONTENIDO

INTRODUCCION _____	10
CAPITULO I: EL SEGURO DE TRANSPORTES	11
1. El Seguro y el Comercio Internacional _____	11
1.1. El comercio Internacional	11
1.2. La Cláusula F.O.B. (Free on Board – Franco a Bordo o puesto a bordo) _____	13
1.3. La Cláusula C.I.F. (Cost, Insurance and Freight – Costo, seguro y flete) _____	13
1.4. La Cláusula C & F (Cost & Freight – Costo y flete)	13
1.5. Las dificultades de interpretación y los “Incoterms” _____	14
1.6. Las Cartas de Crédito _____	15
2. Seguro de Transportes	15
2.1. Definición	15
2.2. Universalidad de peligros _____	16
2.3. Las diferentes categorías del seguro de transportes _____	16
a) Según la vía del transporte	16
b) Según el objeto asegurado _____	17
c) Según los riesgos cubiertos	18
d) Según la duración del seguro _____	18
3. Práctica del Seguro de Transportes _____	19
3.1. Poliza	19
3.2. Clases de Pólizas	19
Póliza Individual (Single o Special Policy) _____	19
Póliza Abierta o Flotante (Open Cover)	21

3.3. El Certificado de Seguro	24
4. Las coberturas en el seguro de Transportes de Mercancías	24
4.1. Las causas	25
4.2. Los Efectos	26
4.3. Coberturas	26
4.4. Formas de la Cobertura	26
4.5. La Póliza Inglesa	27
Coberturas	27
Clases de Coberturas	28
Pérdida Total Solamente	28
Todo Riesgo	29
Guerra, Huelga, Alborotos Populares y Conmoción Civil	30
4.6. Franquicias y Deducibles	31
La franquicia integral ("franchise")	31
La franquicia deducible ("deductible")	31
5. Vigencia del Seguro de Transportes	33
5.1. Vigencia de la Póliza	33
5.2. Vigencia de la Cobertura	33
6. Determinación de Valores	34
6.1. Valor Asegurable	34
6.2. La suma Asegurada	35
6.3. El Valor Indemnizable	35
6.4. Relación entre Valor Asegurable y/o Indemnizable y la Suma Asegurada	36
El Infraseguro	36
La Póliza de Valor Estimado	37

El Doble Seguro	37
7. El siniestro	38
7.1. Procedimiento a seguir por el asegurado en Caso de Siniestro	38
7.2. Procedimiento a seguir por el asegurador en Caso de Siniestro	39
7.3. El Comisario de Averías	41
7.4. La responsabilidad de Terceros y la Repetición del asegurador contra ellos	43
Procedimiento y plazo para establecer la responsabilidad.-	44
Otros terceros responsables	45
La Repetición del Asegurador contra terceros Responsables	45
7.5. La prevención de Siniestros	45
CAPITULO II: EL AREA DE TRANSPORTES EN PACIFICO	47
1. Introducción	47
2. Area de Transportes	48
2.1. Conceptos Generales de Pólizas de Transportes	48
Cliente de la Póliza	48
Asegurados	49
Medios de Transporte	49
Fecha y Hora de Inicio de Vigencia de una póliza	49
Tipo de Producción	50
Forma de Facturación	50
Forma de Pago	50
Agente	51
Ajustador	51
Tipo de Valorización	51
Tipo de Negocio	51

Sobreseguro	51
Limite Por Viaje	52
Derechos de Aduana	52
Radio de Acción	52
Mercaderías	52
Coberturas	54
Cláusulas	54
Recargos	54
Descuentos	55
Endosatarios	56
Embarques	56
Declaración Mensual	58
Cálculo de Prima	59
Gastos	61
Reaseguro	61
2.2. Emisión de Pólizas	64
Pólizas de Carga Abierta.	64
Pólizas Individuales.	65
Documentación de Pólizas de Carga Abiertas Indefinidas	66
Documentación Pólizas de Carga Abierta Anuales	68
Documentación Pólizas Individuales	70
2.3. Endosos de Póliza	72
Documentación de Endosos de Pólizas	73
2.4. Renovación de Pólizas Anuales	74
Documentación de Renovación de Pólizas	74

2.5. Anulación de Pólizas _____	74
Documentación de Anulación de Pólizas _____	75
2.6. Emisión de Certificados y Declaraciones Mensuales _____	75
Documentación de Emisión de Certificados _____	76
Documentación de Emisión de Declaraciones Mensuales _____	76
2.7. Endosos de Certificados _____	76
Documentación de Endosos de Certificados _____	77
2.8. Siniestros _____	77
Fecha de Ocurrencia _____	77
Póliza Afectada _____	77
Certificado Afectado _____	78
Ajustador o Comisario de Averías _____	78
Descripción y Causa del Siniestro _____	78
Reservas por Cobertura Inicial _____	78
Reservas por otros conceptos _____	78
Modificación de Reservas por Cobertura _____	78
Modificación de Reservas por otros conceptos _____	78
Pagos Parcial y pago total _____	79
Pago a Asegurados _____	79
Pago a Ajustador _____	79
Pago a Terceros _____	79
Coaseguro en el Siniestro _____	79
Reaseguro en el Siniestro _____	79
Cierre del Siniestro _____	79
Recuperos y Salvamentos _____	79

Documentación de Siniestros	80
CAPITULO III: FORMULACION DE LA SOLUCION	83
1. Generalidades	83
2. Proyecto Acsel/x - Transportes	83
2.1. Objetivos Generales	83
2.2. Objetivos Específicos	84
3. Desarrollo del Proyecto	84
3.1. Servicios y Funciones del ACSEL/X - Transportes.	84
3.2. Características Generales del Sistema	84
4. Registro de Pólizas de Carga Abierta	86
4.1. Registro de Datos Generales de la póliza Indefinida	86
4.2. Creación de Planes Particulares	87
Versiones de Planes	87
Coberturas	87
Recargos	87
Descuentos	88
Parámetros de Embarques	88
Cláusulas del Medio de Transporte	89
Gastos de Emisión e IGV	95
Reaseguradores Facultativos	95
4.3. Registro de Coaseguradores	95
4.4. Registro de Cláusulas Comunes	95
4.5. Registro de Anexos	96
Para pólizas de Carga Abierta Indefinidas y Anuales	96
Para pólizas Individuales	96

4.6. Registro de Asegurados	97
4.7. Registro de Firma de Pólizas	97
4.8. Registro de Ítems	97
4.9. Emisión de la Póliza	98
4.10. Impresión de Documentos	98
5. Emisión de Certificados	99
5.1. Datos Generales del Certificado	99
5.2. Registro de Plan y Ramo del Certificado	99
5.3. Registro del Embarque	100
5.4. Registro de Cláusulas	101
5.5. Coberturas del Ítem	101
Cobertura de Valor del Embarque	101
Cobertura de Derecho de Aduana	101
Recargos	101
Descuentos	102
Anexo de Mercadería	102
Emisión de Certificados	102
Prima del Movimiento	102
6. Emisión de Declaraciones Mensuales	104
7. Endosos	105
7.1. Endosos Con Movimiento de Primas	105
Modificación de Suma Asegurada	105
Modificación de sobreseguro	105
Modificación de Tasa	105
Modificación de Mercadería/Embalaje	106

Inclusión o Retiro de Recargo	106
Inclusión o Retiro de Descuento	106
Inclusión o Retiro de Derecho de Aduana	106
Cambio de Plan	106
7.2. Endosos Sin Movimiento	106
Cambios en el contratante	106
Incluir o retirar asegurados	107
Cambio de tipo de póliza de declaraciones mensuales a póliza por certificados y viceversa	107
Cambio de tipo de producción de Producción Propia a Coaseguro Cedido y viceversa	107
Cambio en Estructura de Coaseguro	107
Cambio de agente	107
Cambio de Oficina	107
Inclusión, Retiro o Modificación de Mercaderías	108
Modificación de Tasas y Deducibles	108
Inclusión o Retiro de Cláusulas	108
Modificación de Gastos de Emisión e IGV	108
Modificación de la Participación de Reaseguradores Facultativos	108
Modificación de Condiciones Especiales	108
8. Renovación	109
9. Anulación de Pólizas	109
10. Exclusión de Certificados	109
11. Siniestros	109
12. Emisión Descentralizada	111

13. Control de Calidad	113
13.1. Guión	113
13.2. Verificaciones	113
14. Implantación del Sistema en Lima	114
14.1. Carga de Datos	115
14.2. Puesta en Producción de Programas y Objetos	115
14.3. Capacitación de Usuarios	116
14.4. Puesta en Marcha	116
14.5. Soporte a Usuarios	120
15. Implantación del Sistema en Sucursales	120
15.1. Carga de Datos	120
15.2. Capacitación de Usuarios	121
15.3. Puesta en Marcha	121
15.4. Soporte a Usuarios	121
16. Fin de Proyecto	122
CONCLUSIONES	123
RECOMENDACIONES	124
BIBLIOGRAFIA	125
ANEXOS	126

INTRODUCCION

En la presente monografía expongo parte de mi Experiencia Profesional. En Pacífico Peruano Suiza, Compañía de Seguros y Reaseguros, en el marco de un proyecto global de migración de plataforma computacional, fueron definidos varios proyectos que tenían como objetivo reemplazar la funcionalidad del sistema de AS400 antiguo por la moderna plataforma RISC6000 con una base de datos relacional ORACLE como software de base para el desarrollo de aplicaciones.

En el primer capítulo se presentan los conceptos teóricos manejados en el amplio mundo del seguro de transportes. Debemos recordar que incluso en los conceptos teóricos más básicos de la teoría económica se incluye el manejo del concepto del Seguro.

En el segundo capítulo se da a conocer la aplicación de los procedimientos enunciados en el capítulo anterior al área de Transportes de Pacífico Peruano Suiza.

En el tercer capítulo se plantea cómo basándose en el análisis de las operaciones efectuadas por el personal del área, se ha definido un conjunto de operaciones implementándose en un sistema informático que apoya la totalidad de las necesidades de las Áreas involucradas.

Tanto el desarrollo del sistema como la implantación del nuevo procedimiento de trabajo llegaron a buen término, cumpliéndose todos los objetivos propuestos para el Proyecto

CAPITULO I:

EL SEGURO DE TRANSPORTES

1. El Seguro y el Comercio Internacional

1.1. *El comercio Internacional*

El comercio internacional, como toda actividad económica, tiene sus propias “reglas de juego”, sus propias características, su propia terminología y los problemas que le son peculiares se resuelven mediante fórmulas y condiciones también peculiares.

Al igual que en cualquier tipo de comercio, también en el comercio internacional hay esencialmente dos partes principales alrededor de las cuales gira toda actividad comercial: el vendedor y el comprador, y la base para la relación entre estas dos partes es también, en el comercio internacional, un contrato de compraventa. El hecho fundamental que distingue el comercio internacional del local es la distancia que separa estas dos partes contratantes. Esta distancia, precisamente, crea una serie de problemas principales, puesto que impide la realización de una compraventa en la cual puede ofrecerse, examinarse, convenirse un precio, pagarlo y llevar la mercancía sin mayores problemas como es el caso en el comercio local. Es indispensable un convenio mucho más detallado en el cual se fijan las obligaciones y los derechos de las partes contratantes. Así es esencial convenir si el comprador se traerá él mismo la mercancía o si el vendedor se encargará de hacerla llevar, y quién carga con las consecuencias si en el trayecto entre los dos lugares se daña o se pierde la mercancía.

Si miramos con ese criterio, podemos distinguir claramente las dos soluciones extremas entre las cuales se mueve el comercio internacional, y que son las siguientes:

- a) El contrato compraventa se liquida en el domicilio del vendedor. Los ingleses denominan este método " loco quotation". Quiere decir que el vendedor vende y entrega contra pago al contado la mercancía en el mismo lugar donde él reside y el comprador se lleva la mercancía adquirida, ya propiedad de él, a su domicilio. Si en el trayecto del viaje a su destino le pasa algo a la mercancía, nada tiene que ver el vendedor, puesto que la mercancía ya es de exclusiva propiedad del comprador. Un ejemplo para esta forma de contrato es la venta llamada "puesto en fábrica" o "puesto en hacienda". Este contrato es practicable solamente cuando la posición del vendedor es extremadamente fuerte, es decir cuando éste – sin tener que temer ninguna competencia – puede dictar las condiciones bajo las cuales está dispuesto a vender sus productos.
- b) El contrato de compraventa se liquida en el lugar del comprador. Los ingleses llaman este sistema "arrival contract". Quiere decir que el vendedor tiene que llevar la mercancía es vendida al domicilio del comprador, donde la entrega contra pago al contado. Si en el trayecto del viaje a su destino la mercancía sufre algún percance, esto no afecta al comprador sino exclusivamente al vendedor quien ya no puede entregar la mercancía en el estado convenido al comprador. Un ejemplo para esta forma de contrato es la venta llamada "franco domicilio". Este contrato es practicable solamente cuando la posición del comprador es extremadamente fuerte, es decir cuando éste puede dictar las condiciones bajo las cuales está dispuesto a comprar la mercancía al vendedor, en la certeza de que si un vendedor no accede a sus exigencias, habrá otro que sí lo hará.

En tiempos y bajo circunstancias normales sería imposible realizar hoy día un negocio en una de estas condiciones, a pesar de que hace algunos siglos éstas eran las únicas fórmulas del comercio internacional, aunque tal vez en forma mixta.

Hoy día existe un gran número de condiciones intermedias que prevén una distribución más equitativa de los riesgos envueltos.

1.2. La Cláusula F.O.B. (Free on Board – Franco a Bordo o puesto a bordo)

El vendedor que vende “puesto a bordo” tiene que entregar la mercancía a bordo del barco en el puerto de embarque. Todos los gastos y riesgos hasta este lugar están a su cargo. Y de allí en adelante, es el comprador quien tiene que correr los riesgos del transporte posterior. Es también el comprador quien tiene que asumir el flete marítimo y contratar el seguro de transporte. El comprador debe, en principio, también examinar la mercancía antes de su embarque en el puerto.

1.3. La Cláusula C.I.F. (Cost, Insurance and Freight – Costo, seguro y flete)

El vendedor que vende “costo, seguro y flete” tiene que entregar – como bajo la cláusula “fob” – la mercancía a bordo del barco en el puerto de embarque. Además tiene que pagar el flete para el transporte marítimo hasta el puerto de destino y, como la abreviación lo insinúa, contratar el seguro por su cuenta. Los riesgos del transporte y los demás gastos son a cargo del vendedor únicamente hasta la entrega de la mercancía a bordo como bajo el contrato “fob”. Es decir, el vendedor no responde por la entrega de la mercancía en el puerto de destino. El comprador debe tomar a su cargo todos los gastos y riesgos de transportes posteriores a la entrega de la mercancía a bordo del barco. Bajo esta cláusula son dos los lugares para cumplir con el contrato: la mercancía tiene que entregarse a bordo y todos los documentos (factura, conocimiento de embarque y póliza de seguro) tienen que entregarse al comprador en su domicilio.

1.4. La Cláusula C & F (Cost & Freight – Costo y flete)

Esta cláusula es muy similar a la llamada “cif” con la sola excepción de que el comprador debe contratar el seguro. Las dos cláusulas “cif” y “c&f” son hoy día las más usuales en el comercio internacional. También es conocida como cláusula CFR.

1.5. Las dificultades de interpretación y los “Incoterms”

La adopción de todas estas cláusulas contractuales en el comercio internacional no terminó con los problemas sino, por el contrario, creó nuevas dificultades porque de pronto los comerciantes se vieron ante el hecho de que estas cláusulas se interpretaban de manera bien diferente no sólo de un país a otro sino a veces de un puerto al otro. No existe por ejemplo una acepción internacionalmente reconocida del término “entrega a bordo”, expresión que se interpreta de acuerdo con las usanzas del respectivo puerto. En Hamburgo por ejemplo la entrega al costado del vapor se considera como entrega a bordo, en Holanda basta con poner la mercancía en los aparejos del barco, mientras que en Francia e Italia tiene que ser puesta a bordo efectivamente. Si se contrata la cláusula “cif” el vendedor debe contratar al seguro, pero ¿qué clase de seguro? ¿Todo riesgo, libre de avería particular o pérdida total solamente? Y pagar el flete, pero ¿para qué clase de transporte marítimo?: ¿sobre o bajo cubierta? ¿con un velero o un barco nuevo?.

Para ayudar a los comerciantes a acabar con toda esta serie de inseguridades y dificultades de interpretación con las respectivas discusiones desagradables, la Cámara Internacional del Comercio, que tiene su domicilio en París, publicó bajo el título “Incoterms” una colección de las cláusulas usuales, aclarando detalladamente para cada una de ellas las obligaciones del vendedor y las del comprador de manera que no haya posibilidades de otras interpretaciones. Sin embargo, dichos “Incoterms” son de voluntaria adopción en los contratos de compraventa internacionales, es decir, las interpretaciones y disposiciones estipuladas en ellos no son aplicables sino cuando así se estipule expresamente en el contrato de compraventa, mencionando que las cláusulas contratadas deben interpretarse de acuerdo con los “Incoterms”.

1.6. Las Cartas de Crédito

Las dificultades que se presentaron en el comercio internacional por la distancia que separa las partes contratantes también han sido solucionadas en lo que al pago de la mercancía se refiere. Cuando existen lazos estrechos y de mucha confianza entre el vendedor y el comprador no hay que recurrir a una fórmula especial. El comprador puede pagar al contado de antemano, o cuando recibe la mercancía o hasta más tarde, según se convenga entre las dos partes. Esta forma puede considerarse sin embargo como excepción hoy día. El vendedor quiere recibir normalmente el dinero contra entrega de la mercancía y el comprador viceversa no quiere pagar sino contra entrega de la mercancía, lo que debido a la distancia ya no es posible sin la asistencia de una tercera parte, que debe merecer la confianza de las dos partes contratantes. Esta tercera parte suele ser un banco.

2. Seguro de Transportes

2.1. Definición

Igual que para el seguro en general, existe también una gran variedad de definiciones para el seguro de transportes, las cuales enfocan este ramo de diferentes lados y de manera más o menos completa. He aquí algunas:

“El seguro de transportes consiste en que el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado las pérdidas económicas que éste sufra en caso de ocurrir accidentes en el curso del transporte del objeto asegurado, esto contra pago de una remuneración, que es la prima.”

“Un contrato de seguro marítimo e¹s aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado en la forma y medida convenidas, las pérdidas marítimas, es decir,

¹ Di Liberti, Dante. “Manual de Seguros de Transporte Marítimo”, Lima 1998, Macsan Editores.

pérdidas incidentales a la expedición marítima”

Importantísimo es el hecho de que el contrato de seguro de transportes (como los otros seguros también) pertenece a la categoría de los llamados contratos aleatorios; lo que significa que su cumplimiento completo depende de eventos inciertos o fortuitos.

Esto indica también que no puede ser jamás la función del seguro de transportes la de responder por toda clase de pérdidas o daños, sino exclusivamente por pérdidas o daños fortuitos y cuyas causas deben hallarse por consiguiente fuera del control del asegurado. Por esta razón, una póliza de seguro de transportes no debería cubrir pérdidas o daños que son de antemano inevitables o usuales, debido a la naturaleza de la materia asegurada o a las circunstancias normales del viaje.

Además, el contrato de seguro de transporte es un contrato de indemnización, lo que implica que el asegurado debe encontrarse a raíz de la indemnización de una pérdida en la misma posición como si la pérdida no hubiera ocurrido (y no salir con beneficios)

2.2. Universalidad de peligros

La universalidad de peligros puede considerarse como otra característica del seguro de transportes, puesto que en principio abarca todos los peligros que pudieran amenazar los objetos asegurados durante un transporte, en lo que difiere de la mayoría de los demás ramos en los cuales no se amparan sino un peligro o grupo de peligros específicos.

2.3. Las diferentes categorías del seguro de transportes

Para clasificar el seguro de transportes en diferentes categorías hay varias posibilidades, según el criterio que se aplica.

a) Según la vía del transporte

Seguro Marítimo

Seguro Terrestre

Seguro Fluvial o Lacustre

Seguro Aéreo o de Aviación

b) Según el objeto asegurado

Es este el criterio tal vez más común que nos permite hacer la diferenciación más corriente y distinguir las tres ramas principales que comprende el seguro de transportes a saber:

Seguro de los bienes transportados.- Que comprende a su vez diferentes grupos, siendo los más importantes el seguro de transporte de mercancía o carga (cargo insurance) y el seguro de transporte de valores (oro, dinero, acciones, bonos etc.), en inglés "valuables" o "specie". Abarca los transportes marítimos, terrestres, fluviales, lacustres y aéreos.

Seguro de los medios de transportes.- Conocido como seguro de cascos (en inglés "hull insurance"). Abarca en un principio todos los medios de transporte, o sea barcos de alta mar, de cabotaje, embarcaciones menores como las de puerto y los pesqueros, embarcaciones fluviales y lacustres (el seguro de todo este grupo se denomina p.ej. en Colombia como seguro de navegación), pero también el material rodante de ferrocarril, así como camiones, automóviles y aviones.

Si hoy día están separados del seguro de transportes los seguros de automóviles, camiones y aviones, se debe a que dichos seguros están tan estrechamente ligados a los de accidentes y responsabilidad civil que se trabajan separadamente en los respectivos ramos. Sin embargo, Lloyd's de Londres sigue trabajando el seguro de aviación con el de transportes.

En el ramo de cascos se suele incluir también el seguro de ciertas responsabilidades del armador (shipowner's liability) como la responsabilidad por colisión, mientras que otras responsabilidades del armador están amparadas por las llamadas coberturas de "Protección e Indemnización" (Protection and Indemnity o abreviado "P&I" o

“Pandl”), que se contratan preferentemente con asociaciones mutuas o clubes de los armadores.

Seguro de los fletes.- que se negocia casi exclusivamente en los grandes centros portuarios del mundo. Este seguro ampara los fletes que un armador o fletador pudiera perder o dejar de ganar a consecuencia de verse el respectivo barco afectado por un peligro marítimo.

Cuando por ejemplo el flete se contrata pagadero a la llegada de la mercancía en el puerto de destino, y que por algún percance no llega la mercancía y no puede cobrarse el flete, el respectivo riesgo lo corre el armador o fletador, quien por consiguiente debería contratar un seguro de flete para protegerse.

Para la mayoría de los cargamentos embarcados hoy día, se pagan o se deben los fletes anticipadamente, así que el riesgo respectivo corre por cuenta del propietario de la mercancía y tales fletes se incluyen, por consiguiente, en el seguro de transporte de la mercancía mediante un aumento correspondiente de su valor asegurado.

c) Según los riesgos cubiertos

Mirando con este criterio podemos distinguir un gran número de diferentes clases del seguro de transporte:

Seguro contra pérdida total

Seguro libre de avería particular

Seguro contra todo riesgo

Seguro contra los riesgos de guerra

Seguro contra los riesgos de huelgas

d) Según la duración del seguro

Desde este punto de vista distinguimos las siguientes dos categorías:

El seguro por un viaje (lo que es el caso del seguro de los bienes transportados)

El seguro por un tiempo fijo (lo que es el caso del seguro de los medios de transporte)

3. Práctica del Seguro de Transportes

3.1. Poliza

Es el documento fehaciente de la existencia de un contrato de seguro entre las partes interesadas, o sea entre el Asegurador y el Asegurado. Debe contener los puntos esenciales y más importantes del contrato. Se indica entre otros los siguientes datos: Nombre del asegurado o de cualquier persona que efectúe el seguro por su cuenta, el objeto asegurado y el riesgo que cubre el seguro, el viaje o periodo de tiempo o ambos, según el caso en que tienen vigencia el seguro, la suma o sumas aseguradas, el nombre o nombre de los aseguradores.

A grandes rasgos en cada póliza se distinguen dos clases de condiciones muy diferentes: de un lado las condiciones de carácter general, que normalmente se aplican sin modificación alguna para todos los seguros y las que por consiguiente se suelen llamar Condiciones Generales.

Del otro lado, tenemos las condiciones que siempre cambian de un seguro al otro, que nunca son iguales en dos pólizas, porque se confeccionan especialmente para adaptar la póliza a cada caso individual, a cada asegurado y sus necesidades particulares. Son estas las llamadas Condiciones Particulares, Condiciones Especiales o Condiciones Específicas.

3.2. Clases de Pólizas

Póliza Individual (Single o Special Policy)

Con este tipo de póliza se asegura un cargamento de una o varias clases de mercancías, para un solo y mismo transporte determinado. Para estar cubierto, un asegurado debe solicitar el seguro antes de iniciarse el transporte y debe proporcionar datos esenciales:

De qué clase y cantidad de mercancía se trata

Que valor tiene y que valor quiere asegurar

Cual es el embalaje

En cuantas y que unidades se transporta

Que peso tiene cada bulto o unidad y cómo están marcados

Donde comienza el transporte

Qué ruta toma

Dónde termina el transporte

Cuáles son los medios de transporte utilizados.

Con esta información es posible apreciar el riesgo envuelto en el transporte y fijar la prima según la cobertura que se otorgue y según el criterio del asegurador.

Normalmente no se le presenta al asegurado problema alguno para reunir toda la información. Sin embargo, si se trata de un transporte marítimo y más precisamente de una importación, puede ser que el asegurado no sepa en qué barco se cargará su mercancía.

En tal caso – como quiera que la clase y calidad del barco son factores esenciales para juzgar el riesgo envuelto – el asegurador no puede establecer la prima adecuada de manera definitiva. Se fija entonces la prima que correspondería a un barco de primera clase y se sujeta la cobertura a esta condición, garantizando el seguro – si así se estima conveniente – también para el caso de que el barco finalmente no fuese de primera, mediante una sobreprima a convenir. Para tal fin se utiliza de preferencia la llamada Cláusula de Clasificación. Se acostumbra cobrar la prima al contado contra entrega de la póliza y estipular en las condiciones generales o especiales que la póliza no entrará en vigor mientras no se haya hecho efectiva la prima no obstante haberse entregado la respectiva póliza al asegurado.

Póliza Abierta o Flotante (Open Cover)

Se utiliza para asegurar a un comerciante o a una empresa con un movimiento continuo y de cierta importancia y en cuya seriedad podemos confiar. Consiste en un contrato global mediante el cual se convienen de antemano las condiciones del seguro para los transportes que en adelante efectuará o recibirá el asegurado, y que este último avisará de caso en caso al asegurador para su aplicación al contrato.

Estas pólizas tienen ventajas tanto para el asegurado como para el asegurador:

Ventajas para el asegurado:

las condiciones para sus seguros están establecidas en forma permanente. No pierde tiempo con consultas y negociaciones con su asegurador cada vez que se presenta un transporte,

las primas pueden ser más favorables por el mayor volumen y mejor equilibrio,

las primas, normalmente, son pagaderas quincenal, mensual, o trimestralmente (según lo que se convenga) y no por cada transporte o cada aviso o declaración.

el asegurador normalmente indemniza las contribuciones provisionales a averías gruesas, cosa que preferiblemente no hace bajo una póliza específica, donde hay que esperar la liquidación definitiva que puede demorar años

Ventajas para el asegurador

mayor volumen y mejor equilibrio.

menos trabajo y gastos administrativos

clientela constante

Esta póliza puede operar de dos maneras diferentes según convenga y se estipule en sus condiciones particulares:

1. Se estipula como facultativa la aplicación de la póliza a todos los embarques del asegurado

2. La otra posibilidad, que es la más común, es la de estipular en las condiciones particulares como obligatoria de parte del asegurado la aplicación de todos los transportes que efectuará o que recibirá.

Lo que no se puede permitir nunca es la coexistencia de dos o más pólizas abiertas con varios aseguradores, que dan al asegurado la posibilidad de repartir sus seguros entre ellos a su criterio. Si el asegurado desea hacer participar en sus seguros a varios aseguradores, la única forma aceptable es una sola póliza de la cual se distribuyen porcentajes fijos en coaseguro a los demás aseguradores.

Las condiciones particulares o especiales de una póliza abierta difieren necesariamente de las de una póliza específica, puesto que no se conocen de antemano los datos esenciales de cada transporte que se asegurará. Como las condiciones del seguro dependen naturalmente de tales datos, éstos deben circunscribirse de la manera más exacta que las circunstancias especiales lo permitan.

Además del nombre y domicilio de las partes contratantes, las siguientes indicaciones constituyen requisitos para la validez de la póliza y son factores indispensables para apreciar un riesgo:

- 1) Objetos asegurados.- Debe detallarse la mercadería a transportar así como el embalaje de los mismos.
- 2) Radio de Acción.- Se detalla lugar de origen y destino.
- 3) Medios de Transporte.- Se detalla los medios de transporte cubiertos por el seguro
- 4) Riesgos Cubiertos.- Se especifica detalladamente cuales son los riesgos cubiertos y cuáles son las cláusulas del Condicionado General o Especial que lo ampara.
- 5) Franquicias.- Se precisa el porcentaje y sobre qué valor debe computarse, si vale unidad por unidad o sobre todo el cargamento y si es siempre deducible o no, y a qué riesgos cubiertos se refiere, si esto no lo indican las Condiciones Generales.

- 6) Límite de Responsabilidad.- Se indica la responsabilidad máxima expresada con un determinado valor, por embarque, por medio de transporte, o por lugar, normalmente al 150% o 200% del límite máximo por embarque. Esta limitación es lo que se conoce internacionalmente como "Cláusula de Locación" (Location Clause).
- 7) Valor asegurado.- De manera concreta se fija de qué se compone el valor asegurado para cada transporte individual. Normalmente se compone del valor de la factura más fletes y demás gastos hasta poner la mercancía a bordo, la prima del seguro y a veces también los derechos de aduana. Para beneficios esperados puede estipularse un aumento del 10% del valor de la factura, lo cual no es recomendable. Para simplificar puede tomarse el valor F.O.B. o C&F aumentando dicho valor con un porcentaje fijo (p.ej.20%)
- 8) Tarifa.- De antemano se fijan las tasas para la póliza, por mercancía, según embalaje, medio de transporte y ruta en algunos casos, por ser preferido por el asegurado. Para transportes marítimos se cobrarán primas adicionales para transbordos y barcos que no satisfagan los requisitos convenidos (P.Ej. Cláusula de Clasificación). También puede recargarse por riesgo de Guerra y Huelga según la tarifa internacional vigente en ese momento.
- 9) Informes.- Estos son los avisos o las declaraciones que el asegurado nos debe suministrar. Cada embarque o transporte debe poder identificarse de manera cierta con los datos que aparecen en el aviso del asegurado (Nro. Pedido o factura o marcas de caja, P.Ej)
- 10) Anulación del Seguro.- Se busca cubrir el caso de que un asegurado trate de aprovechar la confianza que se puso en él al darle una póliza abierta y cometa dolo.
- 11) Discontinuidad de Informes.- Esta cláusula ahorra el trabajo de cancelar las pólizas que no son alimentadas por un periodo de 6 meses.

12) Cancelación.- Permite evaluar los resultados de la póliza y realizar ajustes

3.3. El Certificado de Seguro

Este documento certifica que una determinada mercancía ha sido asegurada por un determinado valor, en determinadas condiciones y para un determinado transporte. Es principalmente utilizado en el comercio internacional para documentar la operación de compraventa al amparo de una carta de crédito.

4. Las coberturas en el seguro de Transportes de Mercancías

Una de las características del seguro de transporte – que lo hace tal vez más complejo de lo que son otros ramos – es la gran variedad de coberturas que existen y que se utilizan en este ramo.

La cobertura es la circunscripción de los hechos o circunstancias que pudieran acarrear una responsabilidad para el asegurador. Este responde por pérdidas y daños sufridos por los objetos asegurados solamente cuando estas pérdidas y daños han sido ocasionados efectivamente por un peligro o riesgo mencionado como aparado en la póliza.

Los dos factores básicos de cualquier cobertura son, de un lado la causa y de otro, el efecto. La primera es el peligro o riesgo, o mejor dicho la realización de un peligro, y el segundo es la pérdida o el daño.

Una cobertura de seguro de transportes limita siempre las causas, puesto que su carácter mismo impide al seguro cubrir causas que no son riesgos. Pero también suele limitar los riesgos, excluyendo algunos que el seguro por ciertas razones no puede asumir. Y del otro lado se limitan también los efectos, como, por ejemplo, en una cobertura de pérdida total únicamente, o excluyendo efectos indirectos de causas en sí cubiertas.

Pero no es aquí donde termina el problema, puesto que bien puede presentarse una causa cubierta, o en otras palabras, realizarse un peligro cubierto, sin que necesariamente opere la

cobertura. Por ejemplo, puede haber una colisión entre dos barcos – causa en sí cubierta – sin que la mercancía asegurada sufra perjuicio alguno, es decir, se pierda o se dañe. Es obvio que en tal caso no llega a operar la cobertura. Y viceversa: la mercancía asegurada puede verse afectada por un efecto cubierto en sí y éste no se debe a una causa cubierta tampoco opera la cobertura. Por ejemplo, puede acaecer una pérdida total de la mercancía debida a la realización de un riesgo de guerra no cubierto por la póliza. Es obvio, que tampoco en este caso opera la cobertura. Podemos resumir esta situación y establecer que debe existir una conexión entre la causa y el efecto para que la cobertura se vea afectada, es decir, un nexo causal.

No es siempre fácil determinar tal nexo, puesto que a veces son varias las causas (entre las cuales puede haber una no cubierta) que contribuyen a la realización de una pérdida o de un daño. Es por lo tanto indispensable determinar y conocer el criterio que nos debe guiar para establecer la debida existencia de tal nexo causal.

4.1. Las causas

Para que se pueda asegurar contra una causa, o contra sus consecuencias mejor dicho, tal causa debe tener necesariamente carácter fortuito, es decir, debe ser un peligro o un riesgo. Esto no quiere decir que por el único hecho de ser fortuita, sea también asegurable. Distinguimos tanto peligros o riesgos asegurables como también peligros o riesgos y otras causas no asegurables.

Los peligros o riesgos asegurables los podemos clasificar de la siguiente manera:

- Fuerza mayor o accidentes mayores
- Accidentes Menores
- Peligros Específicos para ciertas mercancías
- Peligros originados en la interferencia humana
- Riesgos sociales y políticos

También pueden distinguirse los riesgos no asegurables

- Riesgo Moral o Riesgo Subjetivo
- Riesgos Comerciales
- Vicio Propio y naturaleza de la mercancía
- Curso Ordinario del Transporte
- Responsabilidad Civil
- Riesgo de Guerra

4.2. Los Efectos

Los efectos, es decir, las pérdidas y daños causadas por una causa asegurable o no, son idénticos. El asegurador sólo responde por aquellos efectos que tengan como causa un peligro cubierto por el seguro.

4.3. Coberturas

Una cobertura se puede establecer bajo dos modalidades principales, además de modalidades intermedias:

Enumeración de Riesgos Cubiertos.- El asegurador indica claramente que va a cubrir y que va a excluir

Exclusión de Riesgos no cubiertos.- El asegurador indica en que se va a cubrir todos los riesgos de manera global y a continuación enumera lo que no desea asumir, además de los riesgos y demás causas no asegurables. Esta construcción caracteriza las coberturas Todo Riesgo.

4.4. Formas de la Cobertura

Por lo general la cobertura forma parte del condicionado general de la póliza, en donde se enumera una cobertura básica que considere en una enumeración de ciertos riesgos básicos por los cuales responde usualmente el asegurador sin distinción de la clase de mercancías aseguradas. A esta enumeración siguen las exclusiones que comprenden en

primer lugar los riesgos y las causas no asegurables, es decir, los que el asegurador no quiere asumir jamás y bajo ninguna circunstancia.

Adicionalmente, en las condiciones particulares se inscriben los riesgos que en adición a los de la cobertura básica se quieren cubrir y las exclusiones y limitaciones adicionales que para determinado caso se juzguen necesarios. Todo esto puede hacerse escribiendo el respectivo texto completo en las condiciones particulares. Pero, puesto que todos estos casos se repiten de manera similar con mayor o menor frecuencia, se suele imprimir los riesgos o coberturas y exclusiones o limitaciones más frecuentes en hojas separadas. De tal modo, se agrega a la póliza dicho texto correspondiente al caso particular. En las condiciones particulares de la póliza puede entonces mencionarse simplemente que se incluye o excluye determinado riesgo o efecto “según lo estipulado en el Art. XX de las Condiciones Generales y particulares de la póliza y en los respectivos textos adicionales adjuntos.”

4.5. La Póliza Inglesa

Desde el 1 de enero de 1982 entró en vigencia la nueva “Póliza Marítima de Lloyd’s”. No contiene ninguna cláusula o condición de seguro. De manera muy general este documento certifica que los aseguradores, en consideración del pago de la prima, aseguran “contra pérdida, daño, responsabilidad o gasto... en la manera estipulada...”. Las características del riesgo, después, se enumeran en el cuadro (=schedule) donde también se mencionan tipo de cobertura, cláusulas adicionales, garantías, etc.

Coberturas

Con el fin de ampliar o limitar la cobertura básica, ya sea mediante inclusión de riesgos adicionales no comprendidos entre los marítimos o mediante exclusión de determinados riesgos incluidos o limitación de efectos, se suele utilizar cláusulas preimpresas de las cuales existe un gran número. Estas cláusulas han sido especialmente redactadas para

completar la póliza inglesa y son conocidas como cláusulas de Instituto de Aseguradores de Londres.

Con la nueva póliza y debido a su simplificación, fue reestructurado el clausulado de la póliza marítima. Algunas cláusulas que antiguamente se encontraban en la póliza se transformaron al clausulado, otras cláusulas y textos se modernizaron y además se reincorporaron algunas exclusiones de la Ley de Seguro Marítimo (1906) en la nueva obra.

El resultado es un juego de cláusulas completamente distinto de las antiguas coberturas "Todo Riesgo", "Con Avería" y "Libre de Avería Particular". Lo que se cubre y excluye aparece en forma clara.

Para distinguir las nuevas coberturas de las viejas y para evitar títulos engañosos, la cobertura más amplia recibió la letra "A", la intermedia "B" y la más limitada "C". En el **Anexo 1** se presenta una descripción completa de los riesgos cubiertos y condiciones a las que se sujeta el seguro por cada una de estas coberturas. Se utilizan las cláusulas del medio de transporte marítimo por ser estas las primeras que se originaron históricamente. Las cláusulas para medios de transporte aéreo y terrestre son adaptaciones de estas más amplias.

Clases de Coberturas

El seguro de transportes de mercaderías se tiene diferentes clases de coberturas. Estas se estipulan adaptando o ajustando la cobertura básica prevista en la póliza mediante disposiciones escritas en sus condiciones particulares o mediante textos preimpresos para tal fin y que se agregan a la póliza para formar parte integrante de la misma.

Pérdida Total Solamente

Esta cobertura limita los efectos cubiertos a uno solo, que es la pérdida total de los bienes asegurados. Esto quiere decir que la pérdida de uno o varios bultos individuales que forman el cargamento asegurado no estará cubierta bajo una cláusula usual de pérdida total

solamente. Sin embargo, esta cobertura puede ampliarse de manera que se cubra la pérdida total del cargamento o de bultos enteros que forman parte del mismo, estipulándose así en las condiciones particulares.

Esta cláusula sólo limita la cobertura básica en sus efectos. Por lo tanto los riesgos cubiertos siguen siendo los de la cobertura básica. En otras palabras, la pérdida total, para estar cubierta, debe haber sido causada por uno de los riesgos cubiertos por la póliza.

Todo Riesgo

La cobertura conocida como "contra todo riesgo" parece ser a primera vista la fórmula mágica del seguro de transportes de mercancías, la fórmula ideal que simplemente cubre todo. Es un error tan frecuente como peligroso.

Debe recordarse que el seguro cubre los riesgos fortuitos, inciertos, imprevisibles. Lo que es seguro, cierto e inevitable no es jamás un riesgo sino todo lo contrario, una certeza.

Una denominación certera de esta cobertura podría ser "contra cualquier pérdida o daños físicos ocasionados por causas externas y fortuitas"

Para asegurar que lo expresado en la cláusula no deja lugar a dudas, es conveniente agrupar en primer lugar entre las exclusiones de riesgos que no pueden ser cubiertos los más importantes que no podemos cubrir por no ser riesgos propiamente dichos (por ej. Empaque deficiente, influencias de temperatura, vicio propio y naturaleza precedera inherente, influencias de temperatura, combustión espontánea, evaporación, pérdida natural de peso y merma natural etc.). La mención de los riesgos de guerra, huelga, etc. en el mismo grupo se debe al hecho de que estos no están cubiertos bajo una cobertura "contra todo riesgo", sino deben ser incluidos siempre expresamente mediante las cláusulas especiales al respecto. Este punto tiene que resaltar claramente el texto de nuestra cobertura. Ejemplo:

“Sujeta a todas sus otras condiciones, esta póliza se extiende a cubrir los bienes asegurados contra todo riesgo de pérdida o daño que por causas externas fortuitas sufran los mismos, con las excepciones consignadas en el Artículo X de sus Condiciones Generales”.

Guerra, Huelga, Alborotos Populares y Conmoción Civil

Actualmente, todos estos riesgos se excluyen de cualquier póliza para volver a cubrirlos en condiciones limitadas de acuerdo a cláusulas muy especiales.

Los riesgos de guerra comprenden hostilidades, operaciones de guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección o lucha civil; minas, torpedos, bombas u otros artefactos de guerra.

Para la cobertura de los riesgos de huelga, alborotos populares y conmoción civil sólo se consideran solamente los daños y pérdidas materiales causados directamente por los huelguistas o personas que toman parte en motines, alborotos populares, etc. incluyéndose también el robo y la ratería por tales personas. No se cubren perjuicios indirectos de ninguna naturaleza y tan pronto como los acontecimientos dejan de ser meros motines o alborotos populares para tomar carácter de una revolución, rebelión o hasta guerra civil, la cobertura de los riesgos de huelga, etc., ya no tiene alcance suficiente, puesto que tales riesgos se cubren bajo la cláusula de riesgos de guerra.

Para la cobertura de estos riesgos hay que prever una cláusula de cancelación a corto plazo, puesto que también los factores que determinan este riesgo pueden cambiar de un día al otro, lo que hace indispensable un ajuste de primas.

Estas coberturas no deberían otorgarse al asegurado de manera esporádica solamente cuando él las desea. O se cubren para todos los transportes de un asegurado o para ninguno. Sin esta medida de precaución nos podríamos ver de pronto ante el hecho de una antiselección poco agradable, si todos nuestros asegurados no quisieran cubrir estos

riesgos más que cuando la situación fuese peligrosa y no normal, y solamente para transportes que tengan como origen o destino lugares o que pasan por zonas donde la situación es anormal, pero no para los demás transportes.

4.6. Franquicias y Deducibles

Existen dos tipos de franquicias

La franquicia integral (“franchise”)

Se estipula en forma de porcentaje que se computa sobre el valor asegurado de cada bulto individual, de una serie de bultos o unidades o del cargamento entero, según convenga. Si un daño o pérdida no llegan al porcentaje estipulado, el asegurador no paga nada, aunque la pérdida o el daño hayan sido causado por un riesgo cubierto. Pero si dicho daño o dicha pérdida llegan al porcentaje estipulado entonces el asegurador los indemniza integralmente: por esto hablamos de franquicias integrales.

Esta franquicia integral tiene un solo objeto: liberar al asegurador de los llamados “reclamos de bagatela”. Son reclamos por daños y/o pérdidas tan pequeños o insignificantes que no guardan relación con los gastos de su liquidación y el trabajo administrativo envuelto. Su objeto no puede ser el de reducir la siniestralidad, sino de reducir los gastos del asegurador. La reducción de tales gastos se refleja naturalmente en la tarifa aplicada, puesto que la prima comprende también el factor de gastos administrativos.

El gran inconveniente de esta franquicia es que aumenta el riesgo moral pues un asegurado podría “ayudar” un poco a que la pérdida alcance el mínimo recuperable.

La franquicia deducible (“deductible”)

También se estipula en forma de un porcentaje que se aplica sobre el valor asegurado de cada bulto individual, de un serie de unidades o del cargamento entero. De todo daño o pérdida cubiertos por la póliza se deduce siempre dicho porcentaje y se indemniza solamente el resto, es decir el excedente. En ciertos casos también se estipula este

deducible en forma de un monto fijo, el cual se deduce de cada daño o pérdida cubiertos, indemnizándose el resto (por ejemplo, en el seguro de automóviles nuevos, se suele fijar un deducible en forma de un monto, el cual corresponde más o menos al costo de reparación de una abolladura pequeña y ordinaria, por ejemplo unos cien dólares).

Tanto el deducible como la franquicia integral no se suele aplicar en caso de averías gruesas, gastos de salvamento o gastos de salvaguardia, ni tampoco en caso de pérdida total ni de averías particulares con sus gastos, si la causa es un accidente o fuerza mayor. Por lo tanto tampoco encontramos la estipulación de un deducible en coberturas de "libre de avería particular".

En general, la cobertura "contra todo riesgo" se concede en la práctica internacional sin franquicia ni deducible. Sin embargo, en los seguros de ciertas clases de mercancías si es recomendable aplicar deducible o franquicia sobre todo en lo relacionado a derrame, rotura, abolladura, despostilladura, mojadura y a veces hasta robo parcial.

Las finalidades del deducible son dos: liberar al asegurador de todos aquellos daños y/o pérdidas que hasta cierto punto se suelen presentar o se presentan necesaria e inevitablemente en el curso normal de cada transporte, y cuya causa por lo tanto no es un riesgo. Y por otro lado, mejorar el riesgo moral pues el asegurado también estará interesado en prevenir o disminuir los daños y/o pérdidas, exigiendo por ejemplo un empaque más adecuado o escogiendo mejor su transportista.

En algunas ocasiones, se utiliza el "coaseguro del asegurado" en donde se fija un máximo a la responsabilidad del asegurador, por ejemplo: 75% el asegurador - 25% el asegurado.

La aplicación de deducibles además mejora la siniestralidad lo cual tiene impacto sobre la prima ya que puede ser sensiblemente inferior con la aplicación de un deducible.

5. Vigencia del Seguro de Transportes

En el seguro de transportes se distinguen dos tipos de vigencia: Vigencia de la póliza y vigencia de la cobertura del seguro.

5.1. Vigencia de la Póliza

Es idéntica a la vigencia del contrato de seguro que ésta representa. Esta rige según el marco legal existente y por el contenido mismo de dicho contrato. En algunos casos no está vigente sino desde que se paga la respectiva prima.

La vigencia de la póliza termina con la expiración, si se trata de una póliza a término fijo, o con su cancelación si se trata de una póliza de duración indeterminada o con su ejecución. También puede terminar por una de las causas de nulidad estipuladas por las leyes o por las partes contratantes.

5.2. Vigencia de la Cobertura

Es el período durante el cual el objeto asegurado está efectivamente cubierto contra los riesgos enumerados en la póliza: es la duración del riesgo. El principio básico, tratándose del seguro de transportes de mercancías, es que la vigencia de la cobertura comprende todo el tiempo durante el cual la mercancía asegurada se halla en tránsito, en el trayecto cubierto por la póliza.

Tanto el comienzo como la terminación exactos son materia de un convenio mutuo consignado en la póliza. Por lo general, el "...seguro entra en vigor a partir del momento en que las mercancías abandonan el almacén... para el comienzo del tránsito..." (Póliza inglesa).

Cualquier cambio en el viaje, en la ruta, en el buque de lo pactado originalmente puede causar el término del seguro. Sin embargo el asegurado quedará amparado si tales cambios se encuentran fuera de su control y voluntad.

El seguro sobre los bienes y mercancías, según la cláusula básica, termina "... hasta que los mismos hayan sido allí descargados y puestos en tierra a salvo;..." (póliza inglesa)

Si en la póliza se incluye la cláusula de Bodega a Bodega o Cláusula de Extensión de Cobertura o Cláusula de Tránsito, se modifica la duración de la vigencia de la cobertura. Con esta cláusula el seguro cubre las mercaderías transportadas desde que salen del almacén, bodega, fábrica, patio, etc., con el propósito de iniciar el trayecto asegurado, hasta que llegan a otro almacén o bodega de consignatarios u otro lugar final ya sean en el destino citado en la póliza o en otro, es decir, siempre que la mercancía queda bajo el control de asegurado o de otra persona que represente sus intereses.

6. Determinación de Valores

6.1. Valor Asegurable

El valor máximo que de acuerdo con la teoría del seguro es posible asegurar. Puesto que el contrato de seguro es un contrato de indemnización y como tal no puede ser fuente de enriquecimiento, es obvio que el valor que podemos asegurar para determinado objeto no debe exceder del valor real del mismo.

El valor real de los objetos asegurados en el seguro de transportes de mercancías en el momento de contratar el seguro suele componerse

- Del valor de factura de la mercancía
- + todos los gastos incurridos hasta ponerlos a bordo
- + los fletes del transporte marítimo anticipados o pagados
- + la prima del seguro que se cargará

Además de estos conceptos, el asegurado incurre en gastos no comprobables como por ejemplo gastos administrativos antes de iniciar el embarque de la mercancía. Por esta razón

podría considerarse un aumento que por lo general es del 10% denominado “Valor Aumentado”.

Los derechos de aduana también pueden formar parte del valor asegurable, ya sea una importación o exportación de mercadería. Si se incurre en ellos antes de iniciar el embarque, ya está considerado en la fórmula anterior.

En resumen, el valor asegurable o el valor del seguro es el valor integral de las cosas aseguradas en el momento y lugar de realizarse el seguro.

6.2. La suma Asegurada

Es el monto del seguro o la cantidad asegurada, representa el límite de la responsabilidad del asegurador. Dicho límite es el máximo absoluto aún cuando se produzcan varias pérdidas sucesivas que en total excedan de la suma asegurada.

La suma asegurada no representa ni el valor real de los bienes, ni su valor asegurable ni tampoco el valor indemnizable.

6.3. El Valor Indemnizable

Siendo el seguro un contrato de indemnización que como tal no puede ser fuente de enriquecimiento para el asegurado, es evidente que el valor indemnizable es el valor real de los bienes asegurados en el momento del siniestro. Este valor está compuesto por el costo de reposición de los bienes más todos los gastos incurridos hasta el momento de tal siniestro, puesto que con tal que el asegurado pueda reponer sus bienes siniestrados, se ha situado en la misma posición, como que el siniestro no se hubiera realizado.

Debemos guiarnos por el valor asegurable cuando se trata de mercancías no cotizadas en bolsas internacionales o sin valor oficial, mientras que para mercancías cotizadas en bolsas internacionales debemos conservar como base el valor indemnizable, o sea la cotización en el momento del siniestro, aumentada en los gastos incurridos hasta la fecha.

6.4. Relación entre Valor Asegurable y/o Indemnizable y la Suma Asegurada

En la práctica el valor asegurable es igual al valor indemnizable. En todos aquellos casos en que la suma asegurada no difiere del valor asegurable, no se presenta problema alguno, y éste debería ser el caso normal.

En los casos en que no es posible verificar el valor asegurable indicado por el asegurado, se posterga la verificación hasta la ocurrencia de un siniestro. Si se comprueba que los dos valores son más o menos idénticos, no hay problema, se indemniza de acuerdo con la suma asegurada.

Si se comprueban diferencias, pueden presentarse uno de los siguientes hechos:

El Infraseguro

Cuando la suma asegurada fijada en la póliza resulta inferior al valor asegurable. En caso de pérdida total, el asunto está claro: el asegurador no indemniza sino la suma asegurada, siendo ésta la responsabilidad máxima del mismo. En caso de pérdidas parciales o de daños, sin embargo, el asegurador no los indemniza tampoco en su totalidad, aunque excedan de la suma asegurada: el asegurado se constituye en coasegurador por la parte del valor asegurable no cubierta por la suma asegurada.

El Seguro a Primer Riesgo

No se conoce en el seguro de transportes de mercancías. Se trata de un infraseguro con el convenio de no aplicar la regla proporcional.

El Sobreseguro

Cuando la suma asegurada estipulada en la póliza es superior al valor asegurable. En todos aquellos casos en que un sobreseguro se ha contratado con intenciones de fraude por parte del asegurado, el seguro es nulo y la prima se considera como ganada por el asegurador. En la práctica, la intención de fraude es sumamente difícil de probar, asunto también

delicado, pues no es suficiente demostrar que se ha contratado un seguro por un valor exagerado.

Si no hubo fraude se presenta dos casos: Si la póliza se emitió a valor estimado, se indemniza según la suma asegurada. Si se emitió a valor no estimado, se indemniza como máximo el valor asegurable. Las primas correspondientes a la reducción de la suma asegurada se suelen devolver al asegurado.

La Póliza de Valor Estimado

Es un convenio a través del cual se estima el valor del objeto asegurado. En consecuencia, la suma asegurada, el valor asegurable y el valor indemnizable representan el mismo valor. Este valor no es impugnabile salvo casos de fraude por parte del asegurado. En la cláusula de Valuación se define detalladamente los componentes del valor asegurado. Si en un siniestro se comprueba que el valor asegurable no se ajusta a la cláusula puede procederse a una ajuste de la suma asegurada.

El Doble Seguro

Cuando se asegura el mismo objeto contra los mismos peligros por el mismo período (o viaje) con varios aseguradores, de manera que el total de las respectivas sumas aseguradas excede del valor asegurable del objeto en cuestión, entonces hablamos del doble seguro.

Si el doble seguro se ha contratado con intenciones de fraude, todos los seguros individuales son nulos, pero todas las primas son debidas.

Si el doble seguro ha sido contratado por error o por no tener conocimiento de la existencia del otro, el asegurado queda cubierto hasta el valor asegurable del objeto asegurado. La responsabilidad de cada asegurador, según la póliza inglesa, es proporcional a la participación de la suma asegurada que él cubre con respecto del total.

Unicamente en caso de que se avise a determinados aseguradores antes de comenzar a correr el respectivo riesgo se pueden anular los seguros dobles con derecho a devolución de prima.

7. El siniestro

Los siniestros son los efectos frente a los cuales el asegurador debe cumplir con su obligación contractual.

7.1. Procedimiento a seguir por el asegurado en Caso de Siniestro

Cuando un asegurado se entera de la ocurrencia de un siniestro debe

Dar aviso al asegurador, aún sin conocer los pormenores del hecho

Aplicar medidas de salvaguardia y recuperación.

Reconocimiento o inspección y la certificación de las averías.

Presentación del reclamo. Dicho reclamo comprende en principio el cálculo del importe a indemnizar. El reclamo se somete a pruebas invulnerables:

Clase, forma y alcance de la pérdida o del daño, así como su volumen

Que tal pérdida o daño han sido causados por un riesgo cubierto por la póliza

Que el respectivo siniestro ocurrió durante la vigencia de la cobertura

Existencia del seguro para la mercancía afectada.

Que el asegurado tenía un interés asegurable en la mercancía afectada (como propietario, por ejemplo)

Que el asegurado ha tomado las medidas de salvaguardia y recuperación a su alcance, sobre todo para establecer la responsabilidad de terceros.

Estos puntos deben probarse con los siguientes documentos, que según el caso deben someterse todos o algunos a los aseguradores:

El certificado de averías, o sea el informe de inspección, si lo hubiere;

La factura comercial y las notas de gastos (incluyendo factura de flete, recibo de la aduana, etc.)

El conocimiento de embarque y, si fuere necesario, la confirmación del transportista de que la mercancía en cuestión se halló a bordo en el momento del siniestro; guía de transporte, guía aérea, etc.

Póliza de seguro (en caso de pólizas específicas), certificado de seguro (si lo hubiere) o indicación del número de la declaración en caso de pólizas abiertas;

Copia del manifiesto de aduana;

Copia de la lista de empaque (sobre todo cuando se trata de ratería);

Copia de la protesta del capitán, copia del acta levantado por las autoridades de tránsito o por la compañía aérea, según el caso;

Copia de una carta dirigida a los portadores (compañía naviera, aérea o camionera, aduana o almacenes de depósito) haciendo constar la responsabilidad de éstos, y si la hubiere también la contestación a dicha carta;

Otros documentos probatorios que exija el asegurador de caso en caso.

7.2. Procedimiento a seguir por el asegurador en Caso de Siniestro

El asegurador debe proceder inmediatamente a tomar todas las medidas que estén a su alcance para evitar o reducir una pérdida, lo que puede hacer mediante instrucciones al asegurado o mediante intervención directa. La intervención directa puede hacerse con los propios empleados del asegurador o encargarse a un perito según el caso.

También debe insistir el asegurador, llamándole la atención al asegurado, para que éste tome todas las medidas pertinentes para salvaguardar eventuales derechos de repetición contra terceros responsables del siniestro.

Para tener un control estricto sobre todos los siniestros que afectan sus pólizas, el asegurador debe registrar inmediatamente todo aviso que reciba, controlar periódicamente los pendientes y pedir al asegurado la presentación del reclamo si éste se demora.

Liquidación del Siniestro

Si la inspección de la avería se efectuó por un comisario de averías señalado por el asegurador pero avisado y encargado por el asegurado, el asegurador debe esperar hasta que su asegurado le someta el reclamo con todos los documentos probatorios necesarios. Sin embargo, si la inspección la hace un inspector o empleado del propio asegurador, éste debería solicitar del asegurado la entrega de todos los documentos necesarios en el mismo momento de la inspección, o si no se hallasen completos, pedir su pronto envío a la compañía. No debería pronunciarse el inspector sobre si el siniestro está o no cubierto, salvo cuando por alguna razón obvia no lo está.

Cuando el asegurador ha recibido los documentos del asegurado, debe en primer lugar cerciorarse de si están completos, y si no fuese el caso, pedir al asegurado la entrega de los faltantes.

El próximo paso para el asegurador es establecer si la avería está o no cubierta, y a tal fin, el asegurador debe comprobar cuidadosamente

Si la mercancía averiada e inspeccionada corresponde efectivamente a la mercancía asegurada (comparando los datos – número de pedido, de factura, clase y calidad, número y peso de la mercancía, marcas de los bultos, etc. que aparecen en los documentos sometidos con los datos que figuran en la solicitud o declaración del asegurado);

Si dicha mercancía ha sido transportada en la forma (barco de primera, bajo cubierta, etc.) y por la ruta (puertos de embarque y destino, transbordos, etc.) convenidas en la póliza:

Si la causa evidente o probable de la avería figura entre los riesgos cubiertos por la póliza y si ha afectado la mercancía durante la vigencia de la cobertura;

Liquidación de pérdidas totales y parciales

Liquidación de daños

Liquidación de gastos

Liquidación de reclamos por avería gruesa

Pago de la indemnización y la Subrogación.

Una vez terminada la liquidación y establecida la indemnización que procede, se efectúa el correspondiente pago al asegurado, recordando siempre que una atención rápida a los reclamos de un asegurado es la mejor propaganda de una compañía de seguros. Por lo general se fija en 30 días el plazo para realizar el pago contados desde la fecha que el asegurador tiene toda la documentación probatoria a su disposición.

Con el pago de la indemnización, el asegurador se subroga hasta el valor de la misma en los derechos que tiene el asegurado contra terceros responsables de los daños o pérdidas sufridos. Esta subrogación está estipulada en las leyes y por lo tanto no se necesita convenio al respecto.

7.3. El Comisario de Averías

El comisario de averías o inspector de averías ("claims agent" o "surveyor") es aquella persona que se ocupa exclusivamente de la constatación y reconocimiento del siniestro, de la inspección y apreciación de las pérdidas y daños causados. Su deber es narrar los hechos que han precedido al siniestro y que lo han causado, según se desprende de los documentos sometidos por el asegurado; además debe describir el estado en que se halla la mercancía en el momento de su inspección; sin compromiso para nadie, también puede pronunciarse acerca de lo que él estima causa del siniestro.

El comisario de averías no es un representante de la compañía de seguros, sino una persona o firma independiente, y por consiguiente, no puede en ningún caso aceptar o rechazar un reclamo, ni fijar el valor de la indemnización que según su opinión procede. El comisario de averías no debería pronunciarse acerca de la cobertura, salvo cuando es evidente que un reclamo no está cubierto. Esto lo debería advertir al asegurado antes de efectuar la inspección, para ahorrarle gastos innecesarios, y es por esto que el comisario de averías a veces pide la póliza de seguros al asegurado (si la cobertura por ejemplo es l.a.p. y el reclamo se refiere a daños por mojadura de agua de lluvia, la inspección es superflua, puesto que tal daño está claramente fuera de la cobertura); dicha advertencia, sin embargo, la hace normalmente de viva voz y no por escrito. Si el asegurado insiste en la inspección, el comisario la hará.

El comisario además de ser honesto e imparcial, debería reunir otras cualidades. Por ejemplo, no debería ser al mismo tiempo representante de líneas navieras o aéreas, para evitar cualquier colisión de intereses.

El comisario de averías puede hacer la apreciación de los daños él solo, o cuando se trata de casos delicados que exigen un conocimiento a fondo de determinada mercancía, puede contratar el asesoramiento de un perito en la materia.

Muy diferente es la función de los llamados "Claims settling agents" o liquidadores de siniestros. Su deber no se limita al reconocimiento de las averías, sino se extiende a su liquidación. Su opinión y liquidación comprometen al asegurador, puesto que el liquidador de siniestros debe estar nombrado por el asegurador como tal y además autorizado por contrato para liquidar siniestros en nombre del asegurador. Pueden ser las mismas personas o firmas que actúan como comisarios de averías y que para algunas compañías de seguros actúan como liquidadores, para lo cual sin embargo, tienen que estar autorizados expresamente por tales compañías.

7.4. La responsabilidad de Terceros y la Repetición del asegurador contra ellos

Normalmente, el transportista a quien se le confía una carga para determinado transporte, es responsable de que la carga sea transportada como convenido, que sea cargada correctamente y que reciba un buen y correcto manejo y trajo mientras se halle en su poder, y finalmente que sea entregada al destinatario. Tales responsabilidades se encuentran usualmente consagradas en las leyes nacionales de cada país.

Pero, también en los respectivos contratos de transporte, como son los de fletamento, conocimiento de embarque, guía aérea y guía de transporte, se establecen las principales responsabilidades de los transportistas así como sus inmunidades. Estas disposiciones también fijan el procedimiento a seguir para establecer tales responsabilidades.

Transporte Marítimo.- El transportista responsable es el armador o naviero, o sea la compañía naviera o su representante legal a bordo, quien es el capitán. Si se trata de un barco fletado, entonces es el fletador o su capitán quienes responden frente a los cargadores o propietarios de mercancías y demás carga.

El transportista está obligado antes y al comienzo del viaje a ejercer la diligencia debida para poner el buque en condiciones adecuadas para hacerse a la mar; dotar, equipar y abastecer convenientemente al buque; acondicionar las bodegas, cámaras frigoríficas y todas las demás partes del buque en que las mercancías son transportadas, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación.

Una vez hecha la entrega de la mercancía al transportista, éste está obligado a cargar, manipular, estibar, portear, guardar, conservar, atender y descargar las mercancías adecuadamente y con el mayor cuidado.

El transportista no será responsable por pérdida o daño que provengan o resulten de falta de condiciones del buque para navegar, salvo que tal falta de condiciones se deba

a la falta de debida diligencia por parte del transportista para poner al buque en condiciones marineras.

Procedimiento y plazo para establecer la responsabilidad.-

La retirada de la mercancía en el puerto de descarga por la persona que tiene derecho a la entrega de la misma según el conocimiento de embarque, se considera como presunción -salvo prueba en contrario- de la entrega por el transportista de las mercancías en la forma y condición consignadas en el conocimiento de embarque: Si la pérdida o el daño son aparentes, debe cursarse aviso por escrito de pérdida o daño y de la naturaleza de tal pérdida o daño al transportista o a su agente en el puerto de descarga, antes o en el momento de la retirada de las mercancías; si la pérdida o el daño no son aparentes, el correspondiente aviso debe cursarse dentro de los tres días siguientes a la retirada.

Si el transportista no reconoce expresamente su responsabilidad, hay que entablar una demanda judicial que sólo se justifica en la medida que el importe del daño o pérdida sea grande, por lo general en estos casos: Falta de entrega de bultos completos, debidamente comprobada y reconocida por el transportista al recibirse la demás mercancía, o robo parcial o falta de contenido de bultos, cuando estos se descargan con muestras aparentes de haber sido forzados, en cuyo caso hay que levantar inmediatamente un inventario que debe ser firmado por el transportista (capitán) o su agente, en el puerto de descarga.

El reclamo debe ir acompañado de la factura que se establece para el valor de las pérdidas y de los daños; el precio base que debe ser indemnizado por el transportista es el valor C.I.F. de la mercancía.

Transporte Aéreo.- El transportista responsable es la compañía o línea a la cual pertenece el avión transportador y la base contractual es la guía aérea, cuyas

disposicionales regulan las obligaciones, responsabilidades e inmunidades del transportista. La responsabilidad persiste mientras que la carga se encuentra en manos de la línea aérea.

Transporte Terrestre y Fluvial.- Al igual que en los casos anteriores, el transportista es responsable de pérdidas y daños causados por culpa, falta o negligencia suyas durante el transporte, ya sea el medio de transporte ferrocarril, camionero, naviera, fluvial, etc. Tales pérdidas o daños deben ser reconocidos normalmente en el momento de la entrega, y en el recibo que se le firma al transportista debe insertarse la correspondiente observación.

Otros terceros responsables

Otras terceras partes que intervienen en un transporte y que son responsables de pérdidas y daños causados por falta, culpa o negligencia suyas son de un lado el depositario y del otro lado también la aduana.

Mientras que la responsabilidad del depositario es similar a la del transportista, la responsabilidad de la aduana es muy diferente y en muchos países no existe o por lo menos es muy teórica.

La Repetición del Asegurador contra terceros Responsables

El asegurador se subroga los derechos que el asegurado tiene contra terceros responsables de las pérdidas o daños. Por tanto el asegurador debe proceder a repetir contra el tercero responsable de los daños o pérdidas indemnizados, si hubiere tal tercero responsable y a condición de que su responsabilidad haya quedado establecida.

7.5. La prevención de Siniestros

Las recomendaciones más importantes para los suministradores o cargadores se refieren naturalmente al embalaje: debe ser adecuado y prestar la protección requerida para el transporte en cuestión: no deben usarse embalajes de segunda mano; deben ser bien

claras y legibles las marcas que indican el destinatario y la destinación; no debe marcarse en el embalaje el contenido ni hacer indicaciones al respecto, porque tales avisos atraen los rateros y ladrones; los bultos no deben ser muy pequeños, porque se pierden, ni muy grandes, porque son de difícil manejo; la carga debería, para su transporte, ser confiada a empresas serias y responsables.

CAPITULO II:

EL AREA DE TRANSPORTES

EN PACIFICO

1. Introducción

Pacífico Peruano Suiza es una Compañía con una organización moderna cuya principal misión es satisfacer las necesidades de sus clientes. Desde esta perspectiva, en 1999 se crearon Unidades de Negocio cuya característica es el tipo de cliente. Así tenemos:

Unidad de Seguros Personales, que se encarga de la atención de negocios con personas naturales;

Unidad de Seguros Empresariales, que se encarga de la atención de negocios con personas jurídicas cuyo tamaño empresarial es pequeño o mediano;

Unidad de Seguros Corporativos, que se encarga de la atención de grandes empresas y corporaciones.

Unidad Regional Sur, que se encarga de la atención de negocios con clientes en la región sur del país.

Unidad Regional Norte, que se encarga de la atención de negocios con clientes en la región norte del país.

Cada unidad tiene un área de seguros especializado en las necesidades de cada tipo de cliente. Así se tiene un Area de Transportes en todas las Unidades de Negocio con la única

excepción de la Unidad de Seguros Personales que son manejados directamente por la Unidad de Seguros Empresariales.

Asimismo, se tiene la Unidad de Riesgos que es el Area encargada de evaluar el riesgo de cada seguro solicitado así como de dictar políticas y pautas a seguir en el tema.

En el presente trabajo, las referencias a PACÍFICO PERUANO SUIZA COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS se realizarán como La Compañía.

2. Area de Transportes

El Area de Transportes se encarga emitir contratos de seguro bajo la forma de pólizas y certificados bajo el amparo del cual se protege al asegurado, y de atender los siniestros reclamados por los asegurados.

Actualmente la Unidad de Seguros Empresariales cuenta con 3 ejecutivos de suscripción de pólizas y 1 ejecutivo de siniestros mientras que la Unidad de Seguros Corporativos cuenta 1 ejecutivo de suscripción de pólizas y 1 ejecutivo de siniestros. En sucursales del interior del país, no existe esta distinción pues tanto los ejecutivos de emisión como de siniestros atienden varias líneas de riesgos.

2.1. Conceptos Generales de Pólizas de Transportes

En esta sección enunciaremos los conceptos más utilizados en el seguro de transporte. En la siguiente sección presentaremos consideraciones para la emisión de los diferentes tipos de pólizas del Area.

Cliente de la Póliza

Es la persona natural o jurídica que contrata la póliza de seguros, y que será la responsable de efectuar los pagos de prima a la Compañía. Sin embargo, esta puede designar terceras personas vinculadas a ellas como responsables de pago de seguros de embarques específicos. También se conoce al cliente como contratante.

Asegurados

Son personas naturales o jurídicas que pueden demostrar que tienen algún interés asegurable sobre la mercadería y que son presentados a la Compañía como beneficiarios del seguro en la eventualidad de ocurrencia de un siniestro. Por lo general, los asegurados tienen alguna vinculación con el cliente, por ejemplo, son sucursales de una misma gran empresa, o áreas descentralizadas independientes por efectos tributarios.

El cliente de la póliza es también un asegurado y la póliza no sólo cubre sus embarques sino también la de todos los asegurados bajo los mismos términos en los que ésta ha sido emitida.

Medios de Transporte

Los embarques pueden tener uno de los siguientes medios de Transporte

Marítimo.- Los embarques se realizan por vía marítima en naves apropiadas.

Aéreo.- Los embarques se realizan por vía aérea en aeronaves de compañías aéreas legalmente operativas

Terrestre.- Los embarques se realizan por carretera, por río, lago, laguna, correo o multimodal, es decir, varios de ellos de manera consecutiva.

Un embarque podría tener un trayecto utilizando varios medios de transporte pero se considerará el de mayor importancia para calificarlo.

Para la emisión de la póliza debe definirse cuáles serán los medios de transporte que tendrán cobertura.

Fecha y Hora de Inicio de Vigencia de una póliza

La fecha de inicio de vigencia de una póliza es simplemente referencial pues lo que el seguro cubre es la realización del transporte de mercaderías ya sea que éste dé inicio en la fecha estipulada, en una fecha posterior e incluso, en algunos casos, en una fecha anterior

a la señalada como inicio de vigencia, aunque esta última situación provocaría una corrección en los términos de la emisión de la póliza para que se ajuste a la realidad.

Como hora del día de inicio por lo general se considera las 2PM. la cual también tiene carácter referencial.

Tipo de Producción

En general, una póliza de seguros puede ser:

De Producción Propia.- Ante la ocurrencia de un siniestro, la Compañía asume por completo la responsabilidad ante el asegurado por el pago del siniestro. La prima también le corresponde en su totalidad.

De Coaseguro Cedido.- Ante la ocurrencia de un siniestro, si bien la Compañía paga al asegurado el íntegro del siniestro, parte de este pago será asumido por otra compañía aseguradora local o varias, según los términos bajo los que se haya emitido la póliza. La prima es distribuida entre las compañías involucradas según la participación de cada una. Ejemplo: Se tiene la siguiente Distribución de Coaseguro: Pacífico 60%, Rímac 25%, General 15%. Tanto la prima como los pagos de siniestros se compartirán en estas proporciones.

De Coaseguro Recibido.- Similar al caso anterior pero en la situación que la Compañía es la coaseguradora que ha recibido el siniestro y la prima de otra compañía de seguros.

En Transportes se emiten pólizas bajo los tres tipos de producción.

Forma de Facturación

La forma de facturación depende de si la póliza se emite bajo la forma de certificados o de declaraciones mensuales. Indica si la facturación se realiza por certificados o por cliente para declaraciones mensuales.

Forma de Pago

La forma de pago es siempre al contado.

Agente

Es la persona natural o jurídica que se dedica a la intermediación de seguros. Los negocios logrados por los agentes para la Compañía les representa un porcentaje de comisión del 13% sobre la prima facturada. Este porcentaje puede variar (aumentar o disminuir) según negociaciones realizadas entre la Compañía y los mismos agentes. Si una póliza no tiene agente, se dice que es una póliza de Intermediación Directa o Sin Intermediación.

Ajustador

Es la persona natural o jurídica que en caso de siniestros se encarga de evaluar los daños de la mercadería asegurada y de estimar el pago que debe realizar la Compañía.

Tipo de Valorización

Indica en qué términos se expresará el valor asegurado de los embarques. Puede ser F.O.B., C.&F, F.O.B. + Flete y según factura.

Tipo de Negocio

Indica para qué tipo de negocio ha sido contratado el seguro, pudiendo ser: Importación, Exportación o Local.

Sobreseguro

El sobreseguro representa un valor estimado de la utilidad en la importación de los productos y gastos "fantasmas" que se incurren en los trámites previos y posteriores de la transacción. Es un valor convenido entre Compañía y Asegurado para incrementar el monto asegurado sobre el valor comercial, según factura comercial y flete.

Representa entonces un incremento en la suma asegurada en un determinado porcentaje que por lo general es del 10%. En muchos casos se fija un valor mínimo y un valor máximo entre los cuales puede variar el valor de sobreseguro de los embarques.

Limite Por Viaje

Un embarque amparado por una póliza de seguros sólo puede estar valorizado como máximo por este importe, según el tipo de valorización pactado. Si se excediera, la Compañía sólo atendería su responsabilidad hasta este valor.

Derechos de Aduana

Son los impuestos que para la nacionalización de la mercadería esta obligado a pagar el importador, como el Ad Valorem, Impuesto Municipal y otros para ingresar mercadería al país.

Para las pólizas de medio de Transporte Marítimo, puede también contratarse una suma asegurada adicional por pérdidas en este concepto. La tasa que por lo general se aplica a esta nueva suma asegurada es la tasa resultante del 30% de la tasa básica, aunque en ocasiones este factor varía. Ejemplo: si la tasa básica es de 1%, la tasa para derechos de aduana será de 0.30%.

Radio de Acción

La póliza cubre todos los embarques al asegurado siempre y cuando las rutas utilizadas, el origen y destino de los embarques sean los que se han estipulado en la póliza. Ejemplo: Desde cualquier parte del mundo hasta depósitos finales del asegurado en Lima-Perú. Aquí no estarían cubiertos los embarques que tengan como destino otra ciudad del Perú o depósitos que no sean propiedad del asegurado.

Mercaderías

En la póliza se detallan las mercaderías que pueden ser transportadas a su amparo. Debido a que el riesgo de que una mercadería sufra daños aumenta o disminuye según el procedimiento o material con el cual se embala, también se detalla en la póliza cuáles son los embalajes permitidos para una determinada mercadería. Por esta misma razón, la

combinación mercadería-embalaje también determina la tasa que se aplicará sobre el valor asegurado y el deducible. Dicha tasa se denomina tasa básica.

Los criterios para la determinación inicial de las tasas a cobrar según la mercadería, el embalaje y el medio de transporte utilizado, se detallan en el **Anexo 2**, Políticas de Suscripción para Pólizas de Transportes

Ejemplos

Mercadería y Embalaje	Tasa	Deducible
Granos en General a Granel	0.20%	1% de la Suma Asegurada
Granos en General en Sacos	0.17%	0.60% de la Suma Asegurada
Maquinaria y/o Equipo en Embalaje 0	.125%	Sin Deducible

Apropiado

Carne Congelada en Contenedor Refrigerado	0.25%	0.50% de la Suma Asegurada, mínimo US\$ 2,000.00
Camiones en Embalaje Apropiado	0.325%	US\$ 200 por Cada Unidad

Para un manejo más versátil en lo referente a la tarificación, se han definido grupos de mercaderías:

Grupo I:

Maquinaria y equipo mecánico pesado nuevo; bobinas o estructuras de metal, acero o similares; polietilenos, polipropilenos o similares; embarques a granel (sólidos o líquidos); arroz, azúcar, cocoa, café y similares en sacos.

Grupo II:

Repuestos en general para la industria; herramientas en general; productos químicos, insumos o materias primas en general; automóviles nuevos.

Grupo III:

Equipos de computo; equipo o instrumental medico; equipos electrónicos, de alta tecnología o tecnología de punta; electrodomésticos y artículos de ferretería; artículos deportivos y prendas de vestir en general; repuestos para automóviles; productos farmacéuticos.

Grupo IV:

Otros artículos no especificados tales como pero no limitados a licores, productos; alimenticios secos y/o congelados y/o refrigerados, tales como espárragos, cebollas, mangos y otros perecibles.

Coberturas

Las pólizas se emiten bajo las coberturas dictadas por el Instituto Lloyd's de Londres. Son conocidas como Todo Riesgo Cláusula "A", Riesgos Restringidos Cláusula "B", Riesgos Restringidos Cláusula "C" y Perdida Total Solamente. Una póliza podría tener cobertura mixta, con lo cual algunas mercaderías estarían cubiertas bajo una cobertura mientras que otras están cubiertas bajo otra.

Cláusulas

Las cláusulas complementan las coberturas incluyendo, excluyendo o precisando el alcance de la cobertura en casos determinados. Las cláusulas son variadas. La aplicación de la mayoría de ellas depende del Medio de Transporte. En el capítulo anterior se han descrito en detalle las cláusulas.

Recargos

Se aplican recargos según el riesgo que involucre el transporte. Cada recargo tiene fijada una tasa por el Instituto Lloyd's de Londres que puede ser modificada por los aseguradores según la evaluación aplicada al riesgo.

Los recargos más comúnmente utilizados son los siguientes:

Antigüedad De Vapor

El porcentaje a aplicar depende de la antigüedad de la nave en la que se realiza el transporte. (Ver Anexo 13)

Almacenaje

El porcentaje aplicado es de 0.07% de incremento de prima que se calcula sobre la suma asegurada.

Embarques Sobre Cubierta

Este recargo se utiliza cuando la mercadería es transportada sobre la cubierta de la embarcación. Por lo general se recarga la prima en un 30%

Guerras Y Huelgas

Se utiliza cuando el embarque se realizará por territorios en donde hay conflictos bélicos o ante el riesgo de huelgas ya sea en el puerto de inicio o destino, o en el trayecto. Se distinguen porcentajes para América (0.025%) y Resto Del Mundo (0.0275%), ambos calculados sobre la suma asegurada.

Transbordo

El cambio de ubicación de la mercadería desde un medio de transporte a otro aumenta el riesgo de ocurrencia de un siniestro. En estos casos, por lo general se aplica un recargo de 0.175% calculado sobre la suma asegurada.

Anulación De Subrogación

Por lo general se considera una tasa de 0.0419% sobre la suma asegurada.

Sobreestadía

Una permanencia mayor a la necesaria aumenta el riesgo de ocurrencia de un siniestro. Por lo genera se recarga un 30% de la suma asegurada.

Descuentos

Los descuentos se aplican según criterios referidos al embalaje de la mercadería según prevengan daños graves.

Embarques por Vía Aérea

Con relación al transporte marítimo, el transporte aéreo representa un menor riesgo de ocurrencia de siniestros. Este descuento por lo general es 30% Descuento Sobre Tasa Original

Contenedor De Depósito a Depósito

Un embarque en contenedor disminuye los riesgos de siniestros por lo que el descuento del 50% de la prima. Se aplica sólo cuando el seguro está cubierto bajo al cobertura "A".

Contenedor De Depósito a Puerto

Un embarque en contenedor desde el depósito designado por el asegurado hasta el puerto tiene un descuento de 30% sobre la prima. Se aplica sólo cuando el seguro está cubierto bajo al cobertura "A".

Por Retiro Almacén Autorizado Dentro De Los 7 Días

Se descuenta un 40% de la prima por retiro oportuno de la mercadería.

Embarques Sobre Paletas

Un embarque de este tipo tiene un descuento del 10% sobre la prima

Endosatarios

Representa una tercera persona que se vería favorecida en caso de un siniestro. Puede definirse un endosatario único para toda la póliza o por embarque. Por lo general los endosatarios son los bancos que financian el negocio.

Embarques

Un embarque es la realización del transporte de mercancía de un lugar de origen hacia un lugar de destino cubiertos ambos por la póliza. También es conocido como viaje o aventura.

Un embarque reúne ciertas características:

Fecha de Salida

Es la fecha estimada de inicio del embarque. Al igual que la fecha de inicio de la póliza, esta es una fecha referencial pues el embarque podría salir ese día o en cualquier fecha posterior e incluso, en cualquier fecha anterior pues el seguro cubre la realización del embarque aún cuando no haya sido bien precisado. Esta situación se da principalmente debido al desconocimiento de fechas exactas que tienen los exportadores o importadores o a atrasos fuera del control del asegurado.

Asegurado

El asegurado del embarque es el beneficiario en la eventualidad de un siniestro a dicho embarque.

Medio de Transporte

Si bien un viaje puede contener varios medios de transporte, se califica el embarque por aquel de mayor importancia. Esto es importante para la determinación de tarifas.

Tipo de Negocio

El tipo de negocio puede ser de Importación, Exportación o Local.

Tipo de Valorización

Representa el tipo de valor en que se expresa la suma asegurada.

Lugar de Origen

Debe corresponder a una ciudad comprendida dentro del radio de acción de la póliza

Lugar de Destino

Debe corresponder a una ciudad comprendida dentro del radio de acción de la póliza

Nave

Para los embarques marítimos es necesario conocer en que nave será transportada la mercadería. El Instituto Lloyd's mantiene una Clasificación General de Naves en las que figuran todas las embarcaciones del mundo dedicadas al transporte de mercaderías. Aquí se indica el año de fabricación que permite calcular la antigüedad de la nave. Según la

política de la Compañía, los embarques realizados en naves con una antigüedad mayor a 25 están sujetos a recargos debido al incremento de riesgo.

Cobertura

Para los casos en que una póliza otorgue diferentes coberturas a las mercaderías, es necesario precisar bajo cual cobertura se ha extendido el certificado de transportes a dicho embarque.

Mercadería y Embalaje

El embarque debe contener alguna de las combinaciones de mercadería y embalajes permitidos por la póliza.

Tasa y Deducibles

El embarque de una mercadería bajo un determinado embalaje permitido en la póliza, determina cuál es la tasa básica y el deducible al cual estaría afecto un eventual siniestro.

Recargos

Si el embarque no cumple con ciertas condiciones estipuladas en la póliza, puede verse afectado por recargos.

Descuentos

Si el embarque cumple con ciertas condiciones estipuladas en la póliza, puede verse favorecido con descuentos.

Derecho de Aduana

En los embarques marítimos puede contratarse la cobertura de Derecho de Aduana.

Marcas y Números

Son señales indicadas en los bultos transportados y que permiten identificarlos.

Declaración Mensual

Es una lista de embarques realizados durante un mes determinado que el asegurado informa a la Compañía para su correspondiente registro.

Cálculo de Prima

La prima de un seguro de transportes se calcula definiendo una tasa que es el resultado de algunos cálculos detallados a continuación.

1. En el caso más simple, la tasa de cálculo es igual a la tasa básica. Ejemplo: Tasa Básica de 0.15%

2. Si el embarque tiene recargos, las tasas son sumadas a la tasa anterior. Ejemplo: Recargo por antigüedad de nave: 0.275%

Tasa de cálculo: $0.15\% + 0.275\% = 0.425\%$

3. Si el embarque tiene descuentos, las tasas son afectadas por el porcentaje. Ejemplo: Descuento por embarque con contenedor de depósito a depósito: 50%

Tasa de cálculo: $0.15\% * 0.50 = 0.075\%$

La tasa puede expresarse en tanto por ciento o en tanto por mil. Una vez determinada la tasa de cálculo, se procede a aplicarla sobre la Suma Asegurada del embarque:

$$\text{Prima} = \text{Suma Asegurada} * \text{Tasa de Cálculo}$$

Ejemplo:

Suma Asegurada: 300,000

Tasa: 0.425%

$$\text{Prima} = 300,000 * 0.425\% = 1,275.00$$

Prima en Endosos

Si se realiza una disminución o aumento en la prima a cobrar del embarque, ya sea por modificación de suma asegurada o modificación de la tasa de cálculo, la Compañía procederá a cobrar la diferencia con respecto a la prima inicial.

Ejemplo

Se efectúa un aumento de suma asegurada a 350,000

$$\text{Nueva Prima} = 350,000 * 0.425\% = 1,487.50$$

Prima Endoso= 1,487.50 - 1,275.00 = 212.5

La Compañía realizaría un cobro de US\$ 212.50 por concepto de prima de endoso.

Prima en Pólizas Anuales

La prima pactada por una póliza anual con el cliente representa la remuneración de la Compañía por un año calendario de cobertura. El cálculo de prima se realiza exactamente igual al anterior tanto en casos emisión como de endoso. Sólo en caso en que la validez del cobro no sea un año, debe prorratearse la prima en función a la cantidad de días de vigencia del endoso.

$$\text{Prima Prorrata} = \text{Prima Anual} / 365 * \text{DiasVigencia}$$

Ejemplo:

En el caso de endoso anterior, supongamos que el cambio de suma asegurada tuvo lugar 90 días antes de que termine la vigencia de la póliza.

$$\text{Nueva Prima} = 350,000 * 0.425\% = 1,487.50$$

$$\text{Prima Endoso} = 1,487.50 - 1,275.00 = 212.5$$

$$\text{Prima Prorrata} = 212.5 / 365 * 90 = 52.40$$

La prima a cobrar por este endoso de 90 días es de US\$ 52.40

Prima Mínima

Se tienen dos tipos de prima mínima:

- (1) La prima mínima de emisión representa el importe mínimo que la Compañía cobraría por la emisión de un seguro. Su valor se fija de acuerdo a las políticas de suscripción y en algunos casos se ajusta según negociación con el cliente. Para pólizas de Carga Abierta la prima mínima es de US\$ 30.00 y para las individuales es de US\$50.00.
- (2) La prima mínima de endoso representa el importe mínimo a partir del cual la compañía cobraría una prima por un movimiento de endoso, es decir, si el importe del movimiento de endoso no supera la prima mínima, no se cobraría dicho importe, es decir se realiza

el endoso de manera gratuita. Tanto para pólizas de carga abierta como individuales, esta prima es de US\$ 15.00.

Gastos

Los gastos están compuestos por los Gastos de Emisión y el Impuesto General a las Ventas (IGV). Los Gastos de Emisión cubren los costos generales en los que la Compañía incurre para la emisión de un seguro. Se calcula aplicando 3% sobre la prima a cobrar, sin embargo, dicho porcentaje puede variar de acuerdo a negociaciones con el cliente. El IGV se cobra sobre la base de la prima y al gasto de emisión aunque podría no cobrarse si el cliente es una entidad exonerada del IGV.

Reaseguro

El reaseguro permite a la Compañía distribuir su riesgo de pérdida entre otras Compañías de Seguro. Esto quiere decir que ante la ocurrencia de un siniestro, la Compañía de seguros si bien puede efectuar el pago totalmente, después procede a cobrar en los términos que estipule el contrato, a las compañías reasegurados.

Antes de iniciar la emisión de pólizas para un determinado periodo de tiempo, la aseguradora contrata los servicios de reaseguro de otras compañías de seguro y determina cuánto se va a exponer a riesgo reteniendo sumas aseguradas en lugar de cederlas. Los contratos tienen diversas modalidades ya establecidas y pueden utilizarse varias de ellas a la vez, distribuidos en capas según la capacidad de cada uno de ellos. Cada capa estará asociada a una o más reasegurados por lo con anterioridad a la suscripción de la póliza, ya se conoce con quien y con qué términos se reasegurará una póliza. Ejemplo:

Se tiene el siguiente contrato de reaseguro:

	Capacidad (US\$)	
Retención	500,000	(No se reasegura)
Reporting Primera Capa	3'500,000	(Cesión a New Hampshire)

Reporting Segunda Capa 6'000,000 (Cesión a Tokyo Marine)

Transportes utiliza este contrato por US\$ 10'000,000 que tiene carácter de automático, es decir, todos los seguros de Transportes que la Compañía acepte utilizarán estos contratos de manera sucesiva hasta cubrir la capacidad de cada capa y según el valor declarado como Suma Asegurada:

(1) Si la Suma Asegurada es 300,000, no supera la capacidad de la capa de Retención, por lo tanto no se reasegura.

Retención	300,000	100%
-----------	---------	------

(2) Si la Suma Asegurada es 700,000, supera la capacidad de Retención y se reasegura 200,000. Tendríamos:

Retención	500,000	71%
Reporting Primera Capa	200,000	29%

(3) Si la Suma Asegurada es 5'000,000, supera la capacidad de Retención y Reporting Primera Capa por lo que se emplearía también Reporting Segunda Capa

Retención	500,000	10%
Reporting Primera Capa	3'500,000	70%
Reporting Segunda Capa	1'000,000	20%

Si la suma asegurada superara los US\$ 10'000,000, la única manera de aceptar el seguro es contratar a una o varias reasegurados, una capa adicional de reaseguro que tenga funcionamiento solamente para esta póliza. A este tipo de reaseguro se le denomina *Reaseguro Facultativo* pues se contrata por póliza.

(4) Si la suma asegurada es de 12'000,000, supera la capacidad del contrato automático por lo que se contrataría un reaseguro facultativo con lo que la distribución de reaseguro resultaría en:

Retención	500,000	4%
-----------	---------	----

Reporting Primera Capa	3'500,000	29%
Reporting Segunda Capa	6'000,000	50%
Facultativo	2'000,000	17%

El porcentaje que aparece a la derecha de la suma asegurada representa el peso de cada importe de suma asegurada con respecto al total. Estos porcentajes son conocidos como distribución de reaseguro.

Ante la ocurrencia de un siniestro, como veremos después, la reserva es distribuida entre las diferentes capas de reaseguro, ya sea de manera proporcional a la distribución de reaseguro o agotando capas en lo que se denomina reaseguro por exceso.

Así como se distribuye la suma asegurada entre las diversas capas, también se distribuye la prima lo cual representa la remuneración del reasegurador. Existen muchas modalidades para fijar la tarifa del reasegurador. En el caso de las capas de Reporting se determina un factor a través de unos cálculos preestablecidos. Dicho factor se aplica sobre la suma asegurada correspondiente a la capa y el resultado es la prima a ceder. Toda prima no cedida es retenida.

Prima de Reporting

	1ra. Capa	2da. Capa
Tasa básica	0.04%	0.016%

excepto para:

Exportación de minerales	0.03%	0.012%
Aceites a granel	0.025%	0.010%

Primas Adicionales aplicables a ambas Capas como sigue:

Almacenaje o sobrestadía	0.010% por mes.
Recargo por edad mas 25 años	52.5% de la tasa / prima original.

Guerra, Huelgas, etc.

75.0% de la tasa / prima original esta última

siempre que la fijemos separadamente
de la tasa de riesgo.

2.2. Emisión de Pólizas

En las Areas de Transportes de la Compañía se emiten dos clases de Pólizas que a continuación detallamos:

Pólizas de Carga Abierta.

Una póliza de carga abierta refleja los términos bajo los cuales ha sido contratado el seguro por el cliente, tanto en términos de cobertura como en tarifas (tasas, recargos, descuentos) y permite al o a los asegurados utilizar el seguro con las mismas condiciones pactadas en todos sus embarques mientras la póliza se encuentra vigente. Existen dos modalidades de pólizas de Carga Abierta según su tipo de vigencia:

a. Indefinidas o Flotantes

Bajo esta modalidad la póliza no tiene fin de vigencia, es decir, el asegurado obtiene las mismas condiciones de seguro en todos sus embarques. Sin embargo periódicamente y según la siniestralidad de la póliza, se reajustan tarifas. La póliza puede pactarse en alguna de las siguientes formas:

- (1) Por embarque individual, cuando el asegurado informará a la Compañía la realización de un transporte a ser cubierto bajo el seguro, con anterioridad a su realización. Para cada uno de estos embarques la compañía emite un certificado y la facturación se realiza al contado.
- (2) Por Declaraciones Mensuales, cuando el asegurado informa a la Compañía durante los primeros días del mes, los embarques realizados durante el mes anterior en lo que se

denomina Declaración Mensual. La facturación se realiza por cada declaración, habiendo casos en que se tienen varias declaraciones por mes para facilidad del cliente. En ambos casos, la emisión de la póliza como tal no involucra cobro de prima alguno sino que representa el contrato realizado entre el cliente y la Compañía. En este tipo particular de póliza la prima es cobrada cuando el asegurado declara la realización de un embarque y la Compañía emite un Certificado de Transportes.

b. Anuales

Bajo esta modalidad, la póliza tiene vigencia de un año calendario. Esta modalidad de póliza permite al asegurado realizar embarques cuyo valor no debe superar el límite máximo asegurable por viaje hasta completar un valor agregado anual pactado de antemano. La facturación se realiza una vez al año.

Existen dos tipos de tratamiento de pólizas:

- (1) Si al término del año el valor de la mercadería transportada durante dicho periodo supera el valor agregado anual, la Compañía procederá a cobrar una prima adicional por la diferencia a una tasa ya pactada.
- (2) Al inicio del año no se cobra el total de prima calculada sino que se cobra una fracción. Si el valor transportado durante el año supera un límite determinado (por ejemplo el 75% del valor total) se procederá a cobrar la diferencia hasta alcanzar la prima total.

Pólizas Individuales.

Este tipo de pólizas son aplicables para embarques que un asegurado realiza por una única vez, por ejemplo, una mudanza o la importación de un vehículo para uso particular. La facturación se realiza de inmediato. Una póliza individual se emite de manera más simplificada con respecto a una póliza de carga abierta. Podríamos comparar la emisión de una póliza individual con la de un certificado.

Al emitir una póliza se crea un archivo físico en donde se reúnen todos los documentos relacionados a la misma, tanto recibidos de parte del cliente como emitidos por la propia Compañía.

Por lo general la comunicación con los clientes se realiza a través de los agentes quienes reciben de ellos los pedidos de emisión o como veremos más adelante, de cambio de los términos de su póliza.

En los casos de clientes por intermediación directa, es el personal de ventas de la Compañía quien hace las veces de agente.

Documentación de Pólizas de Carga Abiertas Indefinidas

Una Póliza de Carga Abierta Indefinida se sustenta en los siguientes documentos:

(1) Carátula

La carátula es un documento breve que sirve como constancia al asegurado de que la póliza ha sido emitida y que sus embarques tienen cobertura de seguro por parte de la compañía. Aquí se indica el nombre del cliente, de los asegurados, el tipo de negocio y la fecha de inicio de vigencia de la póliza. (Ver Anexo 1)

(2) Condiciones Especiales

Resume las condiciones bajo las cuales ha sido emitida la póliza. Este documento esta conformado por un Encabezado y 12 capítulos en los que se modifica o precisa lo expresado en las Condiciones Generales de Seguro de Transporte de la Compañía (Ver Anexo 2)

Encabezado

En el Encabezado se indica que la póliza es de Carga Abierta Indefinida, además del número asignado a la póliza y los nombres de los clientes y de los asegurados.

Capítulo I: Asegurados

En este capítulo se detallan los nombres de los asegurados. En algunas ocasiones se estipula en este capítulo quienes podrían incorporarse a esta póliza como asegurados, por lo general, personas jurídicas con algún vínculo empresarial con el cliente.

Capítulo II: Coberturas

Es este capítulo se detallan las cláusulas bajo las cuales ha sido pactada la póliza. También se indican los ajustes o variaciones de términos definidos por negociaciones con el cliente.

Capítulo III: Radio de Acción

Se precisa el radio de acción fijado para la póliza.

Capítulo IV: Valorización de la Mercancía

Se indica bajo cual tipo de valorización se expresarán los embarques y que serán los únicos válidos para la realización de embarques.

Capítulo V: Límite Máximo de Responsabilidad

Sirve para indicar cual será el monto máximo por el cual responderá la Compañía en caso de siniestros.

Capítulo VI: Descripción de la Mercancía

En este capítulo se detallan las características de las mercancías a ser cubiertas por la póliza.

Capítulo VII: Tasas

Se detallan las tasas y deducibles correspondientes a las mercancías, según el embalaje en el que sean transportadas.

Capítulo VIII: Prima Mínima

Señala la prima mínima para todos los embarques asegurados bajo esta póliza.

Capítulo IX: Liquidación de Primas

En este capítulo se fijan los criterios para el cálculo de primas de todos los embarques a ser asegurados bajo la póliza.

Capítulo X: Reajuste de Primas

Fija los criterios para los casos en los que sea necesario un reajuste de primas.

Capítulo XI: Cláusula de Coaseguro

Cuando la póliza ha sido emitida con participación de coaseguradores, se especifica en este capítulo la participación de cada asegurador

Capítulo XII: Vigencia de la Póliza

En este último capítulo se detalla los términos de vigencia de la póliza indicando también bajo que condiciones esta se anularía de manera automática.

Documentación Pólizas de Carga Abierta Anuales

(1) Carátula

La carátula es un documento breve que sirve como constancia al asegurado de que la póliza ha sido emitida y que sus embarques tienen cobertura de seguro por parte de la compañía durante el tiempo pactado. Aquí se indica el nombre del cliente, de los asegurados, el tipo de negocio y la fecha de inicio de vigencia de la póliza. (Ver Anexo 4)

(2) Condiciones Especiales

Al igual que en una póliza de carga abierta, este resume las condiciones bajo las cuales ha sido emitida la póliza. Este documento está conformado por un Encabezado y 14 capítulos en los que se modifica o precisa lo expresado en las Condiciones Generales de Seguro de Transporte de la Compañía (Ver Anexo 5)

Encabezado

En el Encabezado se indica que la póliza es de Carga Abierta Anual, además del número asignado a la póliza y los nombres de los clientes y de los asegurados.

Capítulo I: Asegurados

En este capítulo se detallan los nombres de los asegurados. En algunas ocasiones se estipula en este capítulo quienes podrían incorporarse a esta póliza como asegurados, por lo general, personas jurídicas con algún vínculo empresarial con el cliente.

Capítulo II: Coberturas

En este capítulo se detallan los nombres de los asegurados. En algunas ocasiones se estipula en este capítulo quienes podrían incorporarse a esta póliza como asegurados, por lo general, personas jurídicas con algún vínculo empresarial con el cliente.

Capítulo III: Radio de Acción

Se precisa el radio de acción fijado para la póliza.

Capítulo IV: Medios de Transporte

En este capítulo se detallan los medios de transporte permitidos así como las condiciones bajo las cuales se otorga cobertura a los embarques.

Capítulo V: Descripción de la Mercancía

En este capítulo se detallan las características de las mercancías a ser cubiertas por la póliza.

Capítulo VI: Límite Máximo de Responsabilidad

Sirve para indicar cual será el monto máximo por el cual responderá la Compañía en caso de siniestros por cada embarque.

Capítulo VII: Límite Máximo de Responsabilidad y Agregado Anual

Este capítulo fija el monto máximo por el cual responderá la Compañía a lo largo del periodo contratado. Con un pago de una prima adicional es posible rehabilitar el monto asegurado.

Capítulo VIII: Movimiento Provisional y Liquidación de Prima

Este capítulo se utiliza cuando la póliza ha sido emitida con una suma asegurada que representa una estimación del movimiento anual que tendría la póliza. Si al término del

periodo asegurado la suma total ha sido inferior al 75% de la suma asegurada, se devuelve la prima correspondiente a la tasa pactada. Si por el contrario fuera mayor, el asegurado tendría que pagar a la Compañía la diferencia al contado.

Capítulo IX: Valorización de la Mercancía

Se indica bajo cual tipo de valorización se expresarán los embarques y que serán los únicos válidos para la realización de embarques.

Capítulo X: Franquicia Deducible

Se detalla los términos de la franquicia deducible que puede ser fija o porcentual.

Capítulo XI: Reajuste de Primas

Fija los criterios para los casos en los que sea necesario un reajuste de primas.

Capítulo XII: Cláusula de Coaseguro

Cuando la póliza ha sido emitida con participación de coaseguradores, se especifica en este capítulo la participación de cada asegurador

Capítulo XIII: Vigencia de la Póliza

En este último capítulo se detalla los términos de vigencia de la póliza indicando también bajo que condiciones esta se anularía de manera automática.

Capítulo XIV: Liquidación de Primas

En este capítulo se fijan los criterios para el cálculo de primas de todos los embarques a ser asegurados bajo la póliza.

(3) Aviso de Cobranza

Este documento presenta al cliente los detalles del pago a realizar para estar cubierto por el seguro. Aquí se detalla la prima a cobrar, el gasto de emisión y el IGV resultantes. No tiene valor tributario sino que al ser pagado es canjeado por una factura. (Ver Anexo 7)

Documentación Pólizas Individuales

Se indica lo siguiente

(1) Carátula

La carátula es un documento breve que sirve como constancia al asegurado de que la póliza ha sido emitida y que sus embarques tienen cobertura de seguro por parte de la compañía. Aquí se indica el nombre del cliente, de los asegurados, el tipo de negocio y la fecha de inicio de vigencia de la póliza. (Ver Anexo 8)

(2) Condiciones Especiales

Al igual que en una póliza de carga abierta, este resume las condiciones bajo las cuales ha sido emitida la póliza. Este documento esta conformado por un Encabezado y 9 capítulos en los que se modifica o precisa lo expresado en las Condiciones Generales de Seguro de Transporte de la Compañía (Ver Anexo 9)

Encabezado

En el Encabezado se indica que se trata de una Póliza Individual, además del número asignado y los nombres de los clientes y de los asegurados.

Capítulo I: Asegurados

En este capítulo se detallan los nombres de los asegurados. En algunas ocasiones se estipula en este capítulo quienes podrían incorporarse a esta póliza como asegurados, por lo general, personas jurídicas con algún vínculo empresarial con el cliente.

Capítulo II: Coberturas

En este capítulo se detallan los nombres de los asegurados. En algunas ocasiones se estipula en este capítulo quienes podrían incorporarse a esta póliza como asegurados, por lo general, personas jurídicas con algún vínculo empresarial con el cliente.

Capítulo III: Radio de Acción

Se precisa el radio de acción fijado para la póliza.

Capítulo IV: Medios de Transporte

En este capítulo se detallan los medios de transporte permitidos así como las condiciones bajo las cuales se otorga cobertura a los embarques.

Capítulo V: Franquicia Deducible

Se detalla los términos de la franquicia deducible que puede ser fija o porcentual.

Capítulo VI: Cláusula de Subrogación

Se estipula este capítulo para los casos en que se hayan subrogado los derechos de beneficiario a un tercero, es decir, se haya fijado un endosatario para la póliza.

Capítulo VII: Cláusula de Solidaridad de endosatarios para el pago de primas

Este capítulo está relacionado con el anterior. Si la póliza tiene endosatario, se estipula que el pago de primas se hace en forma solidaria.

Capítulo VIII: Cláusula de Coaseguro

Cuando la póliza ha sido emitida con participación de coaseguradores, se especifica en este capítulo la participación de cada asegurador

Capítulo IX: Procedimiento de Reclamos

Este capítulo detalla los pasos a seguir por el asegurado en caso de que ocurra un siniestro.

(3) Aviso de Cobranza

Al igual que en pólizas anuales, se detalla la prima a cobrar, el gasto de emisión y el IGV resultantes. No tiene valor tributario sino que al ser pagado es canjeado por una factura.

(Ver anexo 11)

2.3. Endosos de Póliza

Cualquier cambio a aplicar en las condiciones de la póliza, representa un Endoso o modificación. El endoso puede solicitarse por alguna de las siguientes causas:

1. Solicitado por el cliente o por la Compañía como una corrección o precisión a los términos expresados en la póliza.

2. Solicitado por el cliente como nuevas condiciones que entran en vigencia a partir de determinada fecha. Los embarques con fecha de salida anterior a la fecha de inicio de vigencia del endoso, conservarán los términos anteriores de la póliza.
3. Solicitado por la Compañía previas negociaciones con el cliente, como revisión de resultados de la póliza, reajuste de tarifas, etc.

Un endoso puede resultar o no en movimiento de prima. En las pólizas indefinidas, debido a su manejo por certificados, un endoso de póliza es necesariamente un endoso sin movimiento.

En las pólizas anuales e individuales se pueden tener endosos de ambos tipos. Ejemplos:

- (1) Endosos para inclusión de nuevo asegurado, para cambio de agente, para cambio de deducible no representan cobro de prima adicional.
- (2) Endosos incrementando la tasa básica, aumentando la suma asegurada, incluyendo un recargo representan un cobro de prima pues la prima calculada después de los cambios es mayor a la cobrada en la póliza.
- (3) Endosos disminuyendo la tasa básica, disminuyendo la suma asegurada, incluyendo un descuento representan una devolución de prima pues la prima calculada después de los cambios es menor a la cobrada en la póliza.

En el caso de pólizas anuales la prima a devolver o a cobrar (diferencia entre la anterior y la actual) se determina a prorrata.

Documentación de Endosos de Pólizas

(1) Carátula

En este documento de una página se describe exactamente los cambios que han tenido lugar debido a ese endoso. (Ver Anexo)

(2) Aviso de Cobranza

Indica al cliente cuánto debe pagar a la Compañía por concepto de prima incluyendo gastos de emisión e IGV. Si el endoso es sin cobro de primas, se omite el aviso de cobranza.

2.4. Renovación de Pólizas Anuales

La renovación de pólizas anuales se efectúa durante el mes previo al vencimiento de la misma. Se evalúa el resultado de la misma comparando la siniestralidad de la misma y las primas cobradas y/o devueltas.

Si esta comparación resultara desfavorable para la Compañía, podría no renovarse la póliza o de lo contrario castigar los términos de la póliza para lograr resultados favorables en la siguiente vigencia. Si por el contrario, ante la comparación de siniestros y primas, se notara favorable para la Compañía, podrían mantenerse los términos pactados o mejorar de ser necesario para mantener la cuenta.

Documentación de Renovación de Pólizas

(1) Carátula

En este documento de una página se resumen algunas características de la póliza renovada, tales como cliente, suma asegurada y prima.

(2) Aviso de Cobranza

El aviso de cobranza muestra al cliente la prima a pagar por la renovación de su póliza además del gasto de emisión e IGV.

2.5. Anulación de Pólizas

Con la anulación, una póliza deja de tener vigencia a partir de la fecha de anulación. Puede anularse de manera explícita ya sea a solicitud del cliente o por intervención de la misma compañía.

Una póliza indefinida deja de tener vigencia de manera automática si durante 6 meses no se ha efectuado ningún embarque contra esta póliza. En este caso, sin embargo, por conversaciones con el cliente, podría ampliarse este plazo. La anulación de la póliza implica

que ya no se podrá seguir utilizando para embarques posteriores a la fecha de anulación ya que todos los embarques declarados con fecha de realización anterior a la fecha de anulación seguirán cubiertos por el seguro. Debido a que en este tipo de póliza las primas se cobran con la realización de embarques, no se genera devolución de prima.

Con la anulación de una póliza anual ya pagada, se devuelve al cliente la porción de prima no consumida, es decir, se devuelve una cantidad proporcional a la cantidad de días que faltan para el término original de la vigencia.

La anulación de una póliza individual pagada, al haber sido emitida por un único embarque, causa la devolución total de la prima técnica.

Por lo general las devoluciones de prima por anulación de póliza implican que la Compañía retenga los gastos de emisión por la emisión del documento de anulación devuelva el IGV en exceso. Sin embargo, en algunos casos se devuelve el gasto de emisión y el total de IGV.

Documentación de Anulación de Pólizas

(1) Carátula

En la carátula por lo general se describe cuál es el motivo de anulación de la póliza y se detalla a cuanto asciende la prima a devolver, si la hubiera. Este documento también hace las veces de Aviso de Cobranza.

2.6. Emisión de Certificados y Declaraciones Mensuales

Una vez que el asegurado informa sobre la ocurrencia de un embarque, se procede a emitir el certificado o declaración mensual según sea el caso, indicándose con qué cobertura se extiende el seguro, las cláusulas correspondientes al medio de transporte del embarque que lo amparan, los endosatarios si los tuviera, los recargos y descuentos a los que se viera afecto.

Documentación de Emisión de Certificados

(1) Certificado de Transportes

Es un documento en el que se detallan las características que permiten identificar los embarques, tales como: Asegurado, tipo de póliza, suma asegurada, tasa, prima, gastos por derecho de emisión e IGV, medio de transporte, fecha de salida, lugar de origen, lugar de destino, cobertura y además el nombre y dirección del Comisario de Avería que atendería en caso ante la eventualidad de un siniestro.

(2) Aviso de Cobranza

Al igual que en pólizas anuales, se detalla la prima a cobrar, el gasto de emisión y el IGV resultantes. No tiene valor tributario sino que al ser pagado es canjeado por una factura.

(Ver anexo 11)

Documentación de Emisión de Declaraciones Mensuales

(1) Embarques por Declaración

La prima es cobrada por cada embarque declarado por lo que se obtiene un documento en el que se indica el detalle de los embarques facturados.

(2) Aviso de Cobranza

Al igual que en pólizas anuales, se detalla la prima a cobrar, el gasto de emisión y el IGV resultantes. No tiene valor tributario sino que al ser pagado es canjeado por una factura.

(Ver anexo 11)

2.7. Endosos de Certificados

Cualquier cambio en las características de los embarques representan un endoso de certificado ya sea éste un embarque individual o un embarque de una declaración mensual.

Por ejemplo, podría modificarse la suma asegurada, la mercadería a transportar o agregarse un recargo.

Un endoso podría resultar en movimiento de prima, ya sea cobrando o devolviendo, o en un endoso sin movimientos de prima. Por ejemplo, un cambio en el asegurado del embarque no representa movimiento de prima.

Documentación de Endosos de Certificados

(1) Carátula

En este documento se detalla exactamente en qué ha consistido el cambio en la operación de endoso.

(2) Aviso de Cobranza

Al igual que en pólizas anuales, se detalla la prima a cobrar, el gasto de emisión y el IGV resultantes. No tiene valor tributario sino que al ser pagado es canjeado por una factura.

(Ver anexo 11)

2.8. Siniestros

Un siniestro es la ocurrencia de una eventualidad cubierta por el seguro. Para la compañía, un siniestro representa un egreso pues debe cumplir con los pagos estipulados en la póliza.

La atención de un siniestro es de suma importancia para la Compañía pues a través de él tiene oportunidad de prestar un servicio de primera calidad al asegurado que es lo que marca la diferencia con las demás compañías del ramo.

A continuación presentamos algunos conceptos utilizados en el Area de Siniestros de Transportes.

Fecha de Ocurrencia

La fecha de ocurrencia es la fecha en la que tuvo lugar el siniestro.

Póliza Afectada

Póliza bajo el amparo de la cual será atendido el siniestro.

Certificado Afectado

En el caso de pólizas por certificados y declaraciones mensuales, debe señalarse además el número de certificado afectado.

Ajustador o Comisario de Averías

Es el experto en transportes contratado por la Compañía para que cuantifique los daños ocurridos en las mercaderías aseguradas. Cuando éste presenta su informe la Compañía procede a pagar el siniestro, según sus indicaciones, si es el caso.

Descripción y Causa del Siniestro

Es importante conocer cómo ocurrió el siniestro con el fin de determinar si la causa del mismo está o no amparada por la póliza.

Reservas por Cobertura Inicial

Al aperturar un siniestro se realiza una estimación inicial de cuánto costaría a la Compañía el pago total del siniestro.

Reservas por otros conceptos

Se conoce como de Otros Conceptos las reservas por causas no relacionadas al riesgo en sí, como por ejemplo, los honorarios del ajustador.

Modificación de Reservas por Cobertura

Las reservas por cobertura pueden modificarse a lo largo del siniestro para ajustarse al desarrollo del mismo.

Modificación de Reservas por otros conceptos

Las reservas por otros conceptos pueden modificarse a lo largo del siniestro para ajustarse al desarrollo del mismo.

Pagos Parcial y pago total

Un siniestro puede tener más de un pago. Puede ser necesario realizar varios pagos según la naturaleza del siniestro. Si con el último pago se asume por pagado completamente el siniestro, el pago se convierte en pago total.

Pago a Asegurados

Los pagos favorecen al asegurado cuando este es indemnizado en razón del seguro contratado.

Pago a Ajustador

Un pago al ajustador se da como parte de sus honorarios

Pago a Terceros

Un pago a terceros se da cuando el beneficiario no es el asegurado, por ejemplo, el endosatario del embarque o un tercero afectado.

Coaseguro en el Siniestro

Tanto la reserva como los pagos son afectados con el coaseguro de la póliza. Ambos son efectuados en la misma proporción en que fue emitida la póliza.

Reaseguro en el Siniestro

Tanto la reserva como los pagos afectan los contratos de reaseguro contratados en la póliza.

Cierre del Siniestro

Una vez que se estima que ya se han realizado todos los pagos correspondientes a la atención del siniestro, se da por terminado el siniestro cerrándolo.

Recuperos y Salvamentos

Recuperos

Con el pago de la indemnización al asegurado, la Compañía se subroga los derechos de acciones contra terceros por las responsabilidades que éstos tengan en la pérdida. El

recupero lo conforman los pagos que tales terceros efectúen a la Compañía que, por lo general, es la naviera o empresa encargada del transporte la que puede tener responsabilidad en la pérdida de las mercaderías.

Se considera como afecto a recupero la diferencia entre el valor total del siniestro y el valor de salvamento.

Salvamentos

En caso de siniestro algunas veces es posible rescatar parte de la mercadería en regulares condiciones de conservación. La Compañía puede reducir su pérdida a través de su venta.

El salvamento es pues el valor residual del siniestro (de la materia asegurada). Por lo general la venta de las mercaderías se realiza a un precio menor que el precio de mercado.

La gestión de salvamentos es muy variada, presentándose casos en que intervienen el asegurado y los terceros durante el proceso de venta de salvamentos pues podría mejorar su resultado en el siniestro, a través de una devolución de deducible y una reducción del recupero, respectivamente.

Documentación de Siniestros

Un siniestro, como ya se dijo, representa una pérdida para la Compañía pero a la vez una posibilidad de lograr una excelente atención al cliente. Una buena atención de un siniestro se basa en mucho en el adecuado control reservas y pagos relacionados al mismo por lo que la documentación de cada movimiento es importante.

Siniestros maneja la siguiente documentación:

(1) File de Siniestro

Este documento resume las características más relevantes de un siniestro, como son número de siniestro asignado, póliza y embarque afectados, circunstancia del siniestro, ajustador asignado, esquemas de reaseguro y coaseguro (si lo tuviera) afectado, así como reserva pendiente y pagos efectuados.

(2) Movimientos

Este documento muestra el desarrollo de las reservas y pagos efectuados en el siniestro, así como es posible indicar los Recuperos a los que se viera afecto.

(3) Memorándum de Pago de Ajustador

Este documento es extendido hacia el Departamento de Caja de la Compañía para efectuar el pago correspondiente por honorarios del ajustador.

(4) Recibo de Pago a Terceros

En los casos en que es necesario efectuar el pago a terceras partes involucradas en el siniestro tales como abogados, tickets de pagos para la coordinación de Recuperos como boleto de viaje, etc., cobranzas desde el exterior, entre otros.

(5) Recibo de Indemnización de Asegurado

Este documento es utilizado para justificar los pagos efectuados al asegurado por concepto de indemnización por pérdida.

(6) Carta de Rechazo de Siniestro

Esta carta se utiliza cuando el siniestro no será atendido por la Compañía por no tener cobertura.

(7) Carta de Recuperos

Es una carta de comunicación al Recuperador notificándole que el siniestro le ha sido asignado para su atención.

(8) Carta de Salvamentos

Con esta la Compañía solicita al Asegurado que haga entrega de las mercaderías rescatadas del siniestro a la empresa designada para tal fin.

(9) Carta Reiterativa

Esta carta se le hace llegar al asegurado reiterándole la solicitud de que haga entrega de la documentación solicitada con anterioridad.

(10) Cartas de Comunicación a Coaseguradores

Con esta carta se informa a los coaseguradores la ocurrencia del siniestro para que tomen conocimiento del mismo.

(11) Cartas de Comunicación a Reaseguradores Facultativos

Con esta carta se informa a los reaseguradores facultativos la ocurrencia del siniestro para que tomen conocimiento del mismo.

(12) Carta de Comunicación al Ajustador

Con esta carta se informa al ajustador la ocurrencia del siniestro para que lo tome a su cargo para su atención.

(13) Comprobante de Cobranza a coaseguradores

Se extiende este documento a los coaseguradores indicando el importe del siniestro y cuánto les corresponde pagar a la orden de la Compañía

(14) Comprobante de Cobranza a Reaseguradores Facultativos

Se extiende este documento a los Reaseguradores Facultativos indicando el importe del siniestro y cuánto les corresponde pagar a la orden de la Compañía

CAPITULO III:

FORMULACION DE LA

SOLUCION

1. Generalidades

El proyecto **ACSEL/x – TRANSPORTES** desarrollado en Pacífico Peruano Suiza, permitió reemplazar la plataforma computacional bajo la cual operaban las Areas de Transportes de la Compañía, por el estándar definido: **Acsel/x (Aplicación Configurable para Seguros En Línea – Plataforma Extendida)**.

Con este proyecto, la compañía obtuvo los siguientes beneficios

- ◆ Integración del Sistema de Transportes a los demás sistemas de la Compañía.
- ◆ Manejo detallado e integrado de la información contenida en el nuevo sistema de Transportes.
- ◆ Creación de productos dirigidos a determinado mercado. (pólizas tipo)
- ◆ Adaptable al sistema de emisión a distancia
- ◆ Potenciar los sistemas de emisión y siniestros

2. Proyecto Acsel/x - Transportes

2.1. Objetivos Generales

- ◆ Potenciar apoyo informático al Area de Transportes

2.2. Objetivos Específicos

- ◆ Reemplazar los módulos de Pólizas y Certificados del Sistema de Transportes en Progress por el sistema ACSEL/x.
- ◆ Aumentar la productividad del Area

3. Desarrollo del Proyecto

El proyecto dio inicio en Agosto de 1999. Luego de una serie de reuniones de Levantamiento de Requerimientos, se definió la funcionalidad requerida mínima para la implantación del Ramo de Transportes en el sistema Acsel/x, que se presenta en los párrafos siguientes

3.1. Servicios y Funciones del ACSEL/X - Transportes.

A continuación se indican las opciones necesarias para la implantación del Sistema de Transportes bajo Acsel/x.

3.2. Características Generales del Sistema

- La numeración de las pólizas se realiza de manera automática y es única para toda la Compañía.
- Cada póliza pertenece a un Producto específico el cual contiene las características que puede tomar. Todos los productos tienen planes que son versiones de características. El producto también es conocido como Plan Comercial.
- Para todas las pólizas se tiene una estructura común que es la que se indica a continuación:

Registro de Datos Generales de la Póliza.- Permite el registro de los siguientes datos: Tipo de Vigencia, Vigencia de la póliza, Hora de Inicio de la póliza, Tipo de Producción, Forma de Facturación, Oficina de Suscripción, Forma de Pago, Moneda de la póliza, Plan de Fraccionamiento, Ejecutivo de Negocios, Agente de la póliza,

Anexos para la impresión de Condiciones Especiales de la Póliza, Cláusulas comunes, Asegurados de la póliza, Distribución de Coaseguro.

Registro de Datos Específicos de la Póliza.- Permite la creación individualizada de planes sobre la base de los Planes Comerciales. Estos planes sólo pueden ser utilizados por la póliza en la cual han sido definidos.

Registro de Items

Cada ítem o certificado representa un embarque de la póliza. Para cada embarque, el sistema permite registrar el asegurado, el responsable de pago, el medio de transporte o plan, los datos particulares del ítem, en este caso, de cada embarque, las cláusulas que afectan el certificado, las coberturas según las cuales se calcula la prima a cobrar y el anexo especial de descripción de mercadería.

Endosos

Tanto a nivel póliza como a nivel ítem, el sistema permite realizar el registro de los cambios producidos sobre las correspondientes definiciones.

- En base a los datos registrados en el sistema, se procede a actualizar la póliza:

Creación de historia de modificaciones

Creación de versión actual de la póliza y los ítems

Determinación de la prima del movimiento y total de la póliza.

Generación de movimientos de cesión de coaseguro

Generación de movimientos de reaseguro

Generación de financiamientos

4. Registro de Pólizas de Carga Abierta

4.1. Registro de Datos Generales de la póliza Indefinida

El Sistema ACSEL/x permite el registro de las Pólizas de Carga Abierta con las siguientes características:

Producto:

TRCA Para pólizas de Carga Abierta indefinidas y anuales

TRIN Para pólizas individuales

Tipo de Vigencia:

Abierta, para pólizas de Carga Abierta Indefinidas y pólizas individuales

Anual, para pólizas de Carga Abierta Anuales.

Tipo de Producción: Puede ser Producción Propia o Coaseguro Cedido

Forma de Facturación:

Facturación por Certificados, para Pólizas de Carga Abierta Indefinidas por Certificados

Facturación por Cliente, para Pólizas de Carga Abierta indefinidas por Declaraciones Mensuales.

Facturación por Póliza, para Pólizas de Carga Abierta anuales y Pólizas Individuales.

Oficina Suscriptora: Según la oficina del Usuario, puede ser Lima, Miraflores, Arequipa o Chiclayo.

Moneda: Se indica la moneda en que se expresa la póliza

Agente: Es el Código de Agente de la Póliza. Si la póliza es de Intermediación Directa se indica el código de Agenciamiento por intermediación directa correspondiente.

4.2. Creación de Planes Particulares

La creación de planes particulares sólo es requerida para las pólizas de Carga Abierta, sean estas indefinidas o anuales.

Versiones de Planes

Se definió crear una versión de plan para la versión de emisión de la póliza y una por cada endoso realizado.

Coberturas

Se puede indicar las siguientes coberturas:

Riesgos Restringidos Cláusula "B"

Riesgos Restringidos Cláusula "C"

Todo Riesgo Cláusula "A"

Derecho De Aduana

Riesgos Restringidos Cláusula "B" - Anual

Riesgos Restringidos Cláusula "C" - Anual

Todo Riesgo Cláusula "A" - Anual

Todo Riesgo Cláusula "A" - Tasa Por Mil

Riesgos Restringidos Cláusula "B" - Tasa Por Mil

Riesgos Restringidos Cláusula "C" - Tasa Por Mil

Perdida Total Solamente

Recargos

Se pueden registrar los siguientes recargos

Antigüedad De Vapor

Almacenaje

Embarques Sobre Cubierta

Internamiento De Mercadería

Guerra Y Huelga - América

Guerra Y Huelga - Resto Del Mundo

Transbordo

Anulación De Subrogación

Recargo Global Cobertura

Descuentos

Se pueden registrar los siguientes descuentos

Embarques por vía Aérea: 30% de Descuento sobre Tasa Original

Contenedor De Depósito a Depósito - Sólo Cobertura (A)

Contenedor De Depósito A Puerto - Solo Cobertura (A)

Por Retiro Almacén Autorizado Dentro De Los 7 Días

Embarques Sobre Paletas

Descuento Global Cobertura

Ajuste Emisión Anterior

Parámetros de Embarques

Se registran los datos:

Código de Ajustador

Tipo de Valorización

Tipo de Negocio

Rango de tasas válidas de sobreseguro

Límite por Viaje

Porcentaje de Derecho de Aduana

Indicador de Reaseguro contra Limite por Viaje

Radio de Acción

Mercaderías/Embalajes Autorizados

Tasa

Deducible

Cláusulas del Medio de Transporte

Las cláusulas que pueden ser utilizadas son las siguientes:

Cláusulas Aéreas

259 Cláusula Del Instituto Para Cargamentos Vía Aérea (Excluyendo Los Envíos Por Correo) 01/01/82

6008 Accidente Al Medio Conductor -Aéreo- 10/10/95

Profit Commision

257 Cláusula Del Instituto Para Guerra - Envíos Por Correo 01/01/82

258 Cláusula Del Instituto Para Guerra-Excluyendo Los Envíos Por Correo (Carga Aérea) 01/01/82

260 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Carga Aérea) 01/01/82

266 Cláusula Del Instituto Para Daño Malicioso 01/01/82

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Carbón) 01.10.82

272 Cláusula De Robo, Hurto Y Falta De Entrega De Bulto Entero

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Aceite A Granel) 01.02.83

Cláusulas Para Guerra Del Instituto (Comercialización De Productos De Consumo) 05.09.83

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Comercialización De Productos De Consumo) 05.09.83

316 Cláusula De Guerra Del Instituto (Comercio De Fosfa) 01/07/85

317 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Comercio De Fosfa) 01/07/85

356 Cláusula Del Instituto Sobre Exclusión De Contaminación Radioactiva 01/10/90

6004 Cláusula De Carga Y Descarga 01/04/91

9900 Y Otras Cláusulas Según La Póliza

259 Cláusula Del Instituto Para Cargamentos Vía Aérea (Excluyendo Los Envíos Por Correo) 01/01/82

6008 Accidente Al Medio Conductor -Aéreo- 10/10/95

Profit Commision

257 Cláusula Del Instituto Para Guerra - Envíos Por Correo 01/01/82

258 Cláusula Del Instituto Para Guerra - Excluyendo Los Envíos Por Correo (Carga Aérea) 01/01/82

260 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Carga Aérea) 01/01/82

266 Cláusula Del Instituto Para Daño Malicioso 01/01/82

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Carbón) 01.10.82

272 Cláusula De Robo, Hurto Y Falta De Entrega De Bulto Entero

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Aceite A Granel) 01.02.83

Cláusulas Para Guerra Del Instituto (Comercialización De Productos De Consumo) 05.09.83

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Comercialización De Productos De Consumo) 05.09.83

316 Cláusula De Guerra Del Instituto (Comercio De Fosfa) 01/07/85

317 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Comercio De Fosfa) 01/07/85

356 Cláusula Del Instituto Sobre Exclusión De Contaminación Radioactiva 01/10/90

9900 Y Otras Cláusulas Según La Póliza

313 Cláusula (A) Del Instituto Para Comercio De Fosfa 01/07/85

313 Cláusula (A) Del Instituto Para Comercio De Fosfa 01/07/85

6004 Cláusula De Carga Y Descarga 01/04/91

Perdida Total Solamente, Según Título IX De Condiciones Generales De La Póliza
De Transportes

Cláusulas Marítimas

259 Cláusula Del Instituto Para Cargamentos Vía Aérea (Excluyendo Los Envíos Por
Correo) 01/01/82

6008 Accidente Al Medio Conductor -Aéreo- 10/10/95

Profit Commision

257 Cláusula Del Instituto Para Guerra - Envíos Por Correo 01/01/82

258 Cláusula Del Instituto Para Guerra - Excluyendo Los Envíos Por Correo (Carga
Aérea) 01/01/82

260 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Carga Aérea) 01/01/82

266 Cláusula Del Instituto Para Daño Malicioso 01/01/82

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Carbón) 01.10.82

272 Cláusula De Robo, Hurto Y Falta De Entrega De Bulto Entero

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Aceite A Granel) 01.02.83

Cláusulas Para Guerra Del Instituto (Comercialización De Productos De Consumo)
05.09.83

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Comercialización De Productos De Consumo)
05.09.83

316 Cláusula De Guerra Del Instituto (Comercio De Fosfa) 01/07/85

317 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Comercio De Fosfa) 01/07/85

356 Cláusula Del Instituto Sobre Exclusión De Contaminación Radioactiva 01/10/90

6004 Cláusula De Carga Y Descarga 01/04/91

9900 Y Otras Cláusulas Según La Póliza

259 Cláusula Del Instituto Para Cargamentos Vía Aérea (Excluyendo Los Envíos Por Correo) 01/01/82

6008 Accidente Al Medio Conductor -Aéreo- 10/10/95

Profit Commision

257 Cláusula Del Instituto Para Guerra - Envios Por Correo 01/01/82

258 Cláusula Del Instituto Para Guerra - Excluyendo Los Envíos Por Correo (Carga Aérea) 01/01/82

260 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Carga Aérea) 01/01/82

266 Cláusula Del Instituto Para Daño Malicioso 01/01/82

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Carbón) 01.10.82

272 Cláusula De Robo, Hurto Y Falta De Entrega De Bulto Entero

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Aceite A Granel) 01.02.83

Cláusulas Para Guerra Del Instituto (Comercialización De Productos De Consumo) 05.09.83

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Comercialización De Productos De Consumo) 05.09.83

316 Cláusula De Guerra Del Instituto (Comercio De Fosfa) 01/07/85

317 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Comercio De Fosfa) 01/07/85

356 Cláusula Del Instituto Sobre Exclusión De Contaminación Radioactiva 01/10/90

9900 Y Otras Cláusulas Según La Póliza

313 Cláusula (A) Del Instituto Para Comercio De Fosfa 01/07/85

313 Cláusula (A) Del Instituto Para Comercio De Fosfa 01/07/85

6004 Cláusula De Carga Y Descarga 01/04/91

Perdida Total Solamente, Según Título IX De Condiciones Generales De La Póliza De Transportes

Cláusulas Terrestres

252 Cláusula Del Instituto Para Cargamento (A) 01/01/82

254 Cláusula Del Instituto Para Cargamentos (C) 01/01/82

Profit Commision

256 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Cargamentos) 01/01/82

266 Cláusula Del Instituto Para Daño Malicioso 01/01/82

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Carbón) 01.10.82

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Aceite A Granel) 01.02.83

Cláusulas Para Guerra Del Instituto (Comercialización De Productos De Consumo)

05.09.83

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Comercialización De Productos De Consumo)

05.09.83

316 Cláusula De Guerra Del Instituto (Comercio De Fosfa) 01/07/85

317 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Comercio De Fosfa) 01/07/85

356 Cláusula Del Instituto Sobre Exclusión De Contaminación Radioactiva 01/10/90

6000 Accidente Al Medio De Transporte 01/08/97

6004 Cláusula De Carga Y Descarga 01/04/91

6826 Cláusula De Transito 01/12/97

9900 Y Otras Cláusulas Según La Póliza

252 Cláusula Del Instituto Para Cargamento (A) 01/01/82

254 Cláusula Del Instituto Para Cargamentos (C) 01/01/82

Profit Commision

256 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Cargamentos) 01/01/82

266 Cláusula Del Instituto Para Daño Malicioso 01/01/82

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Carbón) 01.10.82

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Aceite A Granel) 01.02.83

Cláusulas Para Guerra Del Instituto (Comercialización De Productos De Consumo)
05.09.83

Cláusulas Del Instituto Para Huelgas (Comercialización De Productos De Consumo)
05.09.83

316 Cláusula De Guerra Del Instituto (Comercio De Fosfa) 01/07/85

317 Cláusula Del Instituto Para Huelgas (Comercio De Fosfa) 01/07/85

356 Cláusula Del Instituto Sobre Exclusión De Contaminación Radioactiva 01/10/90

6000 Accidente Al Medio De Transporte 01/08/97

6826 Cláusula De Transito 01/12/97

9900 Y Otras Cláusulas Según La Póliza

313 Cláusula (A) Del Instituto Para Comercio De Fosfa 01/07/85

313 Cláusula (A) Del Instituto Para Comercio De Fosfa 01/07/85

6004 Cláusula De Carga Y Descarga 01/04/91

Cláusula De Reposición 26/1/93

Cláusula De Reposición 26/1/93

6001 Robo Y/O Falta De Entrega De Bulto Entero 01/04/91

6002 Cláusula De Robo Por Asalto 15/04/93

6003 Cláusula De Robo Con Fractura 01/04/91

6005 Daños Por Agua 01/04/91

6006 Desaparición Total Del Vehículo 01/04/91

6007 Daños Por Lluvia 01/04/91

Perdida Total Solamente, Según Título IX De Condiciones Generales De La Póliza
De Transportes

255 Cláusula Del Instituto Para Guerra (Cargamentos) 01/01/82

255 Cláusula Del Instituto Para Guerra (Cargamentos) 01/01/82

264 Cláusulas (C) Del Instituto Para Alimentos Congelados 01/01/86

Gastos de Emisión e IGV

Se considera 3% como porcentaje para el cálculo de los gastos de emisión sobre la prima del movimiento. Además puede indicarse si los documentos de cobranza se obtendrán con o sin IGV.

Reaseguradores Facultativos

Se registra los códigos de los reaseguradores facultativos que intervendrán en la póliza. Sólo se utiliza para los casos en que la póliza no sea emitida bajo el contrato automático.

4.3. Registro de Coaseguradores

Para las pólizas emitidas bajo la modalidad de Coaseguro Cedido, es obligatorio el registro de la distribución de coaseguro. Deben indicarse los códigos de todas las compañías de Coaseguro que participan y para cada una de ellas, su porcentaje de participación.

4.4. Registro de Cláusulas Comunes

Pueden registrarse las siguientes:

266 Cláusula Del Instituto Para Daño Malicioso 01/01/82

356 Cláusula Del Instituto Sobre Exclusión De Contaminación Radioactiva 01/10/90

Cl. 322 Cláusula Del Instituto Para Gastos Adicionales (Riesgo De Guerra - Cargamentos)

066 Cláusula De Localidad Del Instituto 26/03/80

Perdida Total Solamente, Según Título IX De Condiciones Generales De La Póliza De Transportes

Cláusula De Cancelación De Riesgos De Huelgas, Motines Y Tumultos Populares

Cláusula De Daño Oculto (Solo Para Maquinaria Y/O Equipos En General) Del 24.5.93

Cláusula De Internamiento De Mercadería

161 Cláusula Del Instituto De Reposición 01/01/34

2000 Cláusula De Exclusión De Daños O Perdidas O Responsabilidades Relacionadas
Con Fallas En El reconocimiento Electrónico De Fechas

271 Cláusula Del Instituto Cancelación Del Riesgo De Guerra (Cargamentos) 01/12/82

4.5. Registro de Anexos

Esta opción permite registrar parte del texto que será impreso como parte de las condiciones especiales. Se han definido los siguientes anexos:

Para pólizas de Carga Abierta Indefinidas y Anuales

Capítulo De Tasas De Transportes

Capítulo De Cláusulas De Transportes

Capítulo De Descripción De La Mercancía

Capítulo De Medios De Transporte

Capítulo De Limite Máximo De Responsabilidad

Capítulo De Valorización De La Mercancía

Capítulo De Franquicia Deducible

Capítulo De Movimiento Provisional

Capítulo De Liquidación De Primas

Capítulo De Limite Máximo De Responsabilidad Y Agregado Anual

Capítulo De Asegurados

Capítulo De Reajuste De Primas

Para pólizas Individuales

Capítulo De Cláusulas De Transportes

Capítulo De Medios De Transporte

Capítulo De Franquicia Deducible

Cláusula De Subrogación

Cláusula De Solidaridad De Endosatarios

Capítulo De Procedimiento De Reclamos Terrestre

Capítulo De Radio De Acción

Capítulo De Procedimiento De Reclamos Marítimo

Capítulo De Procedimiento De Reclamos Aéreo

4.6. Registro de Asegurados

Se permite el registro de los códigos de cliente de los asegurados amparados por la póliza.

4.7. Registro de Firma de Pólizas

Permite señalar la póliza para que los certificados de transportes emitidos bajo esta póliza sean impresos con firma digital automática.

4.8. Registro de Items

Según sea el tipo de póliza será necesario utilizar uno de los siguientes tipos de registro de Items. Esto se realizará para la emisión de la póliza.

(1) Registro de Item Ficticio

La creación de un ítem ficticio es obligatoria para la emisión de una póliza de carga abierta indefinida. La principal característica de éste Item es que no tiene prima.

(2) Registro de Embarque

Tanto para las pólizas anuales como para las individuales, es necesario realizar el registro del embarque amparado por la póliza. La descripción de este punto la realizaremos más adelante.

4.9. Emisión de la Póliza

Una vez registrado el ítem, ya sea el ficticio o el correspondiente al embarque, se procede a emitir la póliza. La emisión de la póliza consiste en señalar todos los datos registrados como ya facturados o actualizados y generar un documento de movimiento de prima según lo siguiente:

(1) Póliza de Carga Abierta Indefinida

La actualización de la póliza genera un documento sin movimiento de primas

(2) Póliza de Carga Abierta Anual e Individual

La actualización de la póliza genera un documento con el movimiento de prima correspondiente al embarque registrado. El procedimiento posterior se explica en la sección de emisión de embarques.

4.10. Impresión de Documentos

Una vez actualizada la póliza, se puede proceder a obtener las impresiones de la documentación correspondiente:

(1) Póliza de Carga Abierta Indefinida

Carátula de Pólizas de Carga Abierta Indefinida

Condiciones Especiales

Cláusula de Coaseguro, si la póliza es de Coaseguro Cedido

(2) Póliza de Carga Abierta Anual

Carátula de Pólizas de Carga Abierta Anual

Condiciones Especiales

Aviso de Cobranza

Cláusula de Coaseguro, si la póliza es de Coaseguro Cedido

Certificado de Transportes

Cláusula de subrogación, si la póliza ha sido emitida con endosatario.

Distribución de Reaseguro

Anexo Libre, en caso la mercadería tenga una descripción muy extensa.

(3) Póliza de Carga Abierta Individual

Carátula de Póliza Individual

Condiciones Especiales

Aviso de Cobranza

Cláusula de Coaseguro, si la póliza es de Coaseguro Cedido

Certificado de Transportes

Cláusula de subrogación, si la póliza ha sido emitida con endosatario.

Distribución de Reaseguro

Anexo Libre, en caso la mercadería tenga una descripción muy extensa.

5. Emisión de Certificados

Aquí indicamos como emisión de certificados, el registro del embarque asegurado en la póliza. Esta parte se aplica tanto para la emisión de certificados de las pólizas abiertas por certificados como para el registro de embarques mencionado durante la emisión de pólizas anuales e individuales.

5.1. Datos Generales del Certificado

Permite el registro de la fecha de salida del embarque, el asegurado y responsable de pago del certificado. La numeración de los certificados es automática y correlativa por certificado.

5.2. Registro de Plan y Ramo del Certificado

Para cada certificado debe indicarse el Medio de Transporte bajo el cual se realiza el embarque. Como ya se mencionó anteriormente, se definió que cada Medio de Transporte estaría representado por un plan. Asimismo, por restricciones del sistema,

aunque un certificado de transporte asegura un viaje no siendo tan relevante la fecha exacta de realización del mismo, se asume que la vigencia de los certificados es de un año calendario.

5.3. Registro del Embarque

Se registran los datos relevantes del transporte, como son:

Medio de Transporte

Código de Ajustador, que inicialmente muestra el Ajustador registrado en la póliza para pólizas de carga abierta, para las individuales se asume a la Compañía.

Tipo de Negocio, que inicialmente muestra el tipo de negocio registrado en la póliza para pólizas de carga abierta, para las individuales se asume Transporte Local.

Fecha de Salida, que no puede ser menor que la fecha de inicio de vigencia de la póliza.

País y Lugar de Salida

Fecha de Destino

País y Lugar de Destino

Lugar de Transbordo

Vía del Transporte

Código de Transportista

Código de Nave para los embarques marítimos

Código de Cobertura seleccionado entre las registradas en la póliza.

Código de Mercadería y Embalaje permitido por la póliza. En las pólizas de Carga Abierta, se presentará automáticamente la tasa registrada en la póliza que se utilizará para el posterior cálculo de la prima.

Descripción detallada de las mismas

Valor de la Mercadería expresado en el Tipo de Valorización definido en la póliza. Si la póliza es individual, se asume Valor Factura.

Porcentaje de Sobreseguro dentro del rango permitido por la póliza. Si la póliza es individual, este valor es libre.

5.4. Registro de Cláusulas

Permite el registro de las cláusulas bajo las que se ampara el embarque y que son seleccionadas entre las registradas en la póliza para el medio de transporte correspondiente.

5.5. Coberturas del Ítem

La prima del Certificado o Ítem se guarda en las coberturas. Pueden utilizarse hasta 2 coberturas como veremos a continuación. La suma asegurada del embarque resulta entonces de la Sumatra de las sumas aseguradas de ambas coberturas.

Cobertura de Valor del Embarque

El código de cobertura utilizado es el registrado en los datos particulares del ítem.

En una cobertura se muestra la suma asegurada, la tasa y la prima resultante según los datos registrados en los datos particulares.

Cobertura de Derecho de Aduana

Esta cobertura permite registrar una suma asegurada adicional por concepto de Derecho de Aduana. La tasa es calculada automáticamente aplicando el porcentaje de tasa de derecho de aduana registrado en la póliza sobre la tasa de la cobertura anterior. La prima es el resultado de aplicar dicha tasa a la suma asegurada registrada.

Recargos

Permite el registro de los recargos que afectan el embarque y que son seleccionadas entre las registradas en la póliza para el medio de transporte correspondiente.

Descuentos

Permite el registro de los descuentos que afectan el embarque y que son seleccionadas entre las registradas en la póliza para el medio de transporte correspondiente.

Anexo de Mercadería

Permite registrar la descripción detallada de las mercaderías en caso de que estas sean muy extensas.

Emisión de Certificados

Es factible registrar varios certificados y emitirlos todos a la vez. Para cada uno de ellos se tendrán las siguientes consideraciones.

Prima del Movimiento

Al dar inicio a la actualización de pólizas, se presentan las primas del movimiento indicando el certificado al que corresponden. Este cálculo preliminar permitirá verificar si la prima a cobrar está correcta. En caso hubiera algún error, es factible aplicar las correcciones necesarias. Una vez aceptada la prima, se inicia la facturación definitiva.

ij) Detalle de la Prima

Para cada certificado con movimiento de prima referido en el acápite anterior, es factible consultar cuales son los rubros por los cuales se está haciendo dicho cálculo de prima: Cobertura Básica, Cobertura de Derechos de Aduana, Recargos y Descuentos.

ii) Generación del Reaseguro

La distribución de reaseguro es generada de manera automática según la definición del o de los contratos de reaseguro asociados al producto. El reaseguro se genera por cada certificado involucrado en el movimiento y se realiza en función a las capas de reaseguro alcanzadas por la Suma Asegurada de cada certificado. Como ya se

explicara anteriormente, la prima se distribuye de manera proporcional a la distribución alcanzada por la suma asegurada con la excepción de las capas de reporting.

Sin embargo, a pesar de que la generación es automática, es factible modificarlo de forma manual.

iii) Registros de Reaseguradores Facultativos Primer Nivel

Si la distribución de reaseguro, ya sea automática o manual, contiene una capa de reaseguro facultativo, debe registrarse también los reaseguradores facultativos lo cual se produce de dos maneras:

(1) Automáticamente

Es factible cuando la póliza es de Carga Abierta pues el reaseguro se genera considerando los reaseguradores facultativos registrados en la Función reaseguradores Facultativos del Plan Particular. Sin embargo, es factible modificarlo con el siguiente procedimiento.

(2) Manualmente

Se debe realizar el registro manual de todos los datos de los reaseguradores facultativos entre los que se incluyen, código de reasegurador facultativo, porcentaje de responsabilidad sobre la suma asegurada, prima asignada, porcentaje de comisión de la Compañía.

iv) Registros de Reaseguradores Facultativos Segundo Nivel

En general, si el reasegurador del un nivel es un intermediario de reaseguro, debe registrarse los reaseguradores que representa en un siguiente nivel de reaseguro.

(1) Automáticamente

El segundo nivel es tomado de la definición registrada en el plan particular de la póliza.

(2) Manualmente

Debe registrarse los datos de los reaseguradores representados de manera similar al primer nivel

v) Registros de Reaseguradores Facultativos Tercer Nivel

Se registra un tercer nivel de reaseguradores facultativos si en el segundo nivel se registro un intermediario de reaseguro.

(1) Automáticamente

El tercer nivel es tomado de la definición registrada en el plan particular de la póliza.

(2) Manualmente

Debe registrarse los datos de los reaseguradores representados de manera similar al segundo nivel

b) Impresión de Documentos

Se imprimen los siguientes documentos:

Aviso de Cobranza

Certificado de Transportes

Cláusula de subrogación, si el certificado ha sido emitido con endosatario.

Distribución de Reaseguro

Anexo Libre, en caso la mercadería tenga una descripción muy extensa.

6. Emisión de Declaraciones Mensuales

La emisión de declaraciones mensuales es muy similar a la emisión de certificados, pues cada embarque de la declaración es registrado separadamente. Sin embargo, el sistema permite el ingreso masivo de certificados en base a copias repetidas de un certificado para que los posteriores sean creados con pequeñas modificaciones del original. La

documentación obtenida es la misma, y adicionalmente se obtiene una relación de certificados facturados por cada del aviso de cobranza.

7. Endosos

Se distinguen dos tipos de endosos

a) Que afectan a la póliza

Se efectúan modificaciones que afectan la definición registrada en la póliza.

b) Que afectan al *Certificado* o Embarque

Se efectúan modificaciones que afecta un certificado.

En ambos casos puede resultar un endoso con o sin movimiento de primas.

7.1. Endosos Con Movimiento de Primas

Un endoso con movimiento de primas puede resultar en un cobro de prima adicional o en una devolución. Puede darse en los siguientes casos:

Modificación de Suma Asegurada

Se realiza un incremento o disminución de la suma asegurada registrada como valor de la mercadería.

Modificación de sobreseguro

Se realiza un incremento o disminución de la adición de suma asegurada por concepto de sobreseguro.

Modificación de Tasa

En algunos casos se modifica la tasa directamente en el certificado sin afectar las tasas de la póliza o en el caso de pólizas individuales, debido a una variación en los términos del seguro.

Modificación de Mercadería/Embalaje

Por lo general esto se da cuando ha habido un error ya sea en el informe del asegurado o en el registro del mismo. Sólo representará un endoso con movimiento de primas si la nueva mercadería tiene una tasa diferente a la anterior.

Inclusión o Retiro de Recargo

Se dan casos en que ya sea por error, por nuevo informe o pedido de nuevas coberturas por parte del cliente, es necesario afectar el certificado con un recargo. También puede darse el caso inverso, es decir, que se elimine el recargo del certificado por cambio de las condiciones del transporte o por error.

Inclusión o Retiro de Descuento

Se dan casos en que ya sea por error, por nuevo informe o retiro de cobertura por parte del cliente, es necesario realizar un descuento a la prima del certificado. También puede darse el caso inverso, es decir, que se elimine el descuento del certificado por cambio de las condiciones del transporte o por error.

Inclusión o Retiro de Derecho de Aduana

Ya sea a solicitud del usuario o por error, puede incluirse o retirarse la cobertura de Derecho de Aduana.

Cambio de Plan

Esto se da cuando por error o por un mal informe del asegurado, se emite un certificado bajo un medio de transporte erróneo.

7.2. Endosos Sin Movimiento

Es factible realizar los siguientes cambios

Cambios en el contratante

Puede darse por cambios en la razón social del cliente o por decisión del mismo cliente quien prefiere que la póliza figure a nombre de uno de los asegurados.

Incluir o retirar asegurados

Los asegurados pueden ser modificados ya sea para incluir nuevos o retirarlos según decisión del cliente.

Cambio de tipo de póliza de declaraciones mensuales a póliza por certificados y viceversa

Por política de la empresa o por decisión del cliente, es factible modificar el manejo de la póliza de certificados a declaraciones mensuales y viceversa. Por lo general, esto se debe a que es política de la Compañía que las declaraciones mensuales sólo sean permitidas para los clientes con cierto movimiento constante y de cierto importe mínimo.

Cambio de tipo de producción de Producción Propia a Coaseguro Cedido y viceversa

Este cambio se da por manejo de coaseguro de la Compañía. Puede decidirse compartir el riesgo con otras compañías aseguradoras o afrontar el riesgo totalmente.

Cambio en Estructura de Coaseguro

Esto se produce cuando son modificados los términos de participación de Coaseguradores en la póliza. Podría simplemente modificarse los porcentajes de participación de los Coaseguradores o realizar un cambio.

Cambio de agente

Este cambio se realiza a solicitud del usuario quien decide que será representado ante la Compañía por otro Agente o que realizará sus negocios directamente.

Cambio de Oficina

Esto se da principalmente con pólizas de Sucursales que pueden ser emitidas en Lima pero ante modificaciones de política de la empresa, son enviadas a la Sucursal para que continúen ahí con su manejo.

Inclusión, Retiro o Modificación de Mercaderías

Ante cambios solicitados por el cliente, es factible modificar la lista de mercaderías y embalaje con cobertura en la póliza.

Modificación de Tasas y Deducibles

Por negociaciones entre el cliente y la Compañía, y según el análisis de siniestralidad y de la competencia, es factible realizar modificaciones de la tasa a cobrar por mercadería y del deducible al que estarían afectos los siniestros,

Inclusión o Retiro de Cláusulas

Por cambio en las condiciones de la póliza, son modificadas las cláusulas de la póliza, ya sean las asociadas al Medio de Transporte o las comunes.

Modificación de Gastos de Emisión e IGV

Por negociaciones con el cliente, es factible modificar el porcentaje a cobrar por concepto de Gasto de Emisión. El cambio de IGV se refiere solamente a si se va a ser cobrado o no. Esto sólo se aplica para los casos de clientes exonerados de realizar dicho pago ante la autoridad competente.

Modificación de la Participación de Reaseguradores Facultativos

Por manejo del Area de Reaseguro de la Compañía, es factible modificar la estructura de los reaseguradores facultativos que participan en una póliza.

Modificación de Condiciones Especiales

Es factible modificaciones a las Condiciones Especiales a través de los anexos de la póliza y se da en las situaciones en que los términos de la póliza han sido modificados por tratos con el Cliente o por haberse detectado algún error.

8. Renovación

La renovación sólo se aplica para pólizas anuales. El procedimiento para renovar una póliza es muy sencillo, simplemente se activa la función Renovar y de manera automática se genera la nueva vigencia de la póliza almacenando la anterior en una base de datos histórica especial.

9. Anulación de Pólizas

La anulación de pólizas procede tanto para pólizas abiertas como para pólizas anuales. Si se anula una póliza de carga abierta indefinida, esto significa realizar una marca en la póliza como anulada sin que se vean afectados los certificados ya emitidos en ella. Esto tiene por propósito evitar que se siga usando la póliza para emisiones futuras.

Al anular una póliza anual, se verifica si la póliza ha tenido documentos pagados, de ser así, se procede a devolver una cantidad calculada a prorrata por la cantidad de días que faltan para que concluya el periodo de vigencia inicial. Si la póliza anulada es individual, se devuelve la totalidad de la prima.

Al importe de prima calculado, se descuenta la cantidad correspondiente al gasto de emisión calculado con el porcentaje pactado, y se agrega el IGV. En ciertos casos debidos principalmente a errores de emisión, también se devuelve el gasto de emisión.

10. Exclusión de Certificados

La exclusión se aplica para los certificados de Carga Abierta. Esto significa que el certificado ya no tiene ninguna validez. Se genera una devolución por el total de la prima del certificado.

11. Siniestros

Los siniestros son registrados en Acsel/x a través de una interfase en Lotus Notes. Lo que quiere decir que el sistema de siniestros ha sido adaptado para que a través de la utilización

de un flujo de firmas diseñado y desarrollado como parte del Proyecto, se pueda acceder a algunas pantallas de la aplicación y registrar la data necesaria.

El siguiente cuadro muestra las características del sistema de Siniestros

Lotus Notes	Acsel/x
Registro del Siniestro	
1. Creación del Documento File o Carátula de Siniestro en blanco	2. Registro de los Datos Generales de Siniestros, tal como fecha de ocurrencia, póliza y certificado afectados, Ajustador asignado, reserva inicial del siniestro
3. Copia de los datos registrados en el Acsel/x en el punto 2. al File de Siniestro que fuera creado en blanco.	
4. Impresión de Documentos: File de Siniestros	
Registro de Pagos	
1. Creación del Documento de Pagos en blanco	2. Registro de los datos del pago: Siniestro afectado, Beneficiario del pago, Importe, Moneda del pago, y documento con que se sustenta el pago
3. Copia de un resumen de los datos registrados en el Acsel/x al Documento de Pago que fuera creado en blanco.	
4. Impresión de Documentos: Recibo de Pago según tipo	

Modificación de Reservas	
1. Ubicación de la Carátula del Siniestro al cual se va a modificar la reserva	2. Se realiza el registro de la modificación de la reserva correspondiente, ya sea en el ámbito de cobertura o de otros conceptos.
Cierre de Siniestros	
1. Ubicación de la Carátula del Siniestro al cual se va a cerrar, activar la opción cierre de siniestros	

Además de lo mencionado, este sistema permite obtener impresiones de todos los documentos de Siniestros necesarios

12. Emisión Descentralizada

El Sistema de Emisión Descentralizada fue diseñado para que los agentes realicen la emisión de certificados de algunas de las pólizas que manejan en sus propias instalaciones con el fin de dar mayor comodidad al cliente que ellos representan. Los agentes son seleccionados en función al movimiento de pólizas que generen para la empresa.

Este sistema funciona enlazado al Acsel/x de manera similar al Sistema de Siniestros pues también ha sido desarrollado en Lotus Notes y permite el acceso a algunas pantallas del Acsel/x.

Lotus Notes	Acsel/x
Importación de Póliza	
1. Creación del Documento Plantilla de Póliza en blanco	2. Selección de la póliza a importar al Lotus Notes.

3. Copia de los datos de la póliza al documento plantilla creada en el primer paso.	
4. Creación de Póliza en base a la Plantilla	
Registro de Certificados	
1. Creación del Documento Certificado para permitir el registro de datos básicos del sistema. El agente obtiene las impresiones de Certificados de Transporte que necesite	
Exportación de Certificados	
2. Selección de Certificados a exportar y utilización de la función de Exportación que a través de réplicas de Bases de Datos permite al usuario obtener la información desde las instalaciones del agente	
Facturación de Certificados	
	1. Los certificados exportados son revisados y facturados en el Acsel/x por el Ejecutivo de Emisión
Actualización de Aviso de Cobranza	
1. Se ubica la opción correspondiente y se procede a actualizar el número de aviso	

de cobranza y su correspondiente estado en los datos almacenados en Lotus del certificado.	
--	--

13. Control de Calidad

El Control de Calidad se refiere a la etapa del Proyecto en la cual el Area de Control de Calidad de la División de Procesos y Tecnología se encarga de realizar las pruebas de calidad del sistema. Sólo con la aprobación del Area, la nueva aplicación podrá iniciar el proceso de puesta en producción.

El punto de partida del control de calidad es la definición de guiones para luego pasar a las verificaciones. Según los resultados de obtenidos en las verificaciones puede resultar necesario proseguir con ellas hasta concluir con éxito todas las pruebas.

13.1. *Guión*

Un guión es un documento que contiene la descripción de la prueba a efectuar. Ahí debe registrarse los resultados del desarrollo de la prueba e indicar si fue SATISFACTORIO o INSATISFACTORIO.

13.2. *Verificaciones*

Se realizan las siguientes verificaciones

- a) **Verificaciones de Funcionalidad:** cumplimiento de especificaciones de servicios y facilidades requeridas. Incluye la verificación de la presencia de las funciones implementadas.
- b) **Verificaciones de Resultados:** cumplimiento de procesos de cálculo y transformación de datos en el aplicativo. En este punto además de generarse

pruebas individuales para los servicios, se generarán pruebas que recorran todo el ciclo de una transacción (desde la emisión hasta el siniestro por ejemplo).

- c) **Verificaciones de interfase Gráfica de Usuario:** se refieren al cumplimiento de los estándares par formatos de pantallas, reportes, secuencialidad de pantallas, menús, acciones, botones en pantalla, navegación, etc. No se encuentran normadas a profundidad en la presente versión.
- d) **Verificaciones de Esfuerzo:** se refiere a la verificación de la performance del aplicativo en transacciones críticas. No se encuentran normadas en la presente versión a profundidad.
- e) **Verificaciones de Calidad de Código:** incluye la inspección del código de programación para certificar que se hayan utilizado los estándares de programación de PyT. No se encuentran normadas en la presente versión a profundidad.
- f) **Verificaciones de Interfases:** adecuado intercambio de datos entre la aplicación a implantar y aquellas con las que interactúe. Participan usuarios de los diversos aplicativos con los que se interactúa. Sólo se verificarán las características de las interfaces que sean peculiares al aplicativo, para las que son generales se asume que se han reutilizado los módulos de las aplicaciones anteriores que han demostrado su eficiencia. Si se tienen dudas acerca de haber reutilizado los módulos correctos se procederá a verificar todas las interfaces. La verificación de interfaces implica dos aspectos

Las verificaciones se realizan hasta conseguir que todos los guiones resulten satisfactorios anotándose en el guión las correspondientes observaciones de cada verificación.

14. Implantación del Sistema en Lima

Para la implantación del Sistema se llevaron a cabo las siguientes actividades

14.1. Carga de Datos

Las Areas de Transportes se encontraban utilizando un sistema desarrollado a la medida en un ambiente ya antiguo llamado Progress. Este software fue muy utilizado a fines de la década de los ochenta y noventas, pero en la actualidad, con los adelantos tecnológicos producidos en el campo de la Informática desde entonces, ya era obsoleto y de muy difícil mantenimiento pues eran muy pocas las personas que conocieran este tipo de herramientas en el Mercado.

Lo que sí era muy valioso de este sistema era la data que almacenaba. Se hicieron programas específicos de migración de data que permitían trasladar los datos del formato Progress al formato requerido para el Acsel/x.

Los programas fueron desarrollados y puestos a punto para el día de la puesta en marcha según el cronograma definido.

Los siniestros, sin embargo, no eran manejados en Progress sino en el sistema AS400 de la Compañía con la utilización de aplicaciones desarrolladas anteriormente para Transportes.

Esta data también fue considerada en la carga de datos inicial así como la distribución de reaseguro de todas las pólizas que también eran manejadas en dicho sistema.

14.2. Puesta en Producción de Programas y Objetos

Una vez superados los controles de la etapa de Control de Calidad, los programas fueron autorizados para ser puestos en producción. Asimismo, también era imprescindible pasar a producción todos los objetos nuevos tales como tablas, columnas, paquetes a la base de datos de producción.

Los pases a producción se realizaron utilizando el formulario ya establecido para este fin según el cronograma definido.

14.3. Capacitación de Usuarios

Para poder implementar el sistema en producción fue necesario que los futuros usuarios sean capacitados en el uso del sistema. Para muchos fue una capacitación sencilla pues gracias a que el Acsel/x es un software ya implantado en la Compañía para otros riesgos, ellos ya conocían gran parte del sistema.

Para otros, en particular los ejecutivos de Transportes que anteriormente eran usuarios del sistema en Progress, durante la capacitación tuvieron alguna mayor dificultad debido a que era la primera vez que tenían oportunidad de utilizar el sistema.

Para efectos de capacitación, la Compañía tiene por política que no sólo los ejecutivos que actualmente trabajan en el Area deben capacitarse en el uso de los sistemas, sino que se seleccione a otros que potencialmente podrían apoyar el Area y son ellos los que ya tenían conocimiento del Sistema, pues el Acsel/x ya ha sido implantado en Incendio, Autos y Productos Personales.

14.4. Puesta en Marcha

Para la puesta en Marcha se definió el siguiente cronograma.

Cronograma de Puesta en Marcha

Actividad	Fecha
1) Verificación de usuario de CARGA tenga todas las autorizaciones para la Carga de Transportes/Accidentes	Martes 29 Set
2) Coordinar con Agentes de Emisión Descentralizada el procedimiento a seguir previo a la Carga de Transportes	Jueves 30 Set
3) Creación de usuarios Oracle	Jueves 31 Set
4) Listado de diferencias de BD entre PPRO e IBM	Jueves 31 Set
5) Script Eliminar Data del configurador de Producción de	Jueves 31 Set

Transportes/Accidentes	
6) Script de Pase a producción del Configurador de TRAN/ACCI/CASC (Manuel).	Viernes 1 Oct
7) Pase a Producción de Programas y Objetos de Transportes de acuerdo a 2).	Viernes 1 Oct
8) Coordinación de IDES	Viernes 1 Oct.
9) Procedimiento de Carga Inicial	Viernes 1 Oct.
10) Coordinar con Jefes de Operaciones para que no se trabaje Transportes el Lunes	Viernes 1 Oct.
11) Coordinar que las 5 PC'S de Progress sean usadas para la Carga	Viernes 1 Oct.
12) Coordinar con el Jefe de Servicios de la División de Plataforma Tecnológica que a partir del sábado a la 1 p.m. hasta el lunes 7 a las 9 a.m. no se trabaje en Acsel/x	Viernes 1 Oct.
13) Coordinar con JC para que un mismo usuario pueda trabajar simultáneamente en más de una PC de Progress.	Viernes 1 Oct.
14) Instalación de Nueva BD Notes en los Agentes	Lunes 4 Oct.
15) Pase a Producción de BD Notes Transportes/Accidentes	Lunes 4 Oct. 9am
16) Puesta en Producción del Sistema	Martes 5 Oct. 9am

Asimismo, también se definió un procedimiento para la carga de datos que mostramos a continuación

Usuario	Ubicación del Computador	Actividades

Personal de Carga	6to. Piso	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el diskette de Progress este insertado. 2. Prender el computador. 3. Cuando solicite el password, ingresar la palabra 4. RICARDO en minúsculas y presione la tecla <Enter>. 5. Ingrese a la opción 4 del menú. 6. Ejecutar el programa C:\MIGRA.BAT.
Usuario 1	5to. Piso	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el diskette de Progress este insertado. 2. Prender el computador. 3. Cuando solicite el password, presionar <Enter>. 4. Ejecutar el programa C:\USUARIO.BAT. 5. Reiniciar el computador. 6. Cuando solicite el password, ingresar la palabra 7. RICARDO en minúsculas y presionar la tecla <Enter>. 8. Ingresar a la opción 4 del menú. 9. Ejecutar el programa C:\MIGRA.BAT.
Usuario 2	5to. Piso	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el diskette de Progress este insertado.

		<ol style="list-style-type: none"> 2. Prenda el computador. 3. Cuando solicite el password, presionar <Enter>. 4. Ejecutar el programa C:\USUARIO.BAT. 5. Reiniciar el computador. 6. Cuando solicite el password, ingresar la palabra 7. RICARDO en minúsculas y presionar la tecla <Enter>. 8. Ingresar a la opción 4 del menú. 9. Ejecutar el programa C:\MIGRA.BAT.
Usuario 3	8vo. Piso	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el diskette de Progress este insertado. 2. Prenda el computador. 3. Cuando solicite el password, presionar <Enter>. 4. Ejecutar el programa C:\USUARIO.BAT. 5. Reiniciar el computador. 6. Cuando solicite el password, ingresar la palabra 7. RICARDO en minúsculas y presionar la tecla <Enter>. 8. Ingresar a la opción 4 del menú. 9. Ejecutar el programa C:\MIGRA.BAT.

Todas las actividades fueron desarrolladas en la fecha que fueron planificadas aunque hubo algunos problemas con la data que fueron solucionados durante la semana.

14.5. Soporte a Usuarios

El Sistema fue puesto en producción el 5 de setiembre, fecha a partir de la cual los usuarios ya no pudieron utilizar el sistema en Progress sino únicamente el Acsel/x. Como es de esperarse en proyectos de este tipo, las dos primeras semanas fueron de afianzamiento tanto de los usuarios como del sistema.

Los usuarios aún no muy habituados a la utilización del sistema, requerían apoyo del personal de sistemas para ejecutar las operaciones que para ellos representaban mayor dificultad o que todavía no habían utilizado.

Por otro lado, el sistema presentó algunos problemas operativos que el personal de sistemas debió ajustar sobre la marcha. Asimismo, los datos migrados desde el Progress tuvieron alguna inconsistencia que también fue corregida.

Transcurridas las dos semanas, el sistema se mostró más estable aunque aún se hizo necesario continuar con la política de atención al usuario y corrección de errores, cualquiera que fuera su causa.

Asimismo, también se atendieron requerimientos no solicitados anteriormente por los usuarios pero que con el trabajo diario notaron que sería oportuno considerarlo en el Sistema.

15. Implantación del Sistema en Sucursales

15.1. Carga de Datos

Los programas de carga de datos utilizados para la Puesta en Marcha en Lima, fueron reutilizados en la carga de datos de Chiclayo y Arequipa aunque ya se encontraban

mejorados pues fueron corregidos los errores de programación que presentaron en la primera carga.

15.2. Capacitación de Usuarios

Para la capacitación de usuarios de Sucursales se trasladaron una persona del Area de Transportes y una de Sistemas a las oficinas de Arequipa y Chiclayo para efectuar la capacitación tanto de emisión como de siniestros. La capacitación se llevó a cabo los días 15 y 16 de octubre en Arequipa y 18 y 19 en Chiclayo.

15.3. Puesta en Marcha

Para la puesta en marcha del Acel/x - Transportes de Sucursales se definió el siguiente cronograma:

Actividad	Fecha
Jueves 12/10 Prueba de Carga de Transportes	Martes 29 Oct.
Carga de Transportes	Viernes 13 a Sábado 14 Oct.
Puesta en Marcha Arequipa	Lunes 16 Oct.
Puesta en Marcha Chiclayo	Viernes 19 Oct.

Muchos de los pasos ejecutados para la carga de datos de Lima ya no fueron necesarios pues lo referido a programas y base de datos es común a todas las oficinas.

Todo el proceso se llevó a cabo en las oficinas de Lima.

15.4. Soporte a Usuarios

Se aplicó el mismo procedimiento que para Lima, ante los problemas a los que se enfrentaran los usuarios, ellos coordinaban con personal de sistemas a través del teléfono o del correo electrónico.

16. Fin de Proyecto

El Proyecto de ACSEL/x –Transportes llegó a su fin los primeros días de Diciembre del 2000. Para tal efecto se evaluó comparativamente la productividad de los usuarios comparando un promedio histórico de la cantidad de documentos generados en Progress y un promedio de la cantidad actual con Acsel/x, la cual resultó favorable.

CONCLUSIONES

1. El sistema ACSEL/x – Transportes fue desarrollado para uso del Area de Transportes
2. El cambio de plataforma de soporte computacional del Area, desde el Progress, software en boga durante la década de los 80, hacia un software corporativo utilizado por toda la Compañía fue un salto importante en la estandarización de operaciones, como es el Acsel/x.
3. El enfoque plasmado en el diseño de la nueva aplicación ACSEL/x Transportes fue adecuado pues satisface todos los requerimientos de los usuarios del Area.
4. La obtención de la documentación de una póliza se obtiene más rápidamente y de manera centralizada. Ya no es necesario generar la documentación en Word.
5. Los Ejecutivos de Siniestros de Transportes utilizan una plataforma alineada con la utilizada en otros riesgos, permitiéndoles una mejor atención a los clientes.
6. La información registrada puede integrarse transparentemente a otros softwares siendo factible debido a la base de datos ORACLE utilizado como Software base, tal como aplicaciones de gestión orientada a personal de gerencia y de staff de la Compañía.

RECOMENDACIONES

- a) El Proyecto de Migración ACSEL/x Transportes fue formulado para reemplazar los sistemas ya existentes en la Compañía. Su funcionalidad se ha limitado a tal reemplazo. Es recomendable ampliar su funcionalidad para incluir mayor explotación de la información obtenida
- b) El aplicativo de Emisión de Certificados a Distancia o Emisión Descentralizada de Transportes, permite otorgar un trato preferencial a los clientes y brokers de mayor cartera en la Compañía, pues obtendrán la documentación necesaria para sus embarques de Importación o Exportación en el momento en que lo necesiten. La Compañía puede perfeccionar este servicio dotándolo de mejores características tales como estadísticas de mercadería transportada, promedio de tasas cobradas, entre otros.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

El Seguro de Incendios. Roland Bangerter. Compañía Suiza de Seguros, Zurich 1984

Manual de Seguros de Transporte Marítimo. Dante Di Liberto. Macsan Editores, 3ra Edición, 1998

ANEXOS

ANEXO I

CLAUSULAS DEL INSTITUTO PARA SEGUROS DE TRANSPORTES

Cláusulas del Instituto para Cargamentos (A)

RIESGOS CUBIERTOS

Cláusula de Riesgos

1. Este seguro cubre todos los riesgos de pérdida, o daño al interés asegurado salvo lo que se excluya en las Clausulas 4,5,6 y 7 más abajo.
2. Este seguro cubre avería general y gastos de salvamento que se ajusten o determinen de acuerdo con el contrato de fletamento y/o la ley y práctica que debe aplicarse, en que se incurra para evitar o tratar de evitar pérdida por cualquier causa salvo aquellas que se excluyen en las Cláusulas 4,5,6 y 7 o en cualquier otra parte parte en este seguro.
3. Este seguro indemnizará también al Asegurado frente a tal proporción de responsabilidad bajo la cláusula "Ambos Culpables de Colisión" del contrato de fletamento como le corresponda respecto a una pérdida recuperable en virtud de la presente. En caso de cualquier reclamación de los amadores bajo la citada Cláusula el Asegurado conviene en notificarla a los Aseguradores quienes tendrán derecho, a su propia costa y gasto, a defender al Asegurado contra tal reclamación.

EXCLUSIONES

4. En ningún caso este seguro cubrirá:
 - 4.1. Pérdida, daño o gasto atribuible a falta voluntaria del asegurado
 - 4.2. Merma normal, pérdida normal de peso o volumen, o uso y desgaste normal del interés asegurado.

- 4.3. Pérdida, daño o gasto causado por la insuficiencia o lo inapropiado del embalaje o preparación del interés asegurado (para el propósito de esta Cláusula 4.3 "embalaje" se considerará que incluye la estiba en un contenedor o furgón, pero sólo cuando tal estiba se haya efectuado antes de tomar efecto este seguro o haya sido efectuada por el Asegurado o sus empleados)
- 4.4. Pérdida, daño o gasto causado por vicio propio o por la naturaleza del interés asegurado.
- 4.5. Pérdida, daño o gasto causado próximamente por retraso, aún cuando el retraso sea causado por un riesgo asegurado (excepto gastos pagaderos bajo la Cláusula 2 más arriba)
- 4.6. Pérdida, daño o gasto que se derive de la insolvencia o incumplimiento financiero penable de los propietarios, administradores, fletadores u operadores del buque.
- 4.7. Pérdida, daño o gasto que se origine del uso de cualquier arma de guerra en la cual se emplee fisión atómica o nuclear y/o fusión u otra reacción similar o fuera o materia radioactiva.
5. Cláusula de Exclusión de Innavegabilidad e Inadaptabilidad
- 5.1. En ningún caso este seguro cubrirá pérdida, daño o gasto que se derive de
- La falta de condiciones de navegabilidad del buque o embarcación
- La inadaptabilidad del buque, embarcación, medio de transporte, contenedor o furgón para transportar con seguridad el interés asegurado.
- Quando el asegurado o sus empleados tengan conocimiento de tal innavegabilidad o inadaptabilidad en el momento en que el interés asegurado es cargado en ellos.
- 5.2. Los Aseguradores renuncian a cualquier violación de las garantías implícitas de navegabilidad del buque y adaptabilidad de éste para transportar el interés

asegurado a su destino, a menos que el Asegurado o sus empleados tengan conocimiento de tal condición de innavegabilidad o inadaptabilidad.

6. Cláusula de Exclusión de Guerra

En ningún caso este seguro cubrirá pérdida, daño o gasto causado por

6.1. Guerra, guerra civil, revolución, rebelión, insurrección, contienda civil que de ello se derive o cualquier acto hostil por o contra un poder beligerante.

6.2. Captura, embargo, arresto, restricción o detención (excepto piratería) ni de sus consecuencias o de cualquier intento para ello.

6.3. Minas derrelictas, torpedos, bombas u otras armas de guerra derrelictas.

7. Cláusula de Exclusión de Huelgas

En ningún caso este seguro cubrirá pérdida, daño o gasto causado por

7.1. Causado por huelguista, obreros bajo paro forzoso impuesto por los patronos, o por personas que tomen parte en disturbios laborales, motines o tumultos populares

7.2. Resultante de huelgas, cierre de fábricas, disturbios laborales, motines o tumultos populares

7.3. Causado por cualquier terrorista o cualquier persona actuando por un motivo político.

8. Duración

8.1. Este seguro toma efecto desde el momento en que las mercancías dejan el almacén o sitio de almacenaje en el lugar mencionado en la presente para comienzo del tránsito, continúa durante el curso ordinario del mismo y finaliza ya sea

8.1.1. A la entrega en el almacén de los consignatarios y otro almacén final o lugar de almacenaje en el destino mencionado en la presente,

8.1.2. A la entrega en cualquier otro almacén o lugar de almacenaje, ya sea anterior al o en el destino mencionado en la presente, que el Asegurado decida utilizar, bien

8.1.2.1. Para almacenaje que no sea en el curso ordinario del tránsito o

8.1.2.2. Para asignación o distribución

O

8.1.3. A la expiración de 60 días después de finalizar la descarga de las mercancías por la presente aseguradas al costado del buque transoceánico en el puerto final de descarga, lo que en primer término suceda.

8.2. Si, después de la descarga al costado del buque transoceánico en el puerto final de descarga, pero antes de la terminación de este seguro, las mercancías tuvieran que ser reexpedidas a un destino distinto de aquel para el que fueron aseguradas por la presente, este seguro, en tanto subsista subordinado a la terminación como se dispone más arriba, no se prolongará después del comienzo del tránsito a tal otro destino.

8.3. Este seguro permanecerá en vigor (subordinado a la terminación como más arriba se provee y a las estipulaciones de la Cláusula 9 que sigue) durante el retraso fuera del control del Asegurado, cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier variación de la aventura que provenga del ejercicio de una facultad concedida a los armadores o fletadores bajo el contrato de fletamento.

9. Cláusulas de Terminación del Contrato de Transporte

Si debido a circunstancias fuera del control del Asegurado, el contrato de transporte terminase en un puerto o lugar, que no fuera el del destino en aquel mencionado o el tránsito, finalizase por otra causa antes de la entrega de las mercancías como se estipula en la Cláusula 8 anterior, entonces este seguro también terminará a menos que se curse noticia inmediata a los Aseguradores y sea requerido continuación de la cobertura a partir de cuyo momento el seguro se mantendrá en vigor, sujeto a una prima adicional si fuere requerida por los Aseguradores, bien

9.1. Hasta que las mercancías sean vendidas y entregadas en tal puerto o lugar, o, a menos que se convenga especialmente otra cosa, hasta la expiración de 60 días del arribo de las mercancías aseguradas por la presente a tal puerto o lugar, lo que en primer término suceda,

o

9.2. Si las mercancías son reexpedidas dentro del citado periodo de 60 días (o de cualquier prolongación del mismo que se convenga) al destino citado en la presente o a cualquier otro destino hasta que termine de conformidad con las estipulaciones de la cláusula 8 anterior.

10. Cláusulas de Cambio de Viaje

Cuando, después de que este seguro ha tomado efecto, el lugar de destino fuere cambiado por el Asegurado, se mantendrá cubierto a una prima y a condiciones a ser convenidas, sujeto a que los Aseguradores sean notificados con prontitud.

RECLAMOS

11. Cláusulas de Interés Asegurable

11.1. Con el fin de recuperar bajo este seguro el Asegurado debe tener un interés asegurable en la materia asegurada al momento de la pérdida.

11.2. Con sujeción a 11.1 arriba, el Asegurado tendrá el derecho de recuperar pérdida asegurada, que ocurra durante el periodo cubierto por este seguro, aunque dicha pérdida haya ocurrido antes de que el contrato de seguro fuera concluido, a menos que el Asegurado fuera sabedor de la pérdida y los Aseguradores no.

12. Cláusula de Gastos de Reexpedición

Cuando, como resultado de la operación de un riesgo cubierto por este seguro, el tránsito asegurado es terminado en un puerto o lugar que no sea aquel al cual el interés está cubierto bajo este seguro, los Aseguradores reembolsarán al Asegurado cualesquiera gastos adicionales en que incurra apropiada y

razonablemente para la descarga, almacenaje y reexpedición del interés al destino al cual está asegurado por la presente.

Esta cláusula 12, la cual no se aplica a avería general o gastos de salvamento, estará sujeta a las exclusiones contenidas en las Cláusulas 4, 5, 6 y 7 anteriores y no incluirá gastos ocasionados por la culpa, negligencia, insolvencia o incumplimiento financiero penable del Asegurado o sus empleados.

13. Cláusula de Pérdida Total Constructiva

Ninguna reclamación por Pérdida Total Constructiva será recuperable por la presente, a menos que el interés asegurado sea razonablemente abandonado debido a que su pérdida total real resulta inevitable o por que el costo de recuperar, reacondicionar y reexpedir el interés al destino al que va asegurado excediera de su valor a la llegada.

14. Cláusula de Incremento de Valor

14.1. Si el Asegurado contrata cualquier seguro de Incremento de Valor sobre la carga asegurada por la presente el valor convenido de la carga se considerará que ha sido incrementado al monto total asegurado bajo este seguro y por todos los seguros del Incremento de Valor que cubran la pérdida, y la responsabilidad bajo este seguro será la proporción que exista entre la suma por la presente asegurada y tal monto total asegurado.

En caso de reclamo el Asegurado deberá proporcionar a los Aseguradores evidencia de las sumas aseguradas por todos los otros seguros.

14.2. CUANDO ESTE SEGURO SEA DE INCREMENTO DE VALOR, SE APLICARA LA SIGUIENTE CLAUSULA:

El valor convenido de la carga se considerará igual al monto total asegurado por el seguro primario y por todos los seguros de Incremento de Valor que cubran la pérdida y que hayan sido contratados sobre la carga por el Asegurado, y la responsabilidad bajo este seguro será la proporción que exista entre la suma por la presenta asegurada y tal monto total asegurado.

En caso de reclamo el Asegurado deberá proporcionar a los Aseguradores evidencia de las sumas aseguradas por todos los otros seguros.

BENEFICIO DEL SEGURO

15. Cláusula de no efecto

Este seguro no surtirá efecto en beneficio del transportador u otro depositario.

AMINORACION DE PERDIDAS

16. Cláusula de Deberes del Asegurado

Con respecto a cualquier pérdida recuperable bajo la presente, el Asegurado, sus empleados y agentes están en el deber de.

16.1. Tomar aquellas medidas que sean razonables con el propósito de prevenir o aminorar tal pérdida,

y

16.2. Garantizar que se encuentren debidamente protegidos y ejercidos todos los derechos en contra de transportadores, depositarios u otras terceras partes.

Y los Aseguradores, en adición de cualquier pérdida recuperable bajo la presente, reembolsarán al Asegurado cualesquiera gasto en que incurra apropiada y razonablemente en cumplimiento de estos deberes.

17. Cláusula de Renuncia

Las medidas que tomen el Asegurado o los Aseguradores con el propósito de salvaguardar, proteger o recuperar el interés asegurado no serán consideradas como una renuncia o aceptación de abandono ni de otro modo perjudicarán los derechos de cualesquiera de las partes.

EVITACION DE DEMORAS

18. Cláusula de Prontitud Razonable

Es condición de este seguro que el Asegurado actuara con prontitud razonable en todas las circunstancias dentro de su control.

LEY Y PRACTICA

19. Cláusula de Ley y Práctica Inglesa

Este seguro está sujeto a la ley y práctica inglesa.

NOTA.- Es necesario que el Asegurado curse a los aseguradores aviso inmediato cuando tenga conocimiento de un hecho que haya de “quedar cubierto” bajo este seguro y su derecho a tal cobertura se subordina al cumplimiento de esta obligación.

En caso de discrepancia prevalecerá el significado del texto original en idioma inglés, según la CL. 252 Witherby & Co. Ltd., London.

(Traducción de: D.Di Liberto Lima-Perú).

Cláusulas del Instituto para Cargamentos (B)

El texto de la Cláusula B es idéntico a de la Cláusula A salvo en el acápite de Riesgos Cubiertos numeral 1 el cual quedaría como sigue

RIESGOS CUBIERTOS

Cláusula de Riesgos

1. Este seguro cubre, salvo lo que se excluye en las Cláusulas 4,5,6 y 7 más abajo,
 - 1.1. Pérdida o daño al interés asegurado que se pueda atribuir razonablemente a
 - 1.1.1. Fuego o explosión
 - 1.1.2. Que se encalle, vare, hunda o zozobre el buque o embarcación
 - 1.1.3. Volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre
 - 1.1.4. Colisión o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier sustancia externa excepto agua.
 - 1.1.5. Descarga del cargamento en un puerto de arribada
 - 1.2. Pérdida o daño al interés asegurado causado por:
 - 1.2.1. Sacrificio de avería general
 - 1.2.2. Echazón o barrido de olas

1.2.3. Entrada de agua de mar, lago o río en buque, embarcación, bodega, medio de transporte, contenedor, furgón o lugar de almacenaje,

1.3. Pérdida total de cualquier bulto caído al mar desde cubierta o caído mientras está siendo cargado en él, o descargado del buque o embarcación.

Al igual que en la Cláusula A, en caso de discrepancia prevalecerá el significado del texto original en idioma inglés, según la CL. 253 Witherby & Co. Ltd., London.

(Traducción de: D.Di Liberto Lima-Perú).

Cláusulas del Instituto para Cargamentos (C)

El texto de la Cláusula C también es idéntico a de la Cláusula A salvo en el acápite de Riesgos Cubiertos numeral 1 el cual quedaría como sigue

RIESGOS CUBIERTOS

Cláusula de Riesgos

1. Este seguro cubre, salvo lo que se excluye en las Cláusulas 4,5,6 y 7 más abajo,

1.1. Pérdida o daño al interés asegurado que se pueda atribuir razonablemente a

1.1.1. Fuego o explosión

1.1.2. Que se encalle, vare, hunda o zozobre el buque o embarcación

1.1.3. Volcamiento o descarrilamiento del medio de transporte terrestre

1.1.4. Colisión o contacto del buque, embarcación o medio de transporte con cualquier sustancia externa excepto agua.

1.1.5. Descarga del cargamento en un puerto de arribada

1.2. Pérdida o daño al interés asegurado causado por:

1.2.1. Sacrificio de avería general

1.2.2. Echazón

Al igual que en la Cláusula A, en caso de discrepancia prevalecerá el significado del texto original en idioma inglés, según la CL. 254 Witherby & Co. Ltd., London.

(Traducción de: D.Di Liberto Lima-Perú).

ANEXO 2

POLITICAS DE SUSCRIPCION PARA POLIZAS DE TRANSPORTES

1. POLITICAS DE SUSCRIPCION PARA POLIZAS DE IMPORTACION / EXPORTACION

1.1. INTERES ASEGURABLE:

Serán materia de aseguramiento, las mercaderías, artículos y efectos de lícito comercio.

1.2. REASEGURO:

Ningún riesgo o negocio deberá superar la capacidad por embarque de nuestro contrato cuyo monto máximo por póliza / asegurado es US\$10'000,000.00. Las áreas de Negocios deberían informar cuando los límites requeridos superen US\$1'000,000.00

1.3. RIESGOS AGRAVADOS:

Riesgos tales como dinero, animales vivos, metales preciosos, perecibles bajo full condition, harina de pescado, maquinaria de punta o alta tecnología, maquinaria electrónica, artículos de tocador bazar o similares, licores y conservas, computadoras, equipos de telefonía móvil celulares y similares, productos farmacéuticos.

1.4. RIESGOS EXCLUIDOS:

Oxido, vicio propio o cualidad intrínseca del producto, mema natural o normal, insolvencia de armador, deficiencia de embalaje.

Coberturas contra rechazo y salmonella –para la harina de pescado- colocación facultativa.

1.5. POLIZAS DE CARGA ABIERTA:

Las participaciones de utilidades –máximo un 50%- se liquidan considerando un arrastre de pérdida de tres años, 40% de gastos administrativos y un primaje mínimo de US\$25,000 al año.

Las pólizas de carga abierta serán emitidas ante la probabilidad de que el asegurado realice al menos 12 embarques al año.

Los tipos de facturación bajo la póliza de carga abierta deberían ser en forma mensual agrupada, detallando cada embarque.

No deberían suscribirse 2 o más tipos de coberturas distintas sobre un mismo riesgo asegurado.

El % máximo de sobreseguro que debería admitirse es del 20% del valor F.O.B ó CFr.

Eliminar los descuentos por embarques en contenedor y por pronto retiro de la mercadería.

1.6. POLIZAS DE CARGA INDIVIDUAL:

Bajo pólizas individuales de Importación, se suscribirán los riesgos posteriores a la descarga, únicamente bajo condiciones de la cláusula "C" o Accidente al medio conductor.

Las coberturas bajo pólizas de tipo individual o por viaje, deberán ser solicitadas siempre antes del inicio de la aventura y el pago de las mismas deberá ser requerido al contado.

El % máximo de sobreseguro que debería admitirse es del 20% del valor F.O.B ó CFr.

1.7. PRINCIPALES COBERTURAS QUE SE OTORGAN EN EL SEGURO DE MARITIMO Y/O AEREO DE CARGA

MERCADERIAS VARIAS

Ci 252 Cláusula del Instituto para cargamentos "A"

Ci 253 Cláusula del Instituto para cargamentos "B"

CI 254 Cláusula del Instituto para cargamentos "C"

CI 259 Cláusula del Instituto para cargamentos (Vía aérea)

CI 255 Cláusula del Instituto para guerra (cargamentos)

CI 256 Cláusula del Instituto para huelgas (cargamentos)

CI 258 Cláusula del Instituto para guerra (vía aérea)

CI 260 Cláusula del Instituto para huelgas (vía aérea)

CI 271 Cláusula de cancelación del riesgo de guerra

-.- Cláusula de cancelación del riesgo de huelgas

CI 161 Cláusula de reposición del Instituto

CI 354 Cláusula de clasificación del Instituto

CI 269 Provisiones generales del Instituto para pólizas marítimas.

CI 356 Cláusula del Instituto sobre exclusión por contaminación radioactiva

CI 66 Cláusula de Localidad del Instituto

CI 266 Cláusula de daño malicioso del Instituto

CI 272 Cláusula de robo, ratería y falta a la entrega del Instituto

CI 2000 Cláusula de exclusión de daños o pérdidas o responsabilidades relacionadas con fallas en el reconocimiento electrónico de fechas.

JC-98/019 Cláusula de exclusión para carga sujeta al "Código ISM" (Cargo ISM Endorsement).

CARGAMENTOS LIQUIDOS A GRANEL

CI 273 Bulk Oil Clause

CI 255 Cláusula del Instituto para guerra (cargamentos)

CI 256 Cláusula del Instituto para huelgas (cargamentos)

CI 271 Cláusula de cancelación del riesgo de guerra

Cláusula de cancelación del riesgo de huelgas

CI 354 Cláusula de clasificación del Instituto

CI 269 Provisiones generales del Instituto para pólizas marítimas.

Cl 356 Cláusula del Instituto sobre exclusión por contaminación radioactiva

Cl 66 Cláusula de Localidad del Instituto

Cl 2000 Cláusula de exclusión de daños o pérdidas o responsabilidades relacionadas con fallas en el reconocimiento electrónico de fechas.

JC-98/019 Cláusula de exclusión para carga sujeta al "Código ISM" (Cargo ISM Endorsement).

ALIMENTOS CONGELADOS

Cl 263 Cláusula "A" del Instituto para alimentos congelados

Cl 264 Cláusula "C" del Instituto para alimentos congelados

Cl 255 Cláusula del Instituto para guerra (cargamentos)

Cl 265 Cláusula del Instituto para huelgas (alimentos congelados)

Cl 271 Cláusula de cancelación del riesgo de guerra

Cláusula de cancelación del riesgo de huelgas

Cl 354 Cláusula de clasificación del Instituto

Cl 269 Provisiones generales del Instituto para pólizas marítimas.

Cl 356 Cláusula del Instituto sobre exclusión por contaminación radioactiva

Cl 66 Cláusula de Localidad del Instituto

Cl 266 Cláusula de daño malicioso del Instituto

Cl 2000 Cláusula de exclusión de daños o pérdidas o responsabilidades relacionadas con fallas en el reconocimiento electrónico de fechas.

JC-98/019 Cláusula de exclusión para carga sujeta al "Código ISM" (Cargo ISM Endorsement).

CARNES CONGELADAS

Cl 323 Cláusula "A" del Instituto para carne congelada

CI 324 Cláusula "A" del Instituto para carne congelada (24 hour breakdown)

CI 325 Cláusula "C" del Instituto para carne congelada (24 hour breakdown)

CI 255 Cláusula del Instituto para guerra (cargamentos)

CI 326 Cláusula del Instituto para huelgas (carne congelada)

CI 271 Cláusula de cancelación del riesgo de guerra

Cláusula de cancelación del riesgo de huelgas

CI 354 Cláusula de clasificación del Instituto

CI 269 Provisiones generales del Instituto para pólizas marítimas.

CI 356 Cláusula del Instituto sobre exclusión por contaminación radioactiva

CI 66 Cláusula de Localidad del Instituto

CI 266 Cláusula de daño malicioso del Instituto

CI 2000 Cláusula de exclusión de daños o pérdidas o responsabilidades relacionadas con fallas en el reconocimiento electrónico de fechas.

JC-98/019 Cláusula de exclusión para carga sujeta al "Código ISM" (Cargo ISM Endorsement).

CARGAMENTOS DE ACEITES A GRANEL

CI 313 Cláusula "A" del Instituto (Fosfa)

CI 314 Cláusula "B" del Instituto (Fosfa)

CI 315 Cláusula "C" del Instituto (Fosfa)

CI 316 Cláusula del Instituto para guerra (Fosfa)

CI 317 Cláusula del Instituto para huelgas (Fosfa)

CI 271 Cláusula de cancelación del riesgo de guerra

Cláusula de cancelación del riesgo de huelgas

CI 354 Cláusula de clasificación del Instituto

CI 269 Provisiones generales del Instituto para pólizas marítimas.

CI 356 Cláusula del Instituto sobre exclusión por contaminación radioactiva

CI 66 Cláusula de Localidad del Instituto

CI 266 Cláusula de daño malicioso del Instituto

CI 2000 Cláusula de exclusión de daños o pérdidas o responsabilidades relacionadas con fallas en el reconocimiento electrónico de fechas.

JC-98/019 Cláusula de exclusión para carga sujeta al "Código ISM" (Cargo ISM Endorsement).

CARGAMENTOS DE COCOA; CAFÉ; ACEITES; (NO A GRANEL); AZUCAR; MAIZ; TRIGO; TE; PIELES & CUEROS

CI 275 Cláusula "A" del Instituto (Commodity)

CI 276 Cláusula "B" del Instituto (Commodity)

CI 277 Cláusula "C" del Instituto (Commodity)

CI 278 Cláusula del Instituto para guerra (Commodity)

CI 279 Cláusula del Instituto para huelga (Commodity)

CI 271 Cláusula de cancelación del riesgo de guerra

Cláusula de cancelación del riesgo de huelgas

CI 354 Cláusula de clasificación del Instituto

CI 269 Provisiones generales del Instituto para pólizas marítimas.

CI 356 Cláusula del Instituto sobre exclusión por contaminación radioactiva

CI 66 Cláusula de Localidad del Instituto

CI 266 Cláusula de daño malicioso del Instituto

CI 2000 Cláusula de exclusión de daños o pérdidas o responsabilidades relacionadas con fallas en el reconocimiento electrónico de fechas.

JC-98/019 Cláusula de exclusión para carga sujeta al "Código ISM" (Cargo ISM Endorsement).

1.8. CONDICIONES ADICIONALES ACEPTADAS PARA POLIZAS CON PRIMAJE MAYOR A US\$25,000

Cláusula de Daño Oculto: Únicamente para los transportes de maquinaria y/o equipo a ser instalado en una planta o fábrica.

Cláusula de almacén / almacén: Depósitos del proveedor en origen a depósitos del asegurado en destino.

Cláusula de Valuación: Cubriendo un % determinado –adicional al Valor FOB ó CFr- por concepto de sobre seguro y derechos de aduana.

Cláusula de Protección de Marca: Faculta al asegurado a utilizar o desechar determinado producto, merced a la protección del bien. Recargo adicional 25% de la tasa básica.

Cláusula de etiquetas: Cubre el costo de reponer las etiquetas o envolturas como consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza.

Cláusula de Participación de utilidades: Prima mínima US\$25,000.

Cláusula de derechos de aduana: Adicional al valor FOB ó CFr, cubre los derechos de internamiento. Recargo adicional 30% de la tasa básica.

Cláusula de Interés del vendedor: Cubre al asegurado hasta el momento del pago de la factura de venta - por parte del comprador -, cualquier daño a la carga y que ha raíz del mismo, no pudiera cobrar (interés contingente).

Cláusula de diferencia en condiciones: Podría darse con una tasa menor a todas sus importaciones en que compre CIF.

ESTRUCTURA DE TASAS

	GRUPO 1	GRUPO 2	GRUPO 3	GRUPO 4
Cláusula "A"	0.250%	0.400%	0.500%	0.700%
Cláusula "B"	0.150%	0.150%	0.150%	0.150%
Cláusula "C"	0.100%	0.100%	0.100%	0.100%
CI Fosfa "A"	0.300%	NIL	NIL	NIL
CI Fosfa "B"	0.180%	NIL	NIL	NIL
CI Fosfa "C"	0.120%	NIL	NIL	NIL
CI Commodity "A"	0.300%	NIL	NIL	NIL
CI Commodity "B"	0.180%	NIL	NIL	NIL
CI Commodity "C"	0.120%	NIL	NIL	NIL
CI Frozen Food "A"	NIL	NIL	NIL	0.500%
CI Frozen Food A 12	NIL	NIL	NIL	0.750%
CI Frozen Food "C"	NIL	NIL	NIL	0.100%
CI Frozen Meat "A"	NIL	NIL	NIL	0.750%
CI Frozen Meat A 24	NIL	NIL	NIL	0.600%
CI Frozen Meat C 24	NIL	NIL	NIL	0.150%
CI Bulk Oil	0.100%	NIL	NIL	NIL

LAS TASAS INDICADAS INCLUYEN LOS RIESGOS DE GUERRA / HUELGAS y TRANSBORDOS.

PRIMA MINIMA US\$30.00 POR EMBARQUE PARA POLIZAS DE CARGA ABIERTA.Y US\$50.00 PARA POLIZA INDIVIDUAL.

PARA PÓLIZAS DE CARGA ABIERTA DE NUEVOS IMPORTADORES SE OTORGARA UN 15% DE DESCUENTO EN LAS TASAS BASICAS.

POLIZAS DE CARGA ABIERTA QUE PROCEDAN DE OTRA ASEGURADORAS, SE COTIZARA DE ACUERDO A LA SINIESTRALIDAD.

SE ELIMINAN LOS DESCUENTOS POR EL USO DE CONTENEDOR Y PRONTO RETIRO.

DEDUCIBLES:

EL DEDUCIBLE QUE ASUME EL ASEGURADO EQUIVALE AL 1.00% DEL VALOR TRANSPORTADO PARA GRUPOS II-III-IV y 0.50% DEL VALOR TRANSPORTADO PARA GRUPO I, -A EXCEPCIÓN DE GRANELES SÓLIDOS O LIQUIDOS QUE SE APLICARA 1.00%-.

PARA EL CASO DE AUTOMOVILES U OTRAS UNIDADES ARMADAS SE LE APLICARAN US\$350.00 POR UNIDAD.

NO SE APLICARA DEDUCIBLE ALGUNO BAJO POLIZAS A TODO RIESGO Ó CLAUSULA "A", EN LOS CASOS RESULTANTES DE EVENTOS CUBIERTOS POR LA CLAUSULA "C".

PARA PRODUCTOS REFRIGERADOS Y/O CONGELADOS US\$ 3,000 POR CONTENEDOR.

MERCADERIAS:

Grupo I:

MAQUINARIA Y EQUIPO MECANICO PESADO NUEVO.

BOBINAS O ESTRUCTURAS DE METAL, ACERO O SIMILARES.

POLIETILENOS, POLIPROPILENOS O SIMILARES.

EMBARQUES A GRANEL (SOLIDOS O LIQUIDOS).

ARROZ AZUCAR COCOA CAFÉ Y SIMILARES EN SACOS.

Grupo II:

REPUESTOS EN GENERAL PARA LA INDUSTRIA.

HERRAMIENTAS EN GENERAL.

PRODUCTOS QUIMICOS, INSUMOS O MATERIAS PRIMAS EN GENERAL

AUTOMOVILES NUEVOS.

Grupo III:

EQUIPOS DE COMPUTO.

EQUIPO O INSTRUMENTAL MEDICO.

EQUIPOS ELECTRONICOS, DE ALTA TECNOLOGIA O TECNOLOGIA DE PUNTA.

ELECTRODOMESTICOS.Y ARTICULOS DE FERRETERIA.

ARTICULOS DEPORTIVOS Y PRENDAS DE VESTIR EN GENERAL.

REPUESTOS PARA AUTOMOVILES.

PRODUCTOS FARMACEUTICOS.

Grupo IV:

OTROS ARTICULOS NO ESPECIFICADOS TALES COMO PERO NO LIMITADOS A LICORES, PRODUCTOS ALIMENTICIOS SECOS Y/O CONGELADOS Y/O REFRIGERADOS; TALES COMO ESPARRAGOS, CEBOLLAS, MANGOS y OTROS PERECIBLES.

1.9. INFORMACION REQUERIDA / NECESARIA PARA COTIZAR

- 1) Razón Social y RUC del contratante y asegurado
- 2) Tipo de mercadería por asegurar.
- 3) Valor del embarque.(F.O.B) ó CFr ó Ex-Work etc.
- 4) Límite por embarque.
- 5) Embalaje utilizado.
- 6) Fecha estimada de salida.(individual)
- 7) Ciudad y/o puerto de origen y de destino.(individual)
- 8) Radio de acción (flotante)
- 9) Medio de transporte a utilizar y nombre.
- 10) Experiencia previa en el tipo de embarque.

2. POLITICAS ESPECIFICAS PARA EL TRANSPORTE LOCAL TERRESTRE AEREO FERROVIARIO O FLUVIAL.

2.1. INTERES ASEGURABLE:

Serán materia de aseguramiento, las mercaderías, artículos y efectos de lícito comercio.

2.2. REASEGURO:

Ningún riesgo o negocio deberá superar la capacidad por embarque de monto máximo por póliza / asegurado de US\$ 500,000.00

2.3. RIESGOS AGRAVADOS:

Transporte de metales preciosos, perecibles bajo full condition, maquinaria de punta o alta tecnología, maquinaria electrónica, maquinaria pesada de grandes dimensiones o volumen, artículos de tocador bazar o similares, licores y cervezas, productos como café – arroz – azúcar - leche, computadoras y similares, productos farmacéuticos y riesgos propios de los propagandistas, telefonía móvil, celulares o similares. Riesgos propios de la navegación fluvial

2.4. RIESGOS EXCLUIDOS:

No se otorgará póliza de transporte a transportistas en tanto existe un producto específico para cubrir su responsabilidad frente a la carga.

No se acepta carga colgante como riesgo asegurable bajo una póliza de transportes.

2.5. TIPOS DE POLIZAS

Las pólizas se emitirán sobre la base del movimiento anual estimado o sobre el volumen anual de ventas.

Las pólizas podrán también emitirse sobre el volumen mensual transportado.

Pólizas por viaje determinado.

No se deberían otorgar pólizas a primer riesgo absoluto; siempre deberá solicitarse el movimiento mensual ó anual estimado.

2.6. COBERTURA BASICA

Accidente al medio conductor.

2.7. COBERTURAS ADICIONALES

Carga y descarga

Robo por asalto y/o fractura.

Falta de entrega de bulto entero.

Huelga y conmoción civil, Daño malicioso vandalismo

2.8. TASAS (POR MIL) APLICABLES POR RIESGOS & DESTINOS

COBERTURA	LIMA	COSTA	SIERRA	SELVA**
A.M.T	1.00	1.25	1.50	2.00
CARGA/DESCARGA	1.10	1.35	1.60	2.10
ROBO POR ASALTO/FRACTURA	1.25	1.56	1.87	2.50
FALTA DE ENTREGA BULTO ENTERO	1.50	1.87	2.25	3.00
*HUELGAS/DAÑO MALICIOSO	0.10	0.10	0.10	0.10

*Los riesgos adicionales de Huelgas y Daño Malicioso, se consideran con una tasa de 0.10%{por mil}

** Excluye la navegación fluvial.

2.9. DEDUCIBLES

Reclamos a consecuencia de un Accidente al Medio Conductor; y/o Falte de Entrega de Bulto Entero; y/o Carga / Descarga; y/o Huelgas y Conmoción Civil/Daño Malicioso

10% del monto de la pérdida, mínimo US\$250.00

Reclamos a consecuencia de Robo por Asalto; y/o Fractura

15% del monto de la pérdida, mínimo US\$250.00

2.10. INFORMACION REQUERIDA / NECESARIA PARA COTIZAR

- 1) Razón Social y RUC del contratante y asegurado
- 2) Tipo de mercadería por asegurar (flotante/individual)
- 3) Límite máximo por embarque (flotante)
- 4) Valor del embarque (individual)
- 5) Movimiento anual estimado (flotante)
- 6) Radio de acción (flotante)
- 7) Ciudad y/o puerto de origen y de destino (individual).
- 8) Medio de transporte a utilizar(flotante/individual).
- 9) Experiencia previa.(flotante/individual).

2.11. MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS

Terrestre: Por empresas de transportes con vehículos propios autorizados y acondicionados para el servicio de transporte de carga, conducidos por personas debidamente premunidas de los adecuados documentos para conducir y por carreteras entregadas oficialmente al tráfico público y que cumplan con el reglamento de peso y dimensión vesicular para la circulación en la red vial nacional. Decreto supremo N°013-98-MTC Resolución ministerial N°375-98-MTC/015.02

Aéreo: En aeronaves de Líneas Aéreas de servicio comercial regular establecido para el servicio de transporte de carga. Podrán también ser materia de cobertura los traslados en avionetas y/o aviones de propiedad de empresas privadas que brinden servicio de transporte de carga y/o en helicópteros siempre que la carga no vaya como bulto colgante

Ferrovionario: Por vagones y/o vagonetas –debidamente acondicionadas para transportar la carga -, de propiedad de la empresa nacional de ferrocarriles (ENAFER) y/o empresas afines.

Fluvial: Bajo cubierta por embarcación a motor y con casco de hierro o acero.

La embarcación y/o su armador deberá:

Haber cumplido con todos los dispositivos y regulaciones emanadas de la Autoridad competente, en cuanto a la navegación por río se refiere.

Haber pasado satisfactoriamente la inspección semestral por los peritos de la capitanía de puerto respectiva.

La embarcación deberá estar en condiciones optimas de navegabilidad.

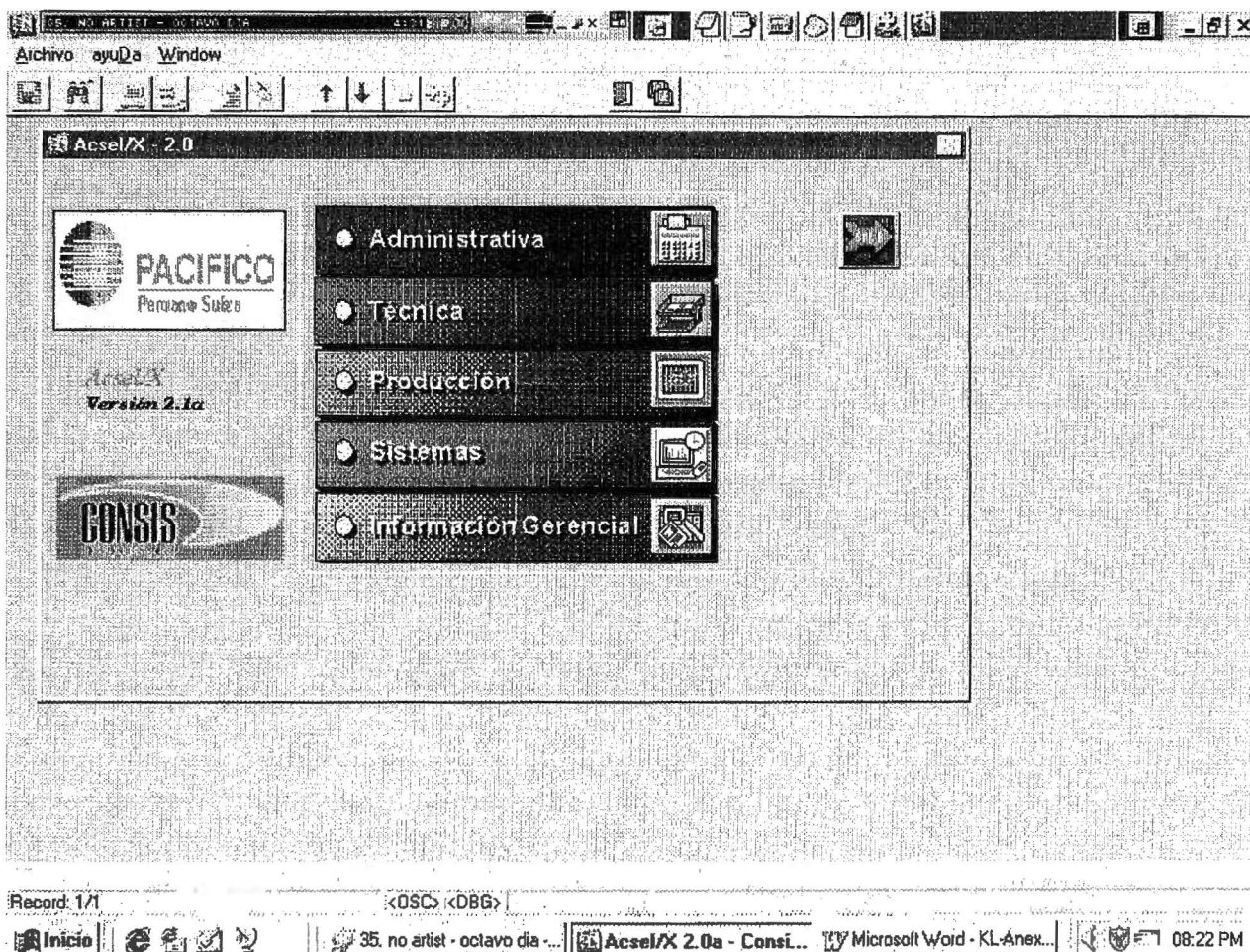
Las mercancías que, por su naturaleza deben ser embarcadas sobre cubierta, éstas deberán estar cubiertas y/o protegidas de las inclemencias del tiempo con una lona protectora.

Cabotaje - Sólo para situaciones de catástrofe natural- Envíos en naves de alto bordo o mediante el uso de embarcaciones pesqueras que cuenten con un seguro vigente de cascos.

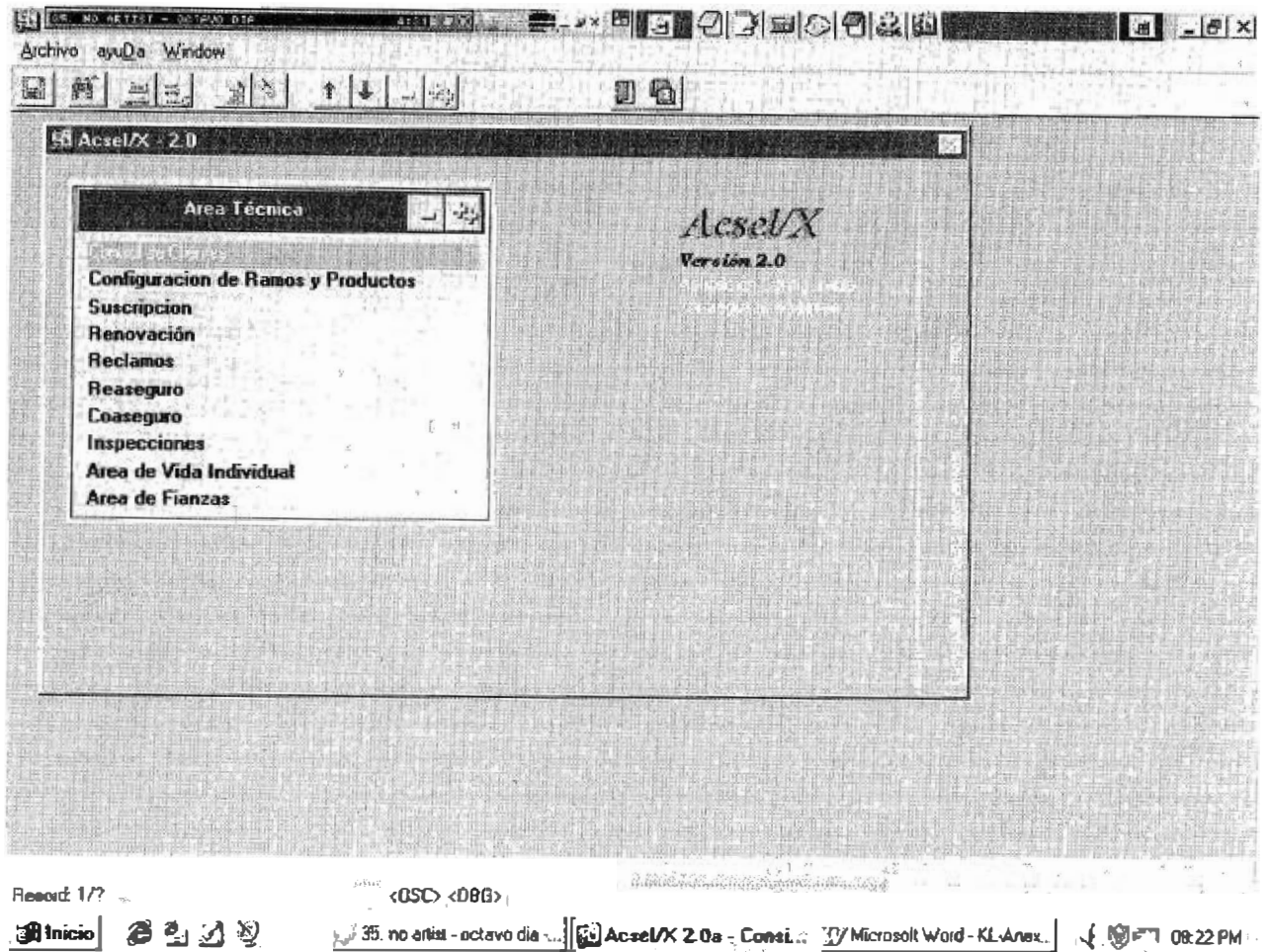
ANEXO 3

PANTALLAS DE MENUES DE ACSEL/X

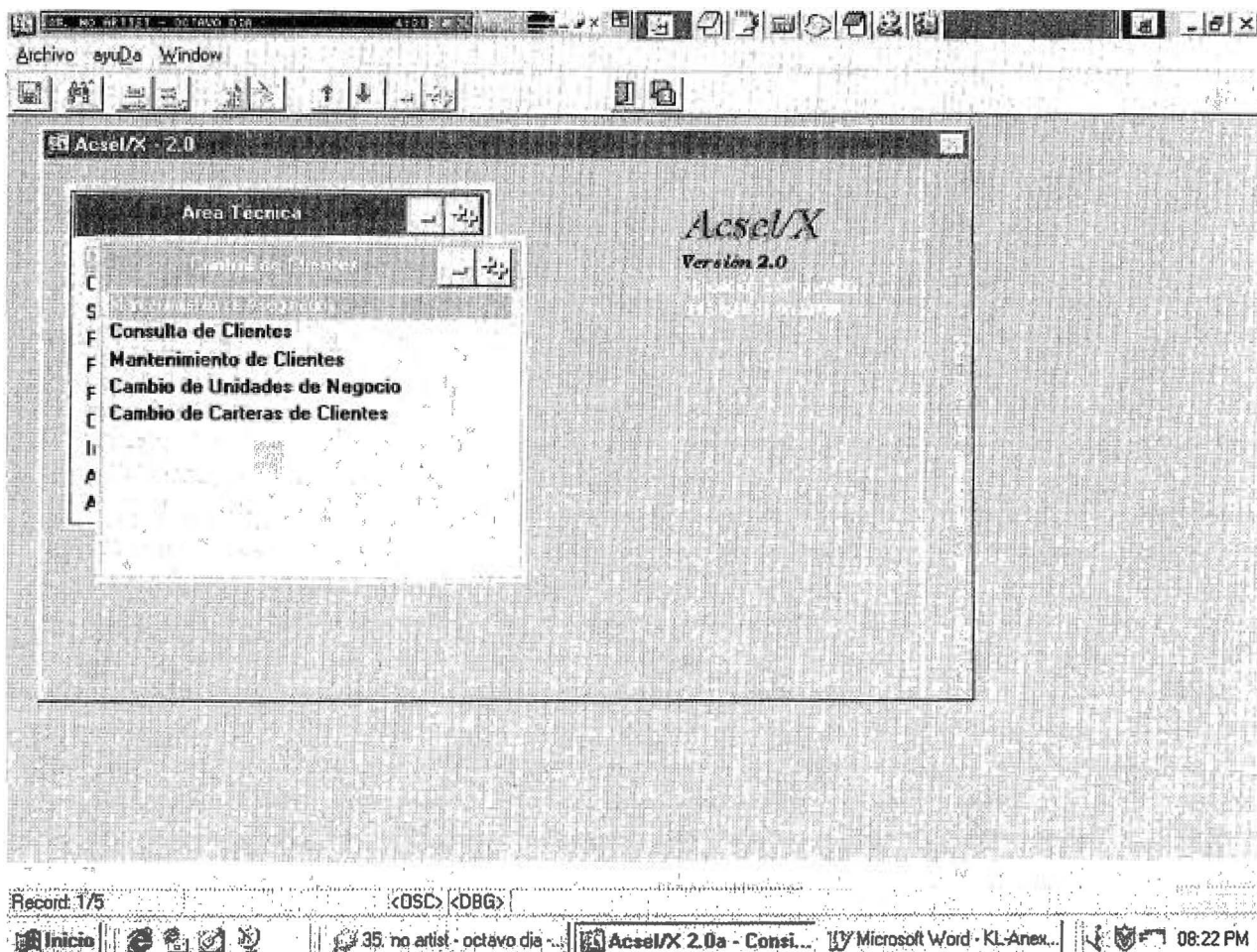
1. Menú Principal del Sistema



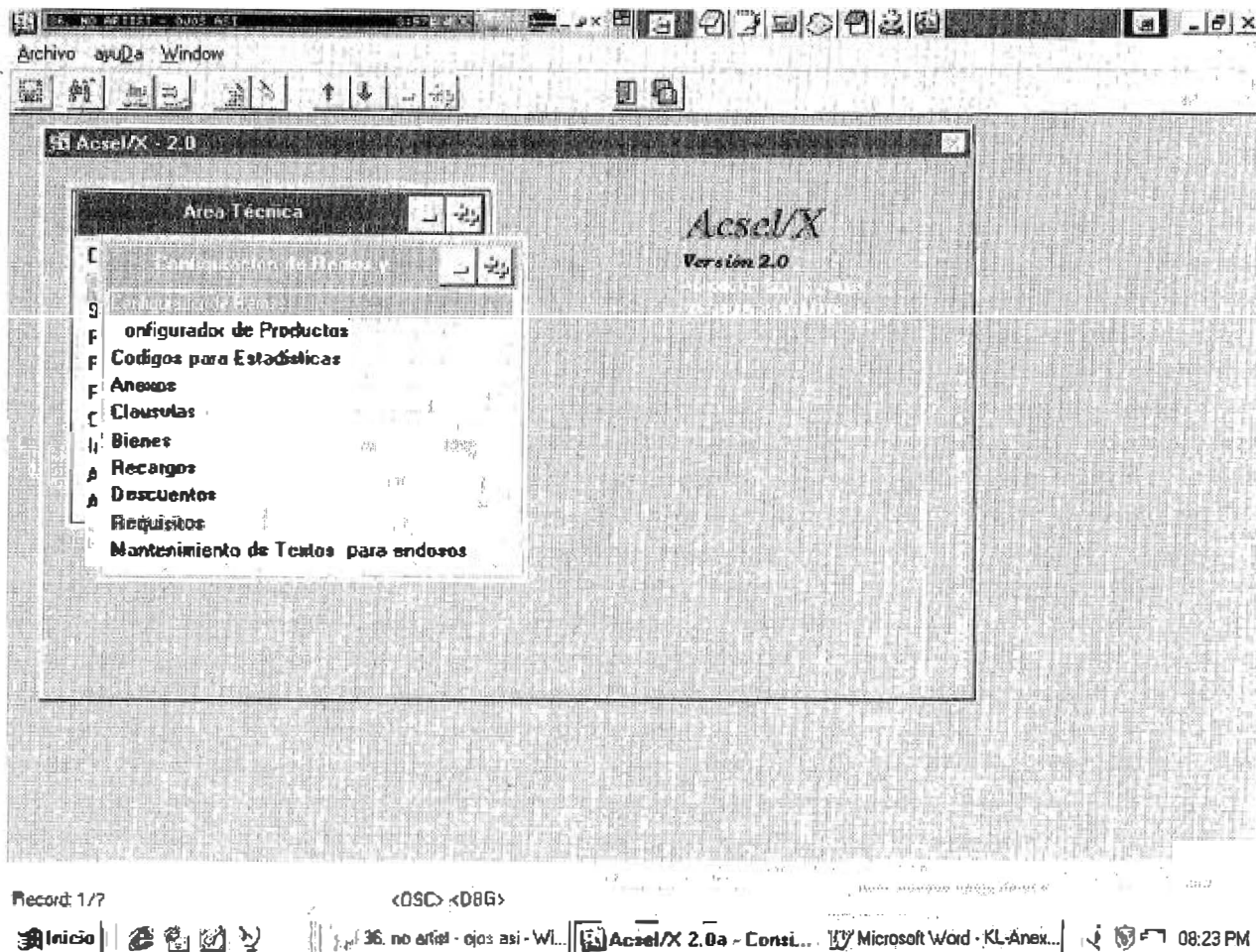
1.1 Menú de Técnica



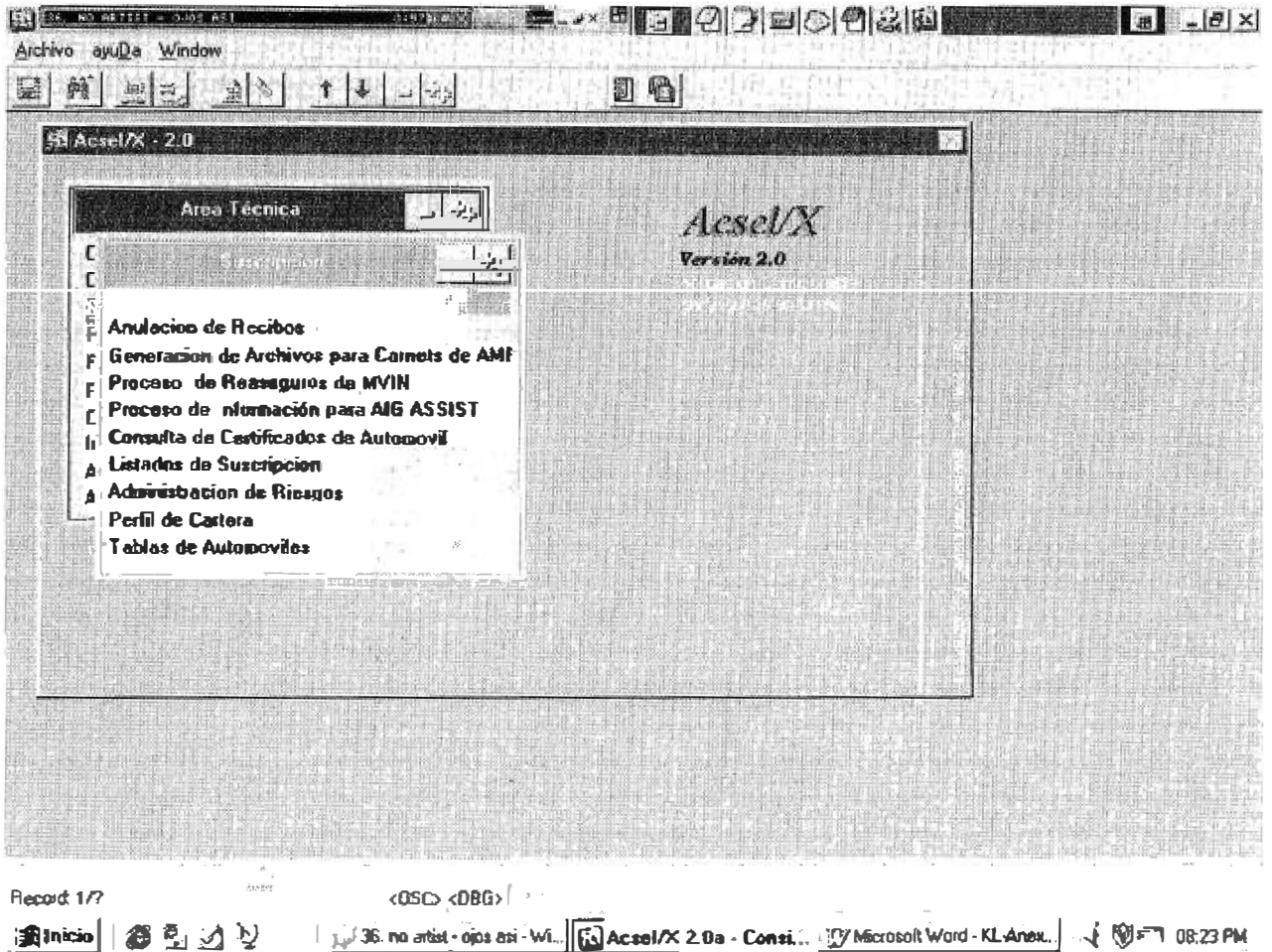
1.1.1 Menu de Control de Clientes



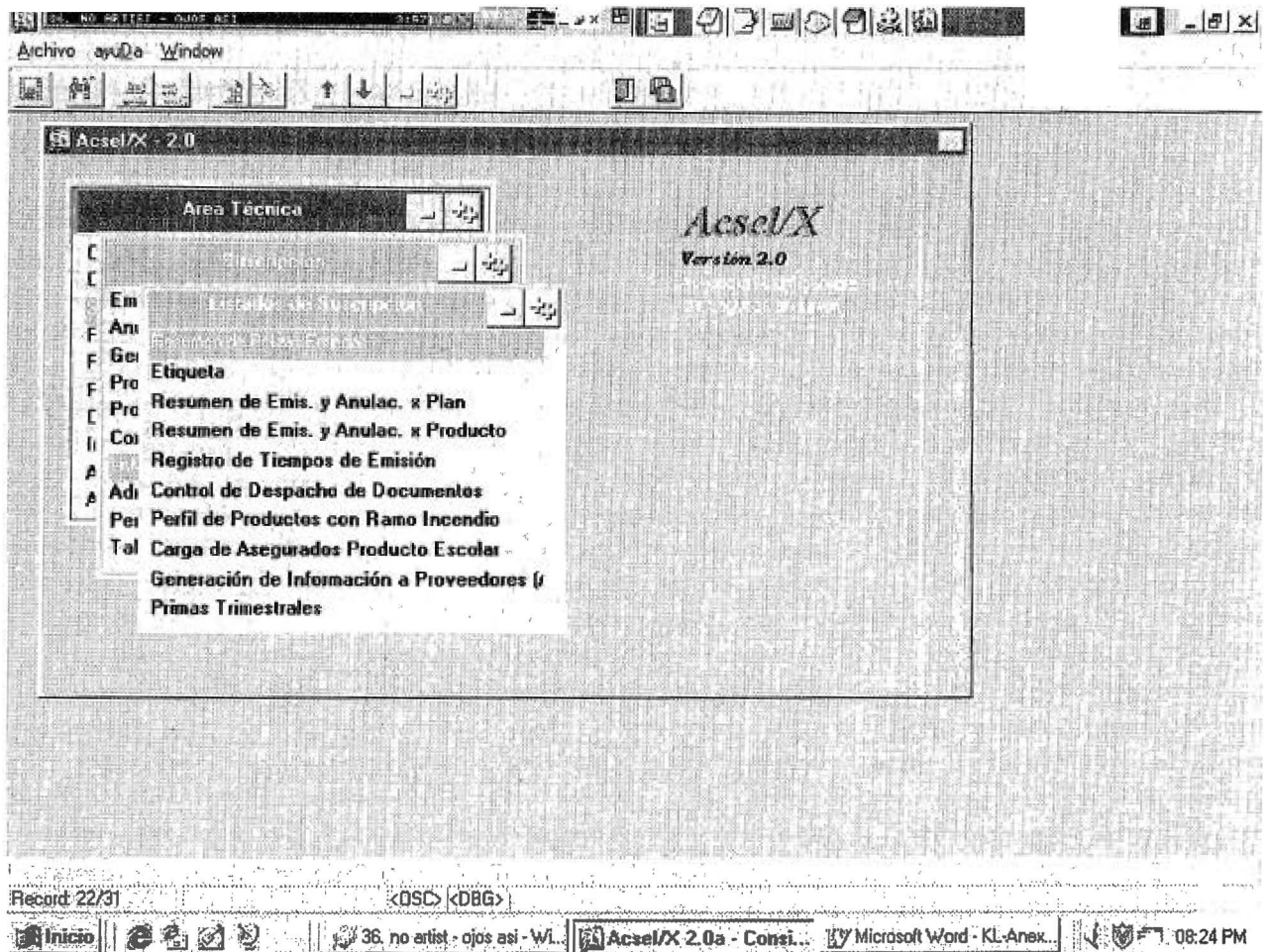
1.2 Menu de Configuración de Ramos y Productos



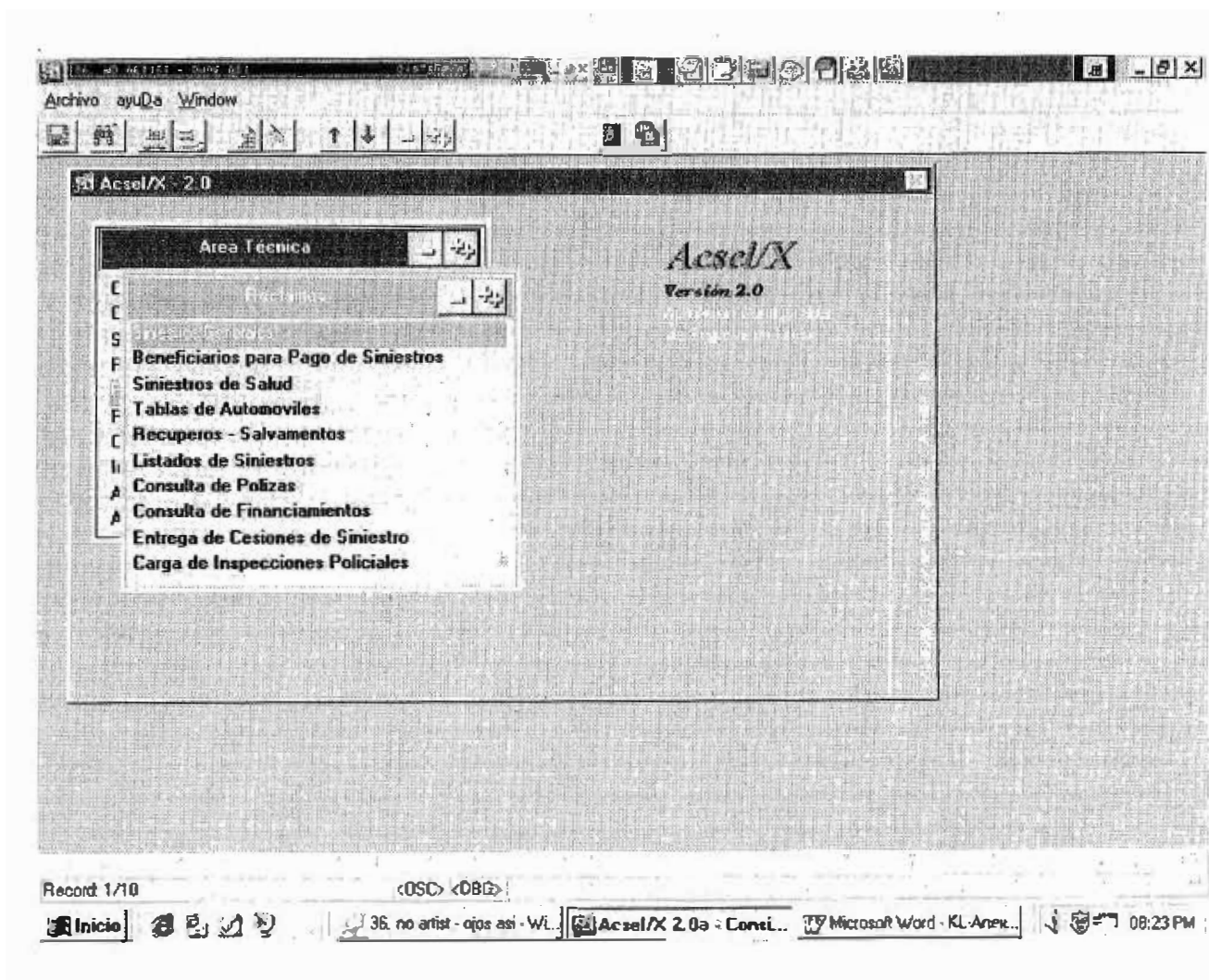
1.3 Menu de Suscripción



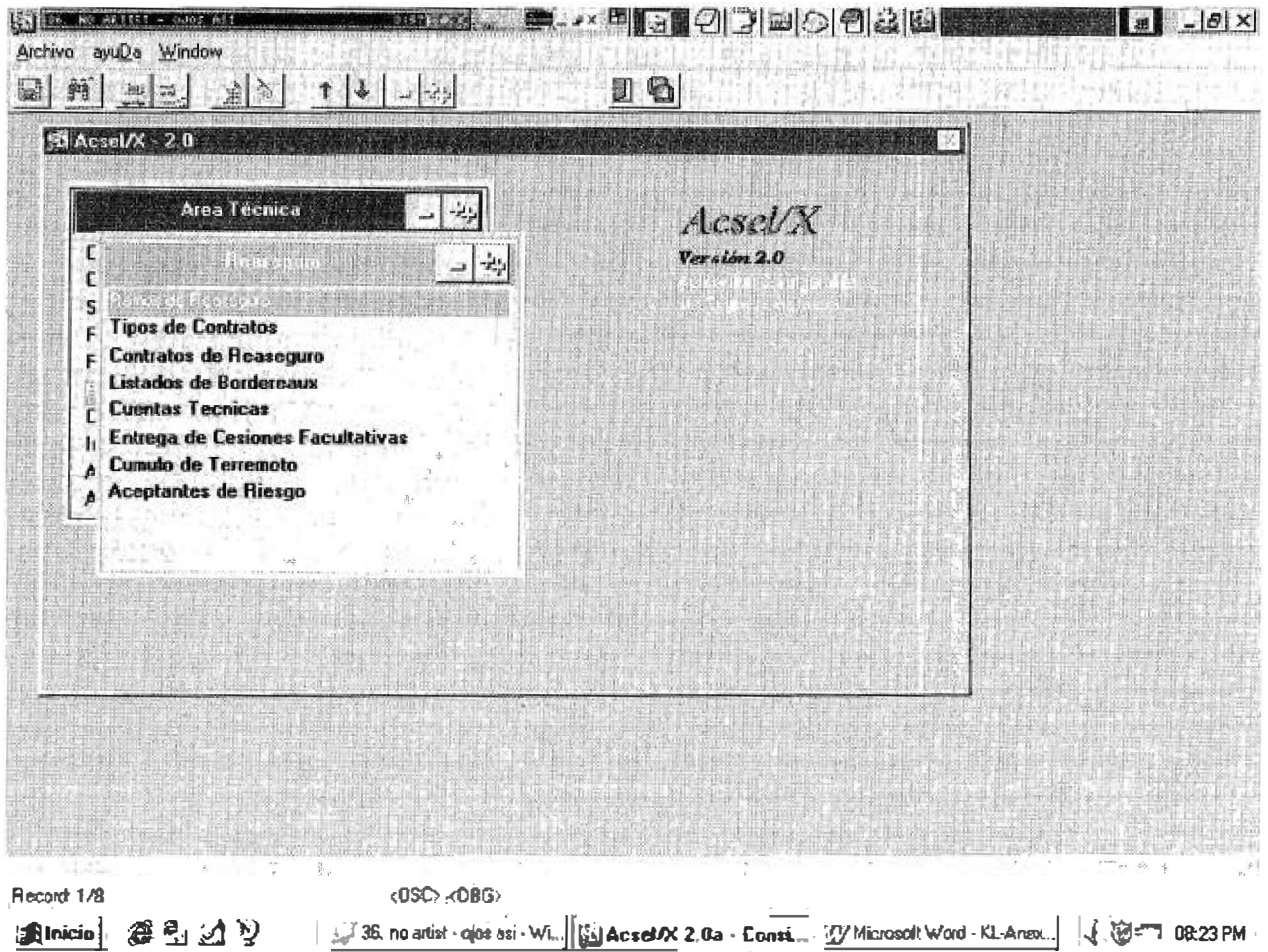
1.3.1 Menu de Listados de Suscripción



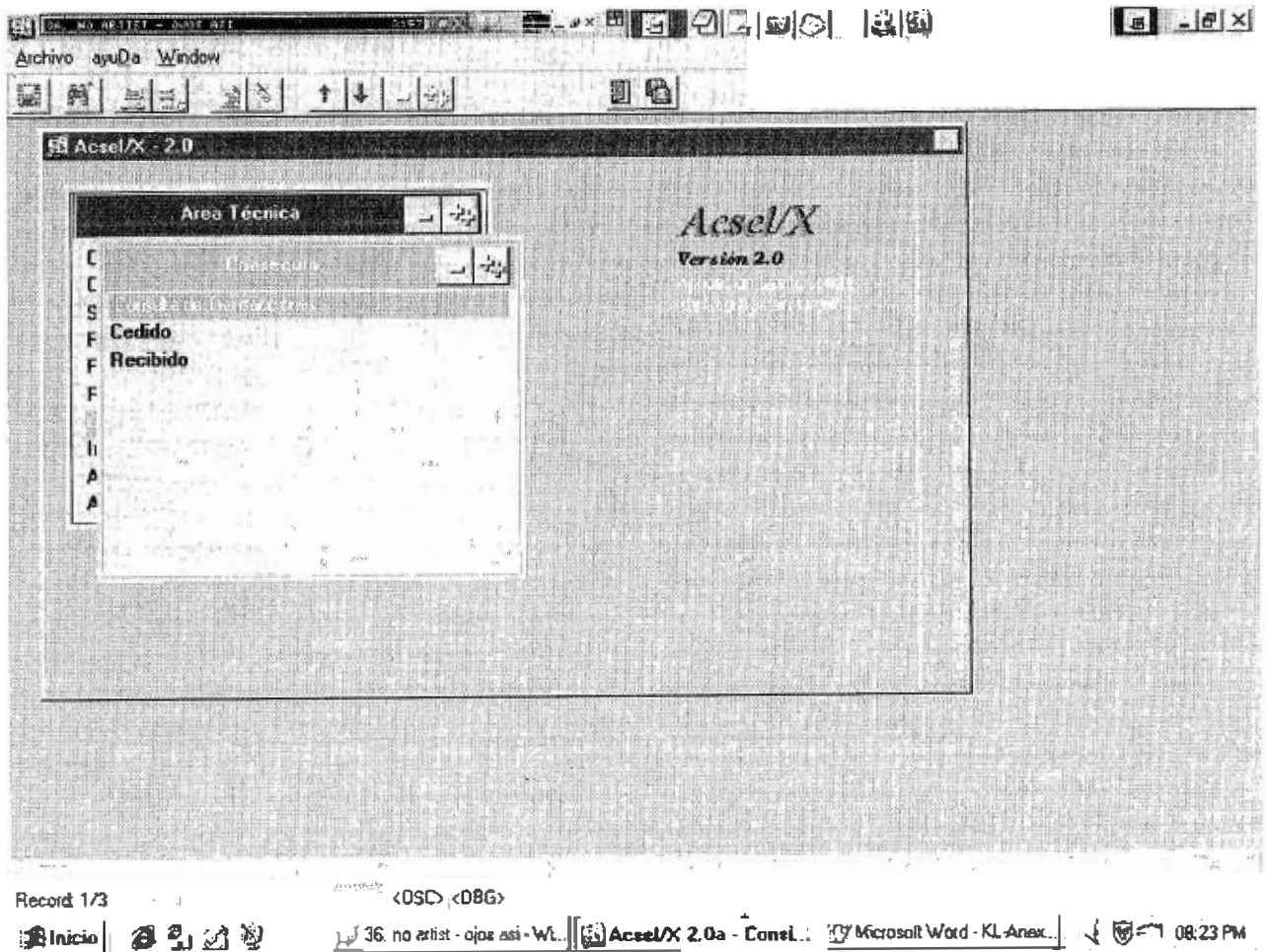
1.4. Menu de Reclamos



1.5 Menu de Reaseguros



1.6 Menu de Coaseguros



2.1 Lista de Pólizas

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Polizas

Lista de Polizas

Sts	Of.Emi.	Prod	Poliza	F.Fac	Nombre del Contratante	F.Renov.
ACT			1521			
ACT	000101	TRCA	2026	P	PANIFICADORA BIMBO DEL PERU SA	31/12/2000
ACT	000101	TRCA	2029	P	ENACO	31/03/2001
ACT	000101	TRCA	1943	C	ENERGIA DEL SUR SA	
ACT	000101	TRCA	1961	P	FOODCORP SA	12/08/2000
ACT	000101	THLA	2357	L	LUMPAÑIA IMPORTADORA RULIMA SA	
ANU	000101	TRCA	2362	P	TECH DATA PERU S A C	02/08/2001
ACT	000101	TRCA	2363	C	CONSORCIO UNIPETRO SAC	
ACT	000101	TRCA	2365	P	CONSORCIO UNIPETRO SAC	31/07/2001
ACT	000101	TRCA	2368	P	EDEGEL S.A.A.	31/12/2001
ACT	000101	TRCA	2370	P	CORSINO EMILIO MATEO Y/O EL RAPIDO SRL	01/06/2001
ACT	000101	TRCA	2323	C	PLASTITEL DEL PERU SAC	
ACT	000101	TRCA	2324	T	MULTIMERCADOS ZONALES S.A.	
ACT	000101	TRCA	2327	C	MANCHETE SA	
ACT	000101	TRCA	2328	P	EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIO POZO EI	28/06/2001

Ramos: TRAN

Rec. y Desc. | Act. Masiva | Operaciones | Mov. Prima | Items | Refechar | Planes Partc.

Lista de Polizas
Record: 1/?

<OSC> <DBG>

Inicio | 36. no artist - ojos asi - Wi... | Acsel/X 2.0a - Consi... | Microsoft Word - KL-Anex... | 08:26 PM

2.2 Datos Generales de la Póliza

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Datos Generales

Datos Generales de la Póliza

Contratante 0000000137632 LA BARATURA SA

Póliza Reemplazo Producto TRANSPORTES - CARGA ABIERTA Número 2383 Clase de Póliza NORMAL

Tipo de Vigencia A ANUAL Vigencia Dias 365 UR. Fact. []

Tipo de Póliza POLIZA 24/06/2000 - 24/08/2001 Renov. 24/08/2001

Tipo Producción PRODUCCION PROPIA Hora Ini. 2:00p.m.

Tipo Facturación POR MOVIMIENTO Tipo de Suscripción COLECTIVA Forma Facturación P POLIZA

Adhesión? Del Estado? Renov. Automatica? Cargo Automatico No tiene Cargo Automatico

Suc./Dfc.Suscrip. 000101 LIMA Suc./Dfc.Emisora 000101 LIMA

Forma de Pago A ANUAL Tipo de Moneda USD DOLAR USA

Plan de Fraccionamiento Standard PAGCSC D 0 CONTADO SIN CUPON

Ejecutivo de negocios

Múltiples Agentes? Agente 0402980 HERMES ASESORES DE SEGURO

Comisión Banco?

ACTIVA AS/400 UNIDAD DE NEGOCIOS EMPRESARIALES Aseg. de la Póliza

Código de Cliente Record: 1/1 <DSC> <DBG>

Inicio 36. no artist - ojos asi - WI... Acse/X 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:26 PM

2.4 Datos del Certificado

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Datos del Item

Sts	Numero	Descripcion	Fec.Ing.	Fec.Exc.	Dias
ACT	100	LA BARATURA S.A.	24/08/2000		365

Titular: 00000000137632 LA BARATURA SA
 Facturas a: 00000000137632 LA BARATURA SA
 Ofic. Suscripcion: 000101 LIMA A?os sin Reclamos: 0
 Ofic. Emisora: 000101 LIMA Contratante Adicional

Ramos del Item

Sts	Plan	Rev.	Ramo	Descripcion	F.InValid	F.FinValid	Dias	Ind. Prima

Plan: [Empty]

Descripcion del Certificado
Record: 1/1

<OSC> <DBG>

08:27 PM

2.5 Datos del Embarque

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Datos Particulares del Item

Datos Particulares del Item

Primas | Transporte

Datos Transporte

M. Tr.	0227	TERRESTRE	
Ajustador	0227	PACIFICO - PERUANO SUIZA	
Tipo Negocio	OTROS	Límite por Viaje	30.000.00
Mes de Declaración	8	2000	
Origen		Destino	
Fecha	24/08/2000	Fecha	
País	001 PERU	País	001 PERU
Lugar	SEGUN POLIZA	Lugar	SEGUN POLIZA

Transbordo

Via

Transportista

Nave

Año de Fabricación

Antigüedad

Línea Regular

Record: 1/1 <OSC> <DBG>

Inicio 37. no artist - que vuelva... Acse/X 2.0a - Const... Microsoft Word - KL-Anex... 08:27 PM

2.6 Datos de la Prima del Embarque

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Datos Particulares del Item

Datos Particulares del Item

Primas | Transporte

Prima

Cobertura	TR17	TODOS RIESGOS CLAUSULA "A" - ANUAL
Mercadería	9999999	SIN CODIGO EQUIVALENTE
		VIGENCIA 24.08.2000/2001
Embalaje	00011	EL ADECUADO
Marcas y Números		
Val.FOB	200.000.00	%Sobre Seguro 0.000000
Sobre Seguro	0.00	Tasa 2.000000

Record: 1/1 <OSC> <DBG>

Inicio 37. no artist - que vuelva... Acel/X 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:27 PM

2.9 Recargos y Descuentos del Certificado

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Descuentos/Recargos de la Cobertura

Sts ACT Plan 003 001 TRANSPORTE TERRESTRE

Cobertura TR17 TODO RIESGO CLAUSULA "A" - ANUAL Validez 24/08/2000 24/08/2001

Descuentos

Sts	Cód.	Descripción	Monto	Porcen	F.InValid	F.FinValid	Frec.Aplicación

Recargos

Sts	Cód.	Descripción	Monto	Porcen	F.InValid	F.FinValid	Frec.Aplicación

Recargo Por Antigüedad : %

Lista de Descuentos de la Cobertura
Record: 1/1

<OSC> <DBG>

Inicio 37: no artist - que vuelva... AcseLX 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:28 PM

2.10 Configuración de planes de la póliza

Acción: Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Planes Particulares de la Póliza

Póliza: TRCA 2383 Estatus: ACT Vigencia: 24/08/2000 24/08/2001
 Cliente: 00000000137632 LA BARATURA SA

Planes de la Póliza

Cod.	Rev.	Descripción	F.Ini.Valid	F.Fin.Valid
000				

Ramos Componentes del Plan de la Póliza

Cod.	Ob?	Descripción	Opciones

Record: 1/1 <OSC> <DBG>

Inicio 37. no arlist - que vuelva... Acsel/X 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:28 PM

2.12 Recargos de la Póliza

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Recargos Aplicables al Ramo del Plan de la Póliza

Recargos Aplicables al Ramo del Plan de la Póliza

Póliza TRCA 1521 Plan 001 001 TRANSPORTE AEREO

Ramo TRAN TRANSPORTES

Código	Aplic	Descripción
T0005	R	ALMACENAJE
T0780	R	INTERNAMIENTO DE MERCADERIA
T0844	R	INVALIDO
T0894	R	ANULACION DE SUBROGACION

Sel.Múltiple

Codigo del Descuento
Record: 5/5 <DSC> <DBG>

Inicio 37. no artist - que vuelva... Acsel/X 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:30 PM

2.13 Descuentos de la Póliza

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Descuentos Aplicables al Ramo del Plan de la Póliza

Descuentos Aplicables al Ramo del Plan de la Póliza

Póliza TRCA 2383 Plán 003 001 TRANSPORTE TERREST

Código	Aplic	Descripción
T0007	R	DESCUENTO GLOBAL COBERTURA

Sel.Múltiple

Inicio 37. no artist - que vuelva... Acsel/X 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:28 PM

2.14 Parámetros de Embarques de la Póliza

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Parametros de Transporte

Parámetros Transportes de Plan Particular

Ramo: TRAN TRANSPORTES CFG

Ajustador: 0027 PACIFICO - PERUANO SUIZA

TipoVal: FOB TipoNeg: OTROS

SobreSeguro	Tasa Mínima	Tasa Máxima	Límite por Viaje	%Der.Aduana	Lim.
	0.00	0.00	30,000.00		<input checked="" type="checkbox"/>

Radio de Acción

DESDE: DENTRO DEL TERRITORIO NACIONAL EXCLUYENDO
HASTA: IMPORTACION, EXPORTACION Y TRANSITO FLUVIAL

Record: 1/1 <OSC> <DBG>

Inicio 38. no artist - si te vas -... Acsel/X 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:32 PM

2.15 Tasas de la Póliza

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Tasas de Transporte

Tasas de Transportes Plan Particular

Ramo

Tasas

Mercadería	Embalaje	%Tasa	%Ded
99999999			

Mercadería Embalaje

Record: 1/1 <OSC> <DBG>

Inicio 38. no artist - si te vas - ... Acxel/X 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:32 PM

2.16 Prima Mínima de la póliza

The screenshot shows a web browser window with a menu bar (Acción, Editar, Navegación, Registro, Consulta, Window, ayuda) and a toolbar. The main content area displays a form titled "Prima Mínima por Plan Producto".

Prima Mínima por Plan Producto

Plan	003	001	TRANSPORTE TERRESTRE
Ramo	TRAN	TRANSPORTES	
Moneda	USD	DOLAR USA	
Prima Mínima de Emisión			<input checked="" type="checkbox"/> Emisión Cert.
Prima Mínima de Renov.		.00	
Prima Mínima a Cotizar		15.00	<input type="checkbox"/> Renov. Prima Mín.

Prima Mínima a Facturar en la Emisión
Record: 1 / 1

<DSO> <DBG>

Inicio | 38. no artist - si te vas - ... | Acset/X 2.0a - Consi... | Microsoft Word - KL Anex... | 08:32 PM

2.17 Cláusulas de la Póliza

Acción Editar Navegación Registro Consulta Window ayuda

Cláusulas Aplicables al Ramo

Cláusulas

Ramo Plan Rev Descripción del Ramo CFG

TRA 003 007 TRANSPORTES

Cód.	Ob?	Descripción	Impr.
TP2551	N	256 CLAUSULA DEL INSTITUTO PARA HUELGAS (CARGAMENTO	3
TP6000	N	6000 ACCIDENTE AL MEDIO DE TRANSPORTE 01/08/97	1
TP6826	N	6826 CLAUSULA DE TRANSITO 01/12/97	4

Sel. Múltiple

FRM-41051 No puede crear registros
Record: 4/4

Inicio [Icons] 38. no artiel - si te vas ... Accel/X 2.0a - Consi... Microsoft Word - KL-Anex... 08:33 PM

2.19 Reaseguradores de Póliza Facultativa

Acción Editar Navegación Registro Consulta ayuda

07/2001

Aceptantes Facultativos

Aceptante	% Dist	% Comisión
000001		
Total		100.0000

PROCESOR

Cod.	Obj?	Descripción	Opciones

Record: 1/1

Inicio | 39. no artist - so... | Acce/IX 2.0a | Microsoft Word - ... | Oracle SQL-Plus | 08:34 PM

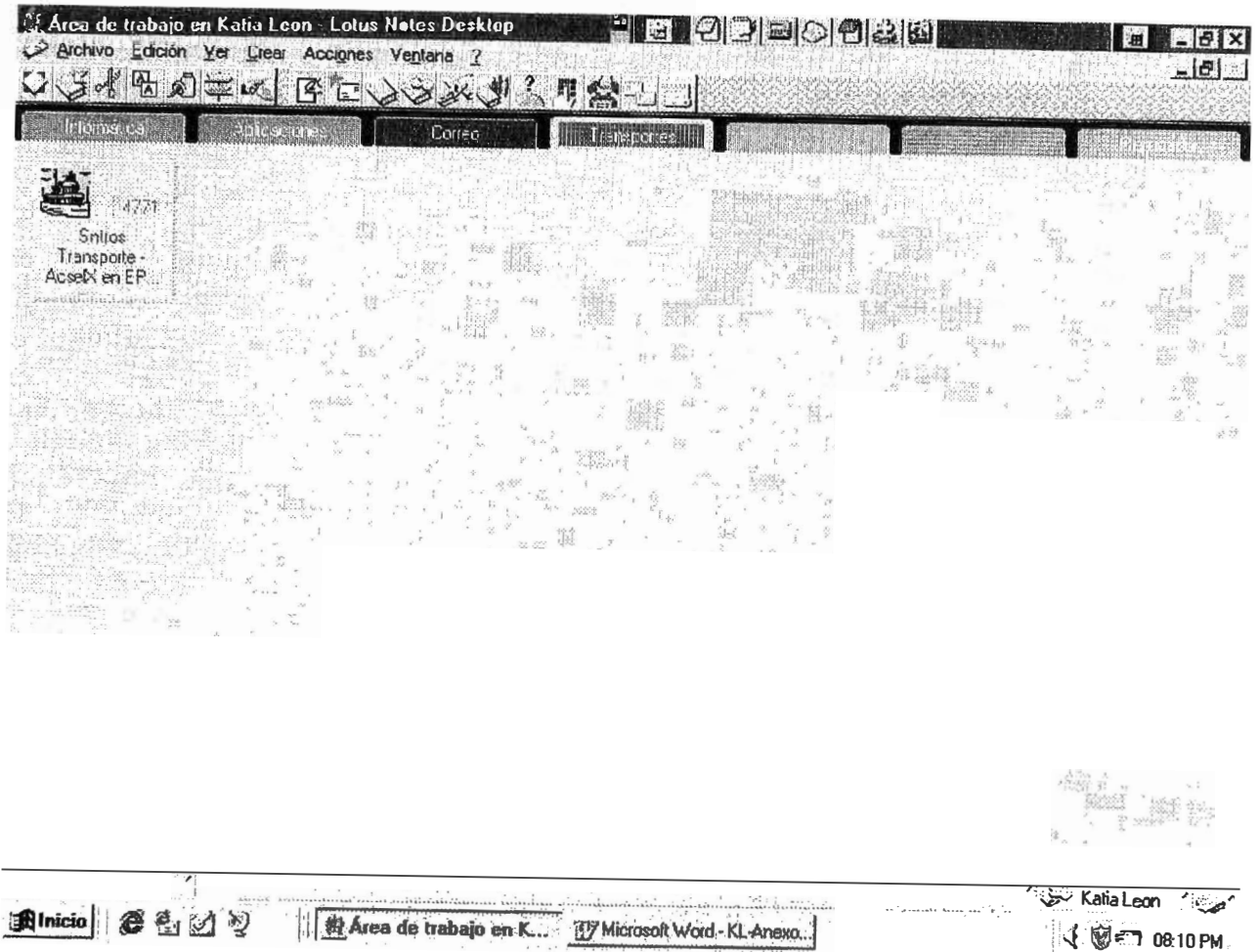
2.20 Asegurados de la Póliza

Cliente	Nombre / Razón Social	Tipo	Orden Insp.
00000000000000000000	INKA BEADS E I R LTDA	Ambos	1

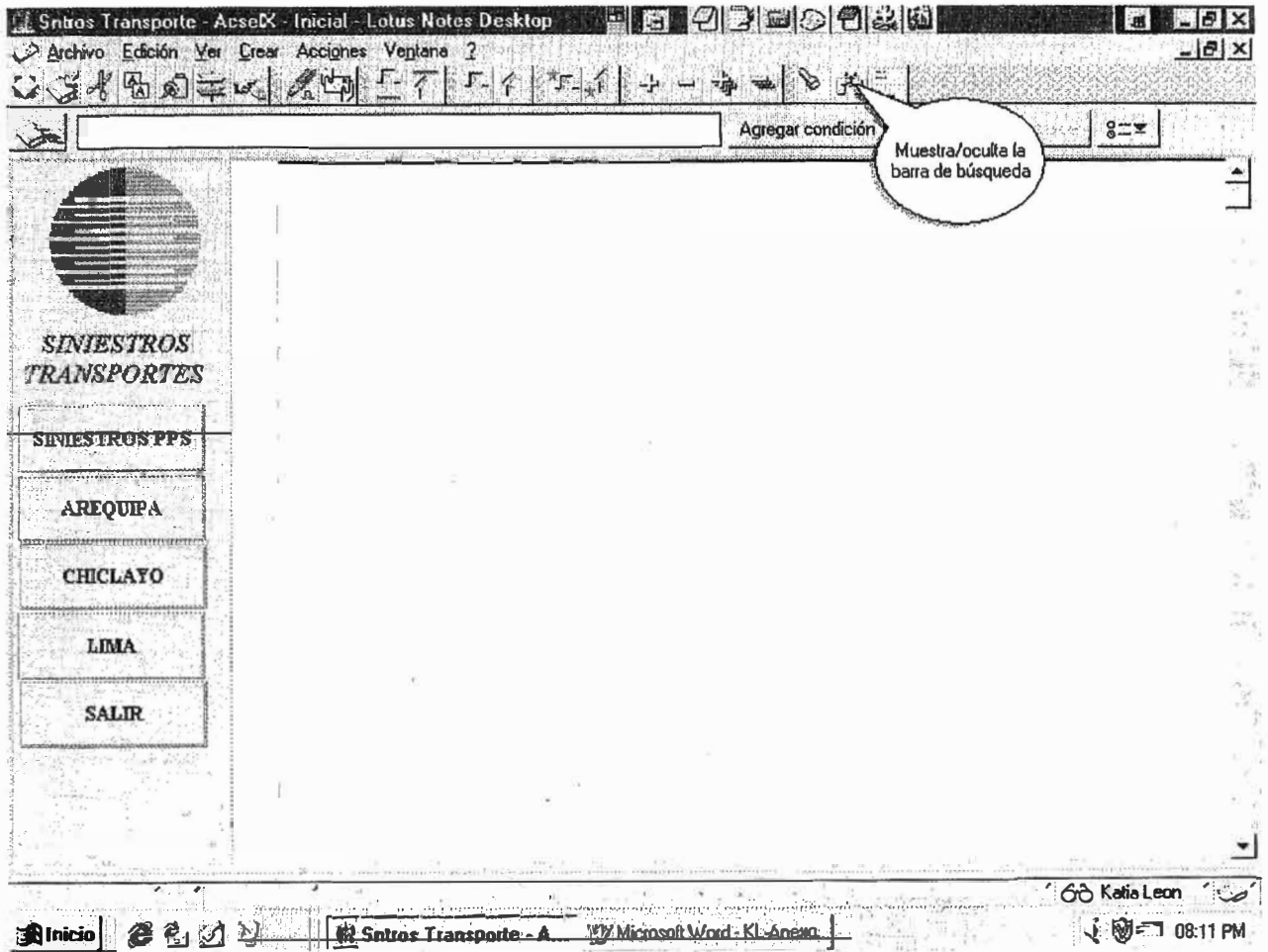
Record 1/2 <OSC> <DBG>

3. Pantallas de Siniestros

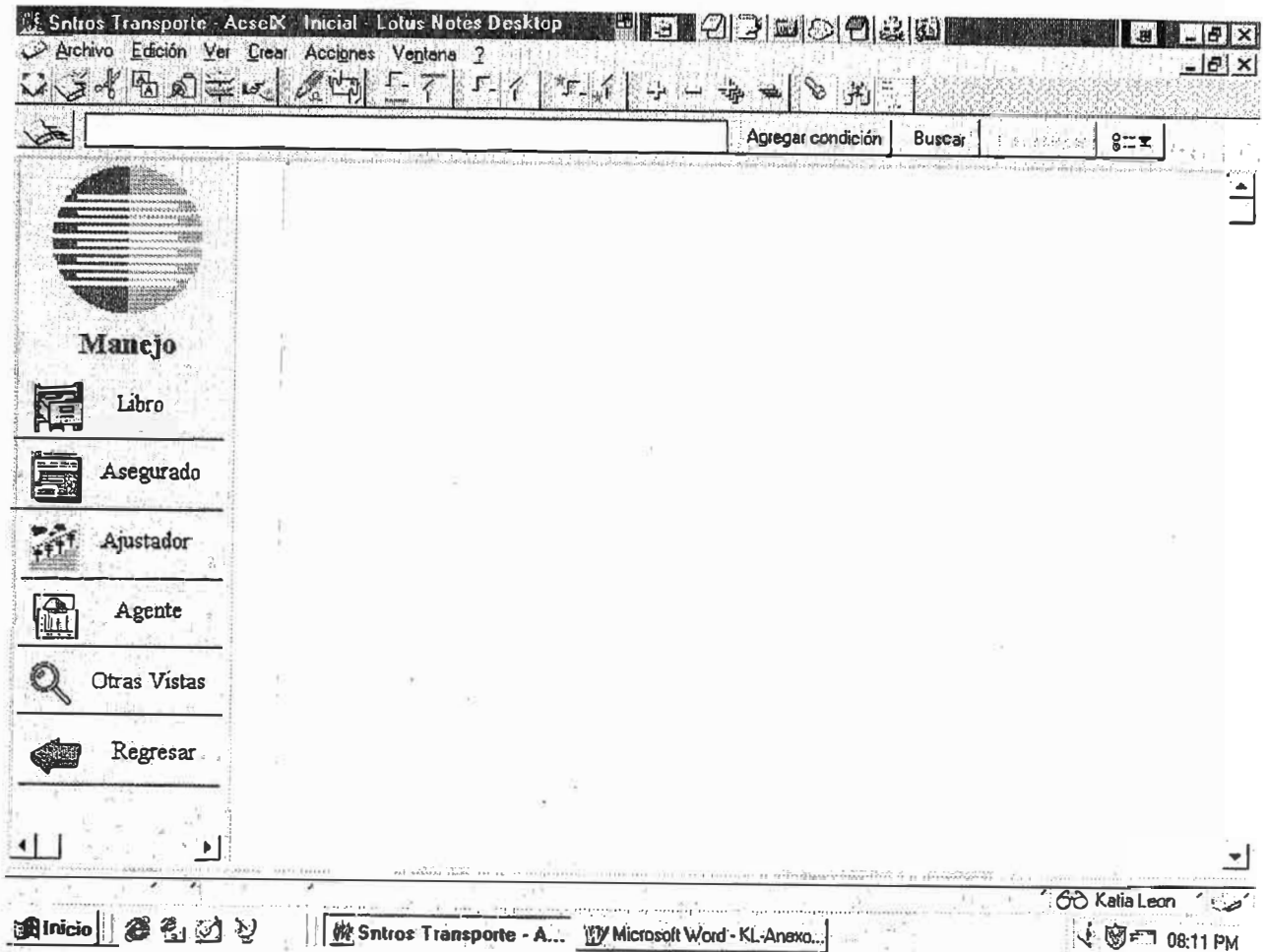
3.1 Sistema de Siniestros de Transportes



3.2 Libros de Siniestros



3.3 Menu de Libro Siniestros PPS



3.4 Movimientos por Siniestro

Sntros Transporte - AcseK - Manejo \ Libro de Siniestros - Lotus

Archivo Edición Ver Crear Acciones Ventana ?

Agregar condición Buscar

Nuevo Siniestro Crear Documento del Siniestro Traer Siniestro A/X

Siniestr	Estado	Poliza	Asegurado	Fecha Sntro
4083311	ACTIVO	2347	GLORIA SA	15/10/2000
408 318	PAGADO	2274	INDUSTRIA COMERCIAL STA AI	15/08/2000
408 3 2	PAGADO	994628	CONCYSSA SA	26/10/2000
408 3 1	PAGADO	250	SEGO SEGURIDAD OPTIMA SA	13/10/2000
4083329	PAGADO	315170	ALBERTO NEUMANN	12/10/2000

Movimientos

456918 Pago TOTAL a Tercero PAGADO al 17/11/2000 : DOLAR USA 17.70 Fecha 17/11/2000 09:45:30 A

Carta :0045/2000 de Aviso al Ajustador : CRAWFORD-THG FRY & BEHR S.A. Fecha 17/11/2000 09:43:40 AM A

Estado de Prima al 17/11/2000 09:43:32 AM

Documentos Solicitados

Hoja de Coberturas

Informes

Observaciones al Siniestro

4083390	PAGADO	850391	TRANSPORTES GENERALES ARI	08/11/2000
4083510	PAGADO	1523	INDUSTRIAS DEL ENVASE SA	08/08/2000
4083513	PAGADO	1523	INDUSTRIAS DEL ENVASE SA	13/08/2000
4083514	PAGADO	1523	INDUSTRIAS DEL ENVASE SA	01/08/2000
4083516	PAGADO	1523	INDUSTRIAS DEL ENVASE SA	28/08/2000
4083517	PAGADO	1523	INDUSTRIAS DEL ENVASE SA	18/08/2000
4083519	PAGADO	1523	INDUSTRIAS DEL ENVASE SA	14/08/2000
4083594	ACTIVO	2347	GLORIA SA	05/09/2000
4083598	PAGADO	2274	DISTRIBUIDORA INCORESA SA 1	08/10/2000
4083601	PAGADO	2343	YURA SA	08/10/2000
4083614	PAGADO	996116	BOHREP SRL	09/10/2000

Manejo

Libro

Asegurado

Ajustador

Agente

Otras Vista

Regresar

Inicio Sntros-Transporte - A... Microsoft Word - KL-Anexo... Kalia Leon 08:14 PM

3.5 Carátula del Siniestro

Caratula de File de Siniestros Transporte - Lotus Notes Desktop

Archivo Edición Ver Crear Acciones Texto Ventana ?

Salvar Modifica Siniestro Imprimir Salir Correo Ajustador Movimientos

FILE DE SINIESTRO

No. 4083311
ACTIVO

Unidad Correspondiente: REGIONAL SUR MODIFICAR UNIDAD

Fecha de Registro: 17/11/2000 08:50:46 AM
Tipo de Negocio: COASEGURO CEDIDO

Asegurado: GLORIA SA

Información del Siniestro

Siniestro: Terminal	Póliza N°: 2347 Certificado N°: 200
Producto: TRANSPORTES - CARGA ABIERTA (TRCA)	Vigencia de la póliza 15/06/2000 Fin 15/06/2001
Línea: TRANSPORTES	Ejercicio: 2000
Contratante: GLORIA SA (00000000095967)	Doc. N°: 4393789
Grupo Económico:	Moneda: DOLAR USA

[Sin definir] Katia Leon

Inicio Caratula de File de Si... Microsoft Word - KL-Anexo... 08:15 PM

3.6 Movimientos del Siniestro

Movimiento de Pagos - Lotus Notes Desktop

Archivo Edición Ver Crear Acciones Texto Ventana ?

Salir Realiza Pagos Cerrar siniestro Pago en blanco Modifica Reserva

MOVIMIENTOS

Siniestro : 4083752
Póliza : 1614
Asegurado : AUSTRAL GROUP SAA
Monsda : DOLAR USA

Línea : TRANSPORTES
Producto : TRANSPORTES - CARGA ABIERTA
Vigencia : 30/05/1997 -
Agente : J.H. IBEROAMERICANA CORREDORES DE SEG.

COBERTURA	SOLARE CORALON	RESERVA	PERDIDA	SUNKRATIO	GASTO	IMP	SALDO DE RESERVA
TODO RIESGO CLAVICULA "A"	1,149,260.47	1,000.00	0.00	0.00	1.00	0.00	1,000.00
SUB-TOTALES	1,149,260.47	1,000.00	0.00	0.00	1.00	0.00	1,000.00
OTROS CONCEPTOS							
AJUSTADOR	0.00	100.00	0.00	0.00	1.00	0.00	100.00
SUB-TOTALES	0.00	100.00	0.00	0.00	1.00	0.00	100.00
TOTALES:	1,149,260.47	1,100.00	0.00	0.00	2.00	0.00	1,100.00

Mayor Detalle

[Sin definir] Katia Leon

Inicio # Movimiento de Pagos... Microsoft Word - KL-Anexo... 08:17 PM

ANEXO 4
CARACTERISTICAS TECNICAS
ACSEL/X

SERVIDOR ORACLE

RS/6000, UNIX, Disco de 4.5 Gb, 2 Discos de 9.1 GB, 4 tarjetas Ethernet, 2 Procesadores de 333 Mhz. (O/C 393-1999)

ESTACIONES DE TRABAJO

PC Pentium, RAM 64MB, WINDOWS 95

DEVELOPER RUNTIME 6.0

LSX.DLL

LIMITACIONES

Si bien la base de datos ORACLE permite un manejo intenso de OBJETOS-RELACIONES. Esta característica no ha sido explotada aún por el sistema.

POSIBILIDADES DE DESARROLLO

El sistema ACSEL/x está diseñado bajo un esquema relacional, lo cual proporciona amplia flexibilidad a nivel Base de Datos. Asimismo, el sistema es configurable, permitiendo decidir características a lo largo de todo el sistema.

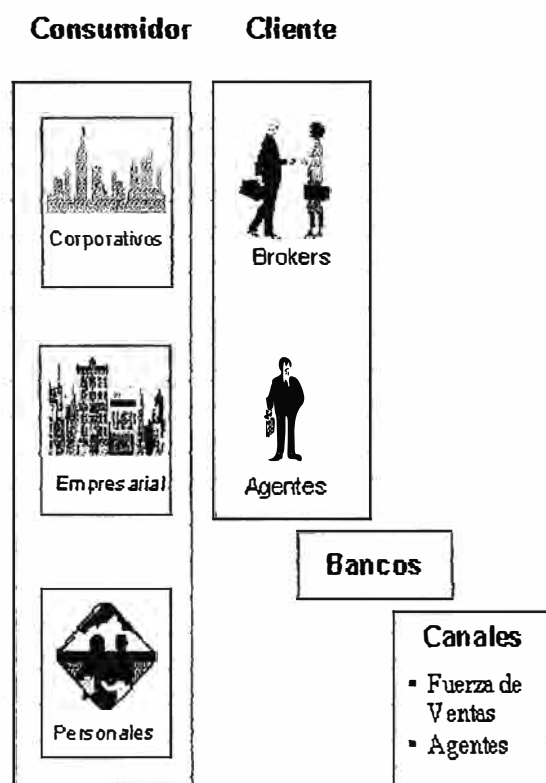
Las nuevas características son fácilmente implementables sobre la base de los conceptos ya definidos. De más está decir que los proyectos posteriores al aquí presentado han tomado las definiciones hechas y sobre ellas han adecuado su funcionalidad.

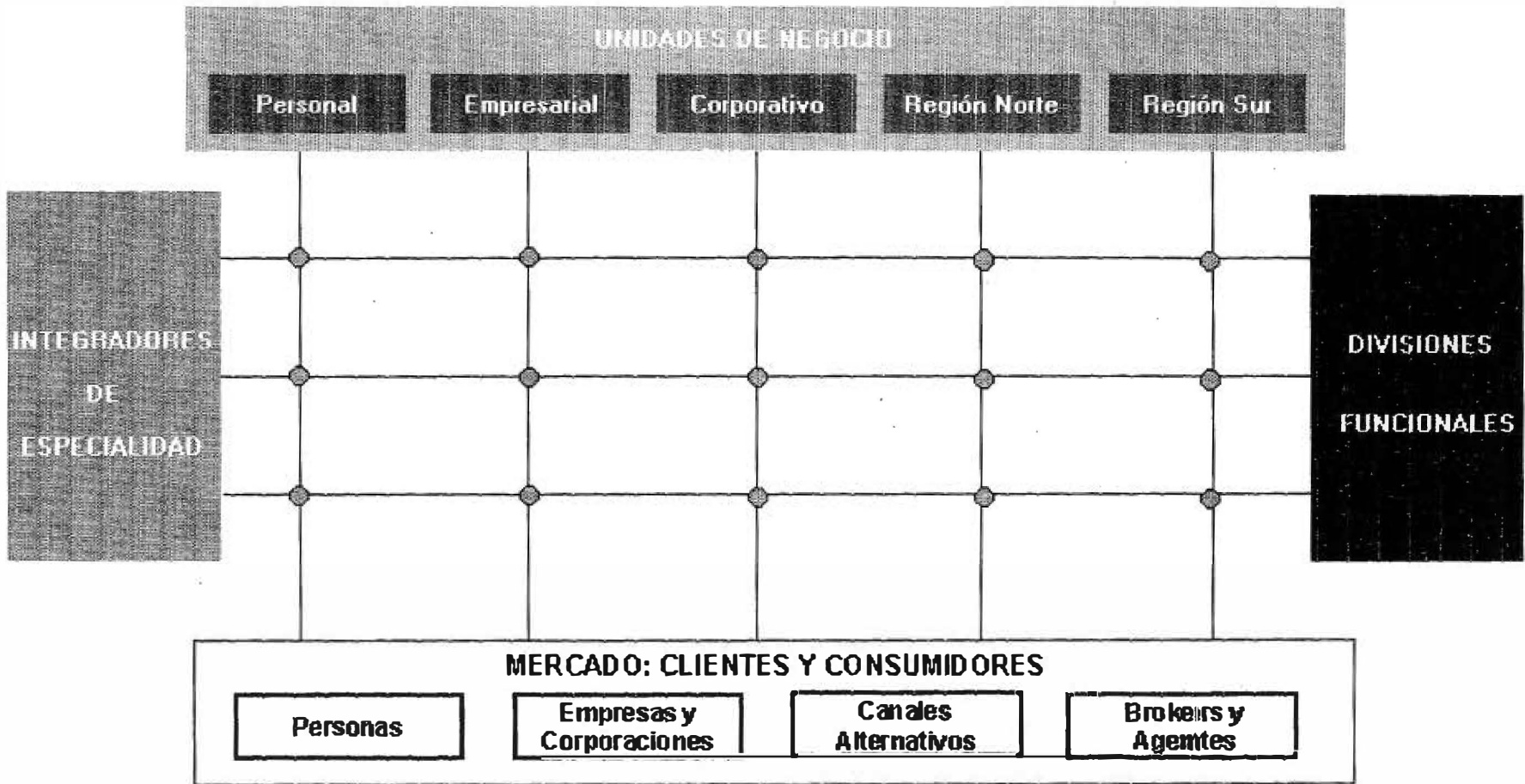
Por otro lado, el acceso a internet desde la aplicación actual es posible gracias a la herramienta utilizada (Developer 6i), aunque aún no se han establecido proyectos que exploten esta característica.

ANEXO 5

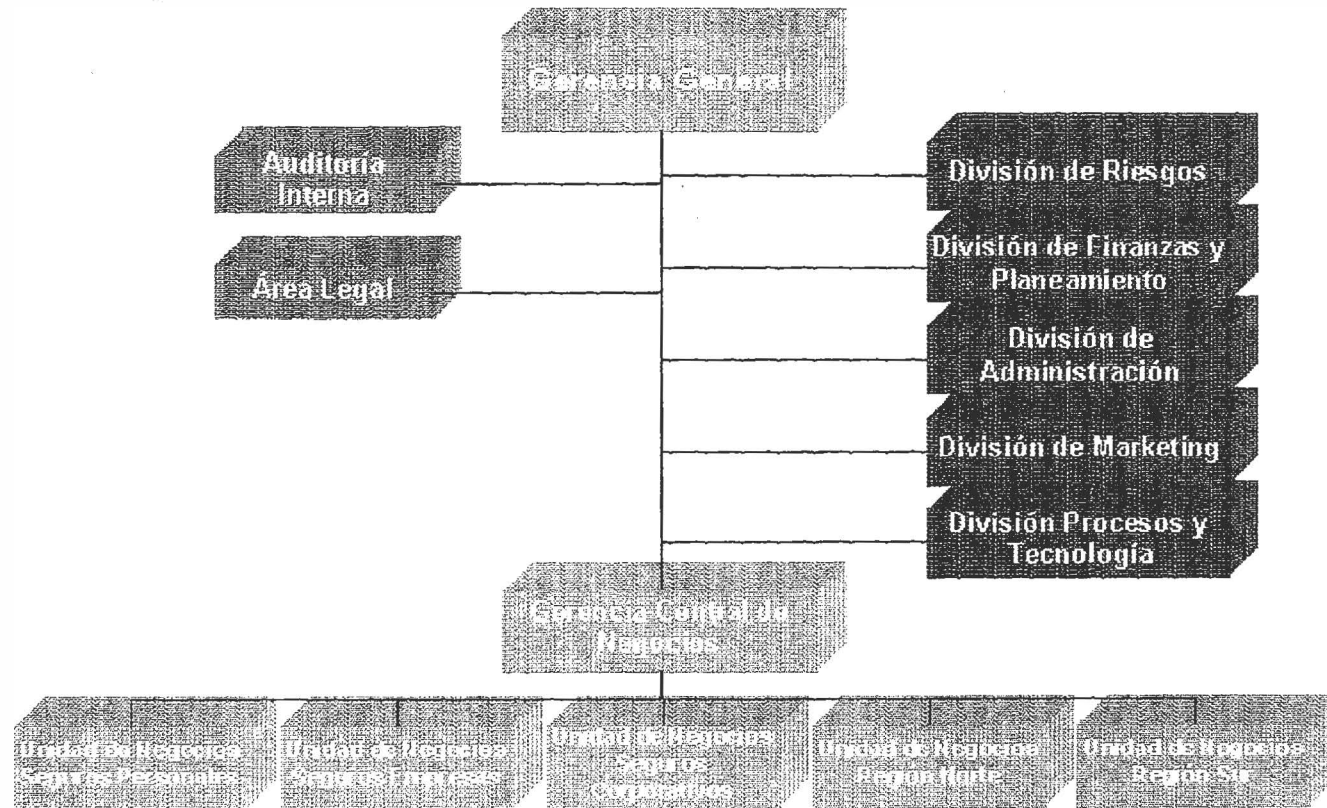
ESTRUCTURA ORGANIZATIVA PACIFICO PERUANO SUIZA

En Agosto de 1999, la Compañía tuvo un gran cambio en su Estructura Organizativa. Se reorientaron los esfuerzos de la Compañía hacia los mercados conformados por el tipo de cliente naciendo así las Unidades de Negocios Personales, Empresariales, Corporativas y Regionales Sur y Norte. A continuación mostramos algunos diagramas que resumen la nueva esencia de la empresa





Organigrama General



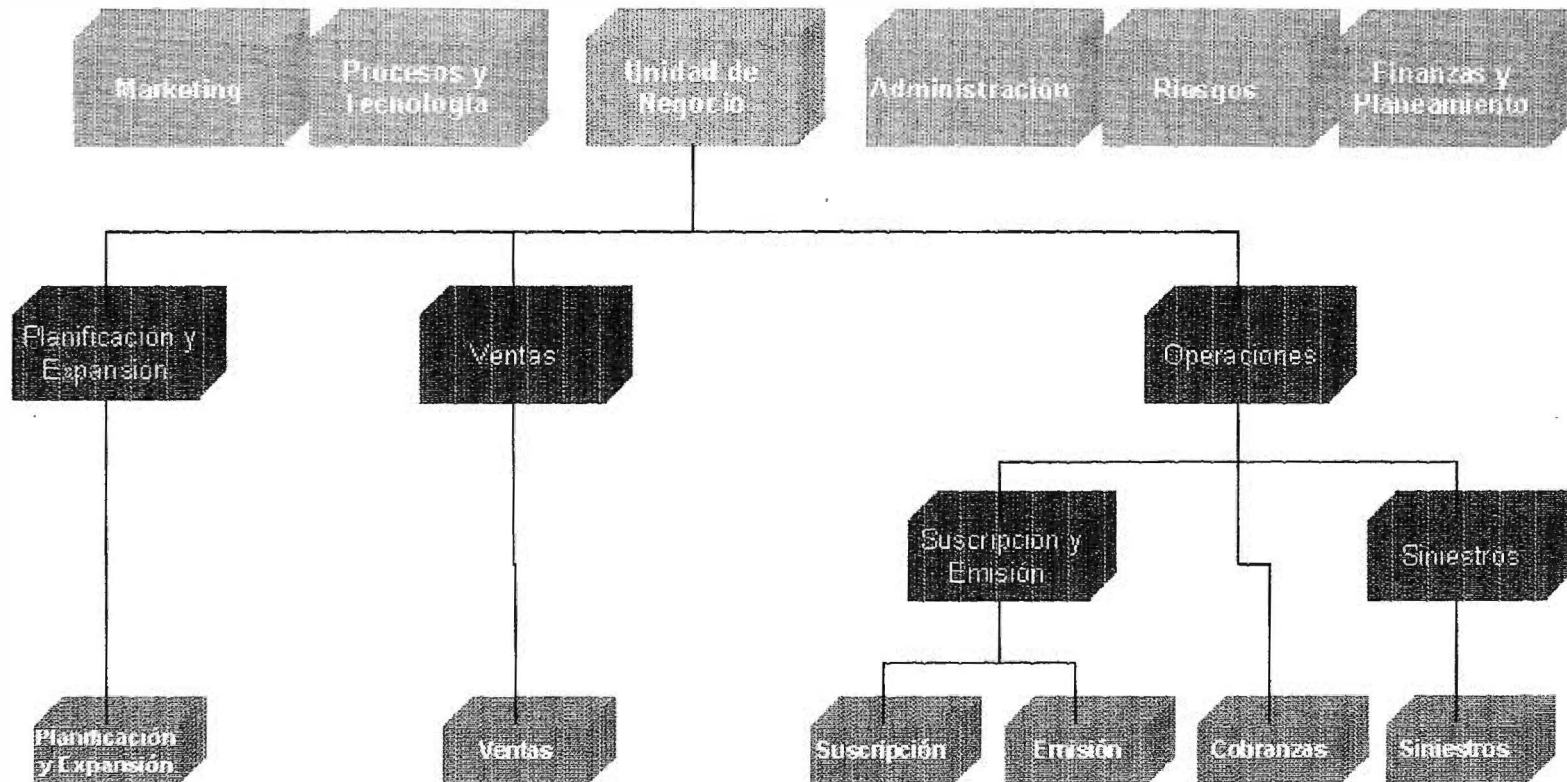


PACIFICO

Peruano Suiza

Cambios en la Estructura Organizativa

Organigrama de Unidad



Mapa General de Procesos - Unidades de Negocio

