

Perici**a**

Nº 79
Marzo 2019

SEGUNDA ÉPOCA

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

ENCUENTRO CON
JULIÁN HERRERA
(PLUS ULTRA)

AIS, UN LENGUAJE
UNIVERSAL EN LA
MEDICIÓN DE LA
GRAVEDAD DE LAS
LESIONES

CURSOS CEAPS, A
LA VANGUARDIA
DE LA FORMACIÓN
PERICIAL

**LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS
REVOLUCIONAN EL SECTOR ASEGURADOR**

En portada

Las nuevas tecnologías revolucionan el sector asegurador.

Tecnologías como big data, blockchain e internet de las cosas están impactando en el sector asegurador. La prevención de accidentes, sus notificaciones instantáneas, los peritajes online o los trámites y autorizaciones, por ejemplo, serán más ágiles, seguros y sencillos.

sumario



Pericia

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN DE PERITOS
DE SEGUROS Y COMISARIOS DE AVERÍAS
(APCAS)



Marzo 2019
Nº 79 (segunda época)

Director:
Carlos Alonso

CONSEJO DE REDACCIÓN
Francisco de la Puente Álvarez
Antonio Terroba García

COMISIÓN EJECUTIVA DE APCAS
Presidente:

Fernando Muñoz Echeverría

Vicepresidente:

Francisco de la Puente Álvarez

Secretario:

Josu Martínez Martínez

Tesorero:

Juan Miguel Álvarez Otero

Vocales:

Miren García Echeveste

Aquilino Muñoz Vargas

Santiago Calzado Pujol

Pablo Molina Vidal

Lorenzo Martínez Mas

Fco. Javier López Rodríguez

Responsable de Comunicación y Marketing:

Guillermo del Olmo Rosa

ESTA REVISTA ESTA ELABORADA POR:

inese
Wilmington Risk & Compliance

Avda. del General Perón 27, 10ª Plta.
28020 MADRID
Teléfono 913 755 800
inesemad@inese.es • www.inese.es

FOTOMECÁNICA E IMPRESIÓN
GRÁFICAS ARIES

PUBLICIDAD
DEPARTAMENTO COMERCIAL APCAS
Teléfono 618 577 196

EDITA
ASOCIACIÓN DE PERITOS DE SEGUROS Y
COMISARIOS DE AVERÍAS (APCAS)
Pajaritos, 12- 1ª planta, oficina 2
28007 MADRID
Teléfono 915 98 62 50
Fax 915 35 44 80
info@apcas.es • www.apcas.es

Encuentro con 10

Encuentro de Julián Herrera, subdirector general de Seguros Generales de Plus Ultra Seguros, con Fernando Muñoz, presidente de APCAS

Información Adartia 15

Día a día 16

Miguel Ángel Lamet, presidente y director general del Grupo COMISMAR



Miguel Ángel Lamet



Fernando Muñoz y Julián Herrera

Perito y además... 18

Josep Sarrión Roig

Noticias APCAS 23

Pericia al volante 26

La repercusión de los resaltos en el transporte sanitario de emergencias, por Mateo Lafragua, Premio 'Ciudadano Ponle Freno 2018'

Seguridad Vial 29

Par Motor / Siniestro Total

Formación CEAPS 30

Cursos CEAPS, a la vanguardia de la formación pericial.

Inteligencia Visual 32

Bdeo, inteligencia visual al servicio de la industria del seguro.

Perito y Xt50 34

Tribuna 36

La Abbreviated Injury Scale (AIS), un lenguaje universal en la medición de la gravedad de las lesiones, por Rebeca Abajas, profesora asociada en la Facultad de Enfermería de la Universidad de Cantabria y miembro del Grupo de Investigación de Enfermería del IDIVAL

Documento en páginas centrales

El valor de nuestros datos, seguridad y amenazas en vehículos conectados

David del Olmo,
Perito Judicial Informático Forense. Máster en Informática Forense y Pericial

NUEVO GT ESTIMATE
DISEÑADO PARA EL PROFESIONAL QUE SE MUEVE

...

¡Muévete!



MÁS MODERNO • MÁS RÁPIDO • MÁS SENCILLO



¡Queremos (m)otivar
tu SALTO DIGITAL!

¡Hablemos!

902 144 255
gtmotive.com

editorial)

La labor del perito, clave en la experiencia de cliente

Vivimos permanentemente conectados, lo que supone facilitar, de una forma u otra forma, de manera consciente (cesión de datos a terceros) o inconsciente (IoT, wearables, coche conectado...) una importante cantidad de datos que son gestionados por organismos, entidades y empresas, incluso de forma automatizada, y que son utilizadas para adelantarse a nuestros gustos, personalizar sus servicios o, en el caso de las aseguradoras, ser capaces de analizar los riesgos con mayor precisión.

El trato personal por parte de los profesionales no dejará de ser un valor añadido a un servicio que va creciendo cada vez más en calidad

Muchas son las aseguradoras que han dado ya un paso al frente para adentrarse de lleno en esta vertiginosa transformación digital. Una de ellas es MAPFRE, que registró el año pasado un total de 21 millones de transacciones totalmente automatizadas, según reconoció su presidente, Antonio Huertas, en una entrevista realizada por la directora general de INESE, Susana Pérez, durante el Foro de Alta Dirección Aseguradora que inauguraba la Semana del Seguro 2019. A pesar de ello, añadió “hay unas líneas que no debemos pasar”, puesto que “habrá momentos claves en esa interacción donde la intervención de la persona que interactúe con el cliente afectado va a ser realmente valiosa”.

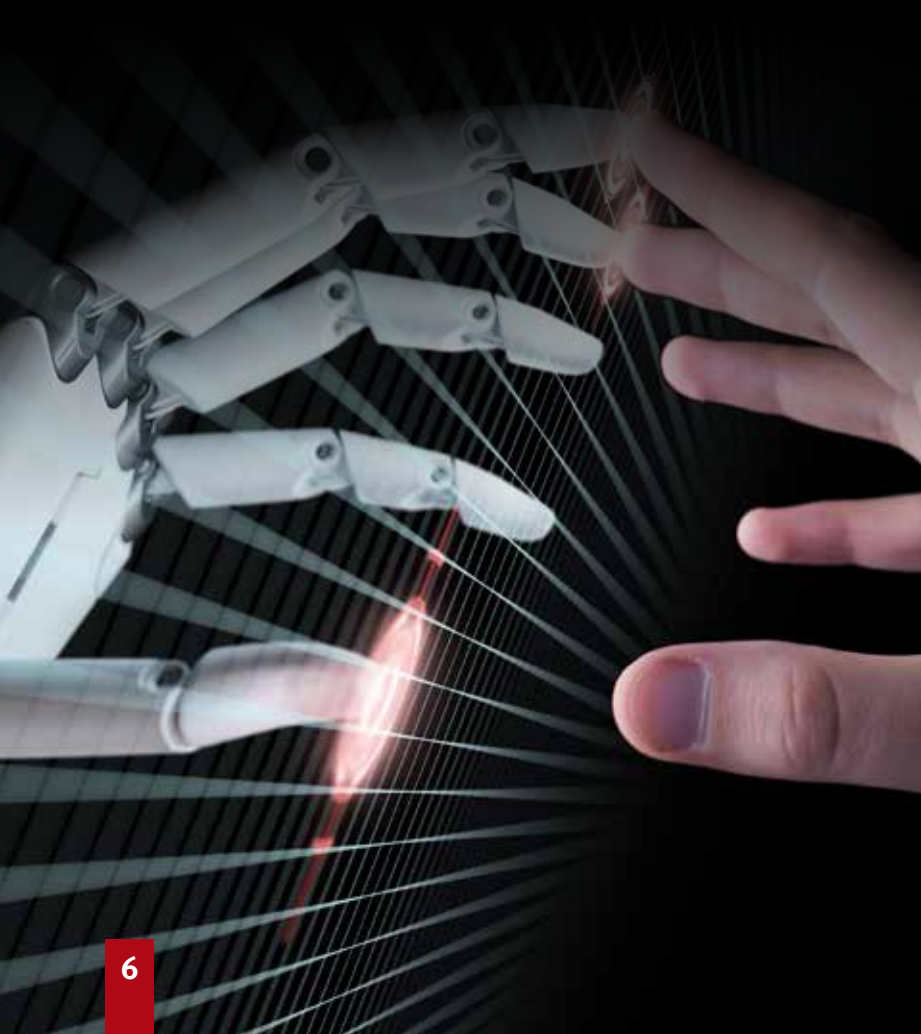
En APCAS coincidimos con el presidente de MAPFRE en que hay momentos claves donde la intervención de la persona, de profesionales como los Peritos de Seguros y Comisarios de Averías, es y continuará siendo fundamental. Porque a pesar de que nuestra profesión se está viendo también afectada por el avance tecnológico y no deja de haber cierto resquemor hacia el cambio tan brutal que se avecina, contamos con nuevas herramientas que nos permiten hacer mejor nuestro trabajo, lo que redundará en una mayor satisfacción del cliente. Frente a la robotización y digitalización siempre habrá un trato personal por parte de los profesionales que no dejará de ser un valor añadido a un servicio que va creciendo cada vez más en calidad.

En el mundo del retail esto es conocido como ‘experiencia de cliente’, un concepto que podemos extrapolar al sector asegurador y pericial porque cuando un cliente ha tenido un siniestro y es bien asesorado por un perito esa experiencia le hará ganar en confianza y, por tanto, le llevará a la fidelización. Antonio Huertas se expresaba en esta línea resaltando la labor pericial al ser “una de las funciones más importantes que tenemos en la relación de la aseguradora con el cliente”. En su opinión, “en la mayor parte de los siniestros complejos y de las valoraciones reales, la intervención del perito es clave”. En APCAS, también lo creemos y debemos prepararnos para el futuro, adaptarnos pero no temerlo. En nuestras manos está actualizarlos, formarnos para poder sacar el máximo partido a la tecnología y ser conscientes de que el trato cordial y amable con el cliente, además de un servicio eficiente, será lo que nos haga sobrevivir en estos tiempos de grandes cambios.

(en portada)

Las nuevas tecnologías revolucionan el sector asegurador

Tecnologías como big data, blockchain e internet de las cosas están revolucionando los modelos de negocio de todos los sectores, en general, y del asegurador, en particular, sujeto de un gran proceso de transformación y de adaptación a las propuestas tan disruptivas que ofrece la era digital. La prevención de accidentes, sus notificaciones instantáneas, los peritajes online o los trámites y autorizaciones, por ejemplo, serán más ágiles, seguros y sencillos.



Las nuevas tecnologías ya están teniendo un impacto positivo sobre el sector asegurador, lo que está ocasionando mayor eficiencia a la hora de acercarse al cliente. ¿Y qué se persigue con ello? Sin lugar a dudas, su fidelización. Elena Pablos, directora de Seguros de Minsait, pone como ejemplo la utilización de smart contracts en el entorno blockchain con los seguros de viaje, que se pueden contratar con tan solo un clic durante la compra de un billete. “En caso de un retraso o cancelación del vuelo, se realiza automáticamente la indemnización al asegurado, sin necesidad de notificación del siniestro, creando una experiencia de cliente que contribuye a su fidelización”. Y es que, si Internet supuso la democratización de la información, blockchain va a suponer la democratización de la confianza.

Así lo ha entendido Mapfre Re, que ya se ha unido a cerca de 70 empresas de diferentes sectores para constituir la primera red nacional regulada del mundo basada en blockchain. Alastria, nombre que ha recibido el consorcio y del que también forma parte Minsait, desarrollará la tecnología de registros contables mediante el intercambio de datos con los que se acelerará la transformación digital de distintos sectores y aportará

en portada)

agilidad, veracidad, seguridad y eficiencia en los procesos. En lo que se refiere al sector asegurador, en concreto, la compañía se ha incorporado junto a otras 22 entidades, al Blockchain Insurance Industry Initiative (B3i), con el que han podido realizar pruebas de mercado del prototipo para simular la creación y gestión de contratos Property Cat (de reaseguro para catástrofes) y así probar procesos de postcolocación. Esto se aplicará desde la creación del contrato hasta el cálculo automatizado para el pago de siniestros.

En la misma línea se encuentra la compañía de Defensa Jurídica, Arag, que anunciaba recientemente que sus asegurados cuentan a partir de ahora y de forma gratuita, con un nuevo servicio web que les permitirá, con absoluta facilidad, elaborar

y personalizar contratos y documentos legales adaptados a sus necesidades. Además, podrán realizar cualquier consulta a los abogados especialistas acerca del documento mediante el chat online, así como solicitarles la revisión de este.

LA CLAVE, LOS DATOS

Lo cierto, es que la clave de toda esta transformación son los datos. El estar interconectados genera tal cantidad de información que algunos han llegado a decir que el big data es el “combustible del futuro”, como así lo recoge en un artículo de adndelseguro.com Belinda Reguengo, Head of Analytics de Experian Iberia. Es más, podemos decir que el big data y la inteligencia artificial (IA) “están basadas en esencia en el mismo ADN del negocio asegurador”, según el

director general de Lexis Nexis Risk Solutions en España, Yon Munilla. Como él mismo señala, se trata de “dos nuevas técnicas de obtención, almacenamiento, tratamiento de datos y generación de modelos de aprendizaje de modo automático que podemos utilizar para predecir los riesgos futuros”.

Las empresas tienen muchos retos en la actualidad, pero uno de los más importantes es generar negocio a partir de los datos, empleando técnicas analíticas. La IA se basa en disponer de datos y aprender de ellos identificando patrones y aplicando modelos analíticos avanzados para hacer predicciones a futuro. La IA para las aseguradoras “permite, por tanto, poder pasar de la evaluación de riesgos basada en un comportamiento agregado, a una evaluación

2 GRANDES HERRAMIENTAS SE UNEN PARA DIGITALIZAR LA PERICIA

UNA NUEVA OPORTUNIDAD

XT50 Bdeo

Todos los usuarios (propietarios o colaboradores) pueden utilizar !!YAI! una herramienta de VIDEOPERITACIÓN totalmente integrada.



de riesgos basada en el comportamiento aprendido observando a cada individuo”. De esta forma, se analiza qué clientes suponen un mayor o menor coste para la compañía.

REGULACIÓN

Este panorama tan novedoso y complejo supera las capacidades cognitivas del ser humano para el que el consumidor debe estar protegido por la normativa. Hay que saber que estamos hablando de un aprendizaje automatizado sin supervisión humana, de forma que es necesario plantearse si estas técnicas pueden utilizarse sin restricciones o existe algún riesgo.

Aunque Insurance Europe, la federación europea que agrupa a las asociaciones nacionales de aseguradoras y reaseguradoras, recomienda no crear regulación adicional para el big data en lo que se refiere al sector asegurador, sin embargo, la Unión Europea ha publicado las directrices para el desarrollo ético de la IA. Yon Munilla explica que hay “dos factores fundamentales a los que debe

ajustarse la inteligencia artificial: respetar los derechos humanos fundamentales así como la regulación vigente (‘propósito ético’) y garantizar que la falta de pericia tecnológica en su manejo no causa un daño involuntario (‘robustez técnica’).

En el caso de las aseguradoras, es necesario considerar que el componente ético debe incorporarse en los algoritmos y scores, si su intención es diseñar productos aptos para el futuro en el marco de una organización diversa y con un enfoque ético responsable.

Pero, ¿están las aseguradoras preparadas para todo esto? Según Hugo Paván, responsable del Offering de Seguros de Minsait, “el sector ase-

gurador ha sido muy conservador a la hora de implementar blockchain y otras tecnologías y soluciones disruptivas”. En su opinión, en muchos casos “se debe a la prioridad y necesidad de renovar su infraestructura tecnológica y ecosistemas de aplicaciones, así como a la falta de confianza para intercambiar información con terceros; mientras que en otros, los motivos son las expectativas de que la inversión alcance el coste-beneficio esperado”. Esto, “sumado a que la tecnología se aplica en determinados casos del negocio, ha hecho que empresas del sector vayan más despacio y, en consecuencia, no estén suficientemente preparadas para llevar a cabo este tipo de iniciativas”.

Si Internet supuso la democratización de la información, blockchain va a suponer la democratización de la confianza

ADAPTACIÓN DINÁMICA

Guillermo Herrera, director de IT de Arag, considera, por su parte, que la adaptación está siendo “dinámica mediante la actualización de procesos pero sin parar los servicios, simplemente añadiendo nuevas soluciones que van complementando o sustituyendo a los anteriores”. Su compañía puso en marcha hace años un plan digital como motor de transformación orientado a la mediación, los clientes y la cultura interna de la propia empresa. Para ello, están en constante escucha de necesidades, trabajando con startups y buscando nuevas soluciones.

En referencia a la escucha de necesidades, Arag está profundizando en el conocimiento del mediador y sus clientes para detectar nuevas oportunidades comerciales, así como acompañar a los mediadores en sus procesos hacia la digitalización.

En el caso de las startups se están automatizando procesos para mejorar la experiencia de cliente en momentos tan distintos como el asesoramiento y la compra de productos mediante un chatbot o analizando riesgos con la lectura automática de documentos con tecnologías de lectura OCR y aplicación de IA.

Asimismo, está implementando una oferta de servicios más allá de los seguros con la inclusión de un navegador legal para sus asegurados. “El cliente tiene acceso, y cre-

El sector asegurador ha sido muy conservador a la hora de implementar blockchain y otras tecnologías y soluciones disruptivas

ciendo, a casi 2.000 contratos base personalizables de forma on-line con los datos de cada usuario”, explica Herrera, que añade que en el ámbito de nuevas soluciones, “encontramos la implementación de emisión de las pólizas en un formato 100% digital, acorde con una visión de innovación y sostenibilidad medioambiental de la compañía transformando así el modelo de multicanalidad actual a uno de omnicanalidad”.

Por su parte, Minsait acompaña a las organizaciones en la incorporación de blockchain en todo su proceso de transformación, independientemente de su madurez respecto a este paradigma. A nivel estratégico, participa en el consorcio Alastria, y en cuanto a negocio, forman a responsables en los valores del paradigma blockchain con el objetivo de que puedan definir casos de uso que aporten un valor diferencial.

Elena Pablos, directora de Seguros de Minsait, señala que a nivel tecnológico, cuentan con una unidad especializada y un equipo con experiencia real en múltiples mercados. Además, “hemos desarrollado un ecosistema propio basado en el concepto de blockchain híbrida, que nos permite agilizar el despliegue de proyectos sobre enfoques permisionados, aportando, a la vez, valores de transparencia propios de las blockchain públicas”.

A día de hoy, los casos de Arag y Minsait no son generales. Queda mucho camino que recorrer, admite Belinda Reguengo porque hay todavía compañías del sector asegurador y de otros muchos que “no han comenzado a sacar el máximo rendimiento de los datos con los que cuentan y se han visto lastradas por sistemas legacy o procesos obsoletos. Está claro que deben acelerar el paso para no quedarse atrás en el mundo hipertecnológico en el que desarrollan su actividad”.



BruMed Peritos Navales, a su servicio en Baleares

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



(encuentro) con...

Encuentro de **Julián Herrera**, subdirector general de Seguros Generales de Plus Ultra Seguros, con **Fernando Muñoz**, presidente de APCAS

El sector asegurador está trabajando desde hace años para ofrecer un mejor servicio a sus clientes y que estos se sitúen, aún más, en el centro de su negocio. Así, uno de los retos más inmediatos en la transformación del sector asegurador es la orientación al cliente. Y aquí aseguradoras, mediadores y peritos tienen un papel fundamental para mejorar la experiencia de los clientes en un momento clave, a través de la correcta y eficiente gestión del siniestro. Julián Herrera, subdirector general de Seguros Generales de Plus Ultra Seguros, y Fernando Muñoz, presidente de APCAS, en un encuentro amistoso y distendido, comentan también que el contacto humano seguirá siendo el valor añadido del sector en la era de la digitalización.

PERICIA.- ¿Por qué el Seguro no tiene una buena imagen con lo relevante que es para la economía y la sociedad en España?

JULIÁN HERRERA.- Es cierto que el sector no ha tenido muy buena prensa en el pasado, y creo que esto tiene que ver con las expectativas del cliente en cuanto al servicio. No obstante, desde hace años y desde diferentes organismos, hay muchas iniciativas para cambiar esta imagen y también para hacer que el lenguaje y la terminología de los seguros sea más entendible. Aquí me gustaría destacar iniciativas como “Estamos Seguros” promovida por UNESPA.

En definitiva, tenemos mucho trabajo por hacer, pero la realidad es que la tendencia está cambiando. Un claro ejemplo lo vivimos con la anterior crisis económica, de la que el sector asegurador no solo supo salir inmu-





El cliente, en el centro de la estrategia

reforzar sus márgenes y su solvencia.

Esto demuestra que hay mucha profesionalidad en la gestión del negocio asegurador y todo ello, contribuye a que la imagen del sector, en general, sea cada vez mejor.

FERNANDO MUÑOZ.- Hace treinta años el negocio era muy técnico y endógeno. El cliente era mucho menos importante y yo creo que gran parte de la mala imagen del Seguro viene de entonces, lo que resulta algo difícil de desactivar.

Otra razón es que el negocio es prudente por naturaleza. Esto no va bien en una sociedad en la que la batalla de la imagen es feroz en otros ámbitos. Nos cuesta mucho galopar con respecto a otros sectores como pueden ser la distribución o la banca comercial, que tienen una agresividad mucho mayor en cuanto a mostrarse al cliente con el perfil que más les interesa. Porque lo que está claro es que aquí no hay

más debate que cliente, cliente y cliente.

Otro matiz interesante es la guerra de precios en la que se ha metido este negocio. Los peritos hemos percibido desde hace tiempo que antes había una gran imagen de marca respecto al Seguro en general y esto ha sido tapado por la guerra de precios durante mucho tiempo, que al final se convierte en un producto en el que la lucha es la imagen y en el que el consumidor no aprecia la diferencia entre una compañía u otra. Pero todos estamos trabajando mucho dentro del sector para que esta imagen cambie, aunque es verdad que no podemos ser tan agresivos como Zara o Amazon precisamente por esa prudencia de la que hablaba antes.

JULIÁN HERRERA.- Es cierto que se está produciendo toda

una revolución en los hábitos de consumo y que, tradicionalmente, el cliente espera del seguro

la misma experiencia que obtiene de otro tipo de productos de otros ámbitos totalmente distintos a nuestro sector. Pero, al mismo tiempo, es raro que ese mismo cliente piense en contratar un seguro un sábado por la tarde. Por tanto, se trata de un producto distinto. El cliente no busca en el seguro una satisfacción y, por eso, no le dedica tiempo. El seguro es un producto financiero, que es más difícil de entender que otros productos, y también el cliente muchas veces ve al seguro como un mal necesario. Todo esto afecta a la imagen del seguro. Tampoco podemos olvidar que somos un sector muy prudente, lo que nos condiciona a no ser tan agresivos porque somos un sector que se gestiona a medio y largo plazo.

FERNANDO MUÑOZ.- Desde luego que es difícil explicar que

encuentro con)

no solo es un producto financiero con el que has ido ahorrando sino una prima que vas pagando por la cobertura de un servicio que ni se palpa ni se ve. La gente no tiene una percepción del riesgo y el seguro es precisamente lo que cubre, el riesgo. Cuando tienen un problema es cuando están pendientes de nosotros y ya no te vale con cumplir sus expectativas, sino que tienes que superarlas.

JULIÁN HERRERA.- Efectivamente, en el sector asegurador uno de los puntos de contacto con el cliente se produce en un momento crítico, que es el siniestro. Y en momentos como ese es donde la mediación tiene un papel muy importante. Estoy convencido de que, a pesar de la relevancia de la tecnología, de la digitalización, de la inteligencia artificial, etc., en el sector asegurador seguirán existiendo momentos clave, como son la contratación y la prestación del servicio, donde el contacto humano es y será fundamental.

Los clientes del sector asegurador necesitan tener a una persona que resuelva sus dudas y por eso, en Plus Ultra Seguros

creemos en la importancia del papel de los mediadores. Los mediadores son quienes acompañan y conocen de primera mano las necesidades del cliente. Al mismo tiempo, los mediadores tienen un conocimiento exhaustivo y en profundidad del producto. Ahí es donde está la oportunidad para que las aseguradoras demos una mayor satisfacción a nuestros clientes.

FERNANDO MUÑOZ.- Así es. Nosotros nos hemos subido a la ola de la tecnología porque pensamos que es una oportunidad para poner en valor nuestras capacidades y nuestro conocimiento con valores como la independencia, que son intemporales. Creemos que el trato humano y la tecnología nos van a hacer mejorar mucho más.

JULIÁN HERRERA.- También tenemos que recalcar que el sector ha cambiado mucho en los últimos 20 años. Antes no había una colaboración tan estrecha y organizada en torno a la estrategia común entre todas las partes implicadas (mediadores, compañías y peritos) en lo que se refiere a la experiencia del cliente. En la actualidad, esa estrategia está alineada y todos estamos trabajando para que la experiencia del cliente sea satisfactoria.

FERNANDO MUÑOZ.- Nosotros entendemos que la mediación es muy importante porque es lo que genera cultura

de seguro. Se ha producido una tremenda profesionalización en este campo, lo que se ha venido notando considerablemente en los últimos años. Hay que alabar el esfuerzo enorme que ha habido por hacerlo mejor, gracias también a las nuevas tecnologías, que permiten a los mediadores hacer su trabajo más rápido y ser más competitivos.

EL CLIENTE, PRINCIPAL OBJETIVO

PERICIA.- En lo que se está también de acuerdo es en que hay que poner al cliente en el centro de todo el proceso, ¿Cómo abordan esto en Plus Ultra Seguros y qué hacen los peritos de seguros para que el asegurado se sienta como un rey?

FERNANDO MUÑOZ.- Yo creo que es una cuestión filosófica más que estratégica. El perito trabaja solo, se pasa el día escuchando que no ha estado acertado y debe tener mucha fortaleza interior para no ceder a la presión, lo que a veces hace que no seamos demasiado explicativos cuando, aparte de hacer la valoración, lo que tenemos que hacer es explicarla. En eso estamos realmente. Nuestros asociados lo están entendiendo, pero queda mucho por hacer y debe formar parte de la filosofía del trabajo del profesional.

Estamos haciendo un gran esfuerzo en formación, tenemos



“En el sector asegurador seguirán existiendo momentos clave, como son la contratación y la prestación del servicio, donde el contacto humano es y será fundamental.”



“Vamos a cambiar de un enfoque de producto a uno de cliente: no me digas para qué siniestro quieres un perito sino para qué cliente quieres un perito”

tanto, en cómo lo explicas y transmites, así que es difícil que lo haga un robot.

JULIÁN HERRERA.- En el Grupo Catalana Occidente, al que pertenece Plus Ultra Seguros, se han venido desarrollando en los últimos cuatro años hasta 60 iniciativas diversas para mejorar la experiencia de sus clientes.

Es cierto que, como comentábamos antes en el sector asegurador, una parte importante de la mejora en la experiencia de los

clientes recae en la correcta y eficiente gestión del siniestro para que en el momento en el que el cliente tenga algún imprevisto, éste se resuelva de forma ágil y profesional. De esta forma, conseguiremos que la experiencia del cliente sea más satisfactoria.

Pero vamos más allá. También queremos que el cliente perciba que estamos a su lado continuamente, ayudándole a prevenir posibles incidentes o a vivir mejor. Por eso ofrecemos, a través de las distintas compañías del

una plataforma digital que ayuda al perito a hacer su trabajo y el año que viene dispondremos de la certificación profesional.

Todo esto tiene que ver no con lo que haces sino con lo que sientes cuando la haces y, por



ADARTIA
CORREDURÍA DE SEGUROS

Tú que trabajas con **Drones**

PORQUE LLEGAS DONDE NADIE LLEGA

Te ofrecemos un Seguro de Responsabilidad Civil para Operadores de Drones

Desde **191**^{'07€/año}

¡Contrátalo ahora!
917819548
aolmedo@adartia.es
www.adartia.es

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

El contenido del presente folleto publicitario es un resumen no exhaustivo de la información de las condiciones del seguro ofrecido, no teniendo en ningún caso carácter contractual alguno. Las coberturas, condiciones de adhesión al seguro y el resto de requisitos serán facilitados por el corredor, previamente a la contratación, a los asegurados que deseen contratar el seguro, así como toda la información y condiciones que se encuentran reguladas en la Ley de Mediación. La efectividad de la contratación dependerá de la valoración realizada por las compañías aseguradoras en función del cuestionario aportado por el solicitante del seguro. Adartia Global, Correduría de Seguros, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo 3.179, Hoja B-4, 1ªª 1ªª. C.I.F. A.95374971, inscrita en el Registro Especial de Corredores de Seguros y de Sociedades de Correduría de Seguros con la clave 3.2428 y con el Seguro de Responsabilidad Civil conforme a lo previsto en la legislación vigente.



Grupo, servicios de valor añadido de todo tipo a nuestros asegurados.

FERNANDO MUÑOZ.- En lo que se refiere a cambiar el enfoque del producto al cliente nosotros vamos a estar en eso en los próximos años. No me digas para qué siniestro quieres un perito sino para qué cliente quieres un perito. Porque un cliente puede querer video peritación o no, así que hay que estar preparados para ofrecerle lo que demande según sus gustos y preferencias.

JULIÁN HERRERA.- Efectivamente, nosotros también trabajamos en esta línea.

FERNANDO MUÑOZ.- Estamos convencidos de que podemos ponerle valor a esta nueva filosofía. La imagen del perito de seguros es de poco simpático pero muy fiable y esa parte de muy

fiable tiene mucho valor cuando hay una crisis de confianza social.

PREPERSA

PERICIA.- Prepersa es una entidad que forma parte del Grupo Catalana Occidente. Sus actividades más destacadas se centran en la gestión de redes de colaboradores que intervienen en los siniestros de las compañías del Grupo.

¿Qué aporta Prepersa frente a otros modelos?

JULIÁN HERRERA.- Prepersa es una organización que no es habitual en el sector. Dentro de todos los grupos aseguradores españoles supone una diferencia fundamental, que, además, nos ha ayudado mucho a alinear, precisamente, todo lo que hemos estado comentando en cuanto

a poner al cliente en el centro de la estrategia. Poder tener un contacto más directo con toda la red de peritos nos ha ayudado mucho a alinear esa estrategia. Creo que Prepersa es y ha sido fundamental a la hora de mejorar la satisfacción del cliente.

FERNANDO MUÑOZ.- Los valores de Prepersa han sido siempre interesantes en el sector. En el cuerpo pericial siempre ha existido la idea de que ser de Prepersa es algo bueno. Muchas veces no te pagan solo con dinero sino también con afección, con formación, con respaldo... y todo eso es muy importante para que el perito no se sienta tan solo.

En nuestro caso, siempre que llamamos como asociación tenemos una enorme receptividad. Ahora mismo tenemos la intención por ambas partes de que la relación sea incluso más intensa.

(información) Adartia

El seguro de Responsabilidad Civil que te hará crecer como profesional

APCAS tiene negociado, a través de la correduría de seguros Adartia, un seguro de Responsabilidad Civil Profesional para los asociados, tanto si trabajan de forma autónoma como si lo hacen a través de gabinete. Este seguro contempla las coberturas más amplias, con retroactividad ilimitada y con unas condiciones económicas muy ventajosas.

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

Desde la Asociación queremos recordarte que, de cara a la renovación de tu seguro de Responsabilidad Civil Profesional, tenemos negociado a través de la correduría de seguros Adartia un seguro con MAPFRE para todos los asociados con unas condiciones muy ventajosas. Igualmente animamos a todos aquellos asociados que aún no se han adherido a esta póliza a que lo hagan desde este mismo año. Estar en la póliza de la Asociación te otorga un extra de seguridad a la hora de realizar tu labor profesional, ya que, gracias a la fuerza del

Adartia Global Correduría de Seguros

colectivo, puedes beneficiarte de las múltiples ventajas que año a año vamos incorporando. Además, en caso de reclamación tampoco estarás solo frente a tu compañía de seguros, sino que estarás bajo el paraguas de protección de la propia Asociación, así como del Departamento de Asesoría Jurídica de Adartia.

Y es que, a partir de 125,26 euros al año, puedes disfrutar de tu seguro de Responsabilidad Civil Profesional, con unas amplias coberturas, retroactividad ilimitada, definición amplia de asegurado, etc.

Queremos recordar que en los últimos años se viene obligando a los peritos a presentar certificados de su seguro a la hora de trabajar con aseguradoras. Por ello, desde Adartia tenemos un ágil sistema administrativo por el que podemos remitir al asegurado su certificado de cobertura en menos de 48 horas desde la solicitud.

Además del seguro de Responsabilidad Civil Profesional, APCAS tiene negociado a través de la correduría de seguros Adartia un seguro de Salud para los asociados y sus familiares. Se trata de un seguro de Asistencia Sanitaria concertado con MAPFRE que dispone de amplias coberturas y de un completo cuadro médico.

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

Antes de renovar tu seguro de Hogar o de Auto, consúltanos para que puedas comprobar que tu seguro actual se ajusta a las condiciones que hay en el mercado.

Puedes contactar con nosotros en el mail contratacion@adartia.es, en el teléfono 917 816 453 o a través de nuestra página web www.adartia.es/digital



(día a día)

MIGUEL ÁNGEL LAMET, PRESIDENTE Y DIRECTOR GENERAL
DEL GRUPO COMISMAR

“Debemos trabajar duro para mejorar, modernizar y reivindicar nuestras profesiones”

El pasado 20 de febrero, Miguel Ángel Lamet recibía la Cruz del Mérito con distintivo blanco en reconocimiento a sus 45 años de trayectoria profesional. Una condecoración que le fue impuesta como una “preciosa recompensa llena de significado por todo lo que representa para cualquiera que esté relacionado con el sector marítimo”, nos dice el galardonado.

Miguel Ángel Lamet no quiere atribuirse él solo este reconocimiento, que considera, sobre todo, un premio para el Comisariado Español Marítimo –que ha gestionado durante 36 años– y, por tanto, para todas las personas que con su trabajo y dedicación hicieron y hacen posible que COMISMAR siga cumpliendo su misión”.

La propuesta para su reconocimiento fue respaldada por varias instituciones y asociaciones del sector, entre las que destacan la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, la Dirección General de la Marina Mercante o el Clúster Marítimo Español. En su opinión, lo más importante en esta vida son las personas y las relaciones afectivas que las unen, así que la condecoración “me ha demostrado, una vez más, que cuento con la amistad y el cariño de mucha gente, ya sea

a nivel personal o representando instituciones y empresas, lo cual, unido al reconocimiento de la Armada, hace que signifique mucho para mí”.



La Cruz del Mérito Naval es el colofón de 45 años dedicados al sector marítimo desde que comenzara a trabajar allá por octubre de 1971 en los Astilleros Nuevo Vulcano de Unión Naval de Levante en Barcelona. Desde entonces, Lamet se ha sentido un privilegiado “en todos los sentidos” al haber tenido siempre muy buenos maestros y compañeros y haber disfrutado enormemente con su profesión.

El actual presidente de COMISMAR trae el recuerdo de su padre, Pedro Lamet, como fundador del Comisariado Español Marítimo, donde ha ejercido la mayor parte de su vida profesional, vinculada en gran medida a la actividad de los peritos de seguros y comisarios de averías.

A lo largo de todo este tiempo, Lamet ha sido testigo de un cambio vertiginoso en nuestro país y, por ende, en la profesión. “El sector ha evolucionado demostrando un comportamiento ejemplar, al satisfacer las exigencias de los clientes, sobre todo en los grandes ramos de masa y frecuencia, mediante una constante adaptación a la demanda de más inmediatez y agilidad en el servicio, aprovechando las herramientas tecnológicas actuales”. En su opinión, esta filosofía “ha ido en detrimento del nivel técnico asegurador que es necesario, valorándose menos la experiencia y



“El Premio COMISMAR versará este año sobre el comisario de averías y será patrocinado por APCAS”

constatándose un nivel inferior de conocimiento y calidad”.

De cara al futuro, el galardonado cree necesario “trabajar duro para mejorar, modernizar y reivindicar nuestras profesiones en sus distintas especialidades, junto a la labor formativa y empleo de herramientas tecnológicas”. Considera que habrá que seguir defendiendo estas actividades en el sector y ante la Administración, como imprescindibles, para facilitar la correcta y justa resolución de las reclamaciones, prevenir daños, y ayudar a frenar en lo posible la picaresca y el fraude que tanto perjuicio ocasiona”.

CUMPLIMIENTO DEL DEBER

En su opinión, el mayor disfrute que proporciona esta profesión es el cumplimiento del deber y del trabajo bien hecho “dentro de la desagradable situación que supone siempre un siniestro”, además de la oportunidad que te ofrece encontrar una gran diversidad de casos y temas que tratar, “lo que hace que este trabajo sea apasionante y puedas aprender continuamente”. También importante la

labor de empresas como COMISMAR a la hora de contribuir a la riqueza del país y al bien común “acotando justamente los daños, realizando ventas salvamentos y colaborando en prevención de pérdidas”.

Por el contrario, estima que hay una falta de reconocimiento y valoración de los peritos de seguros y comisarios de averías y denuncia “la pobre o inexistente regulación y consecuente descontrol de nuestras profesiones, lo que fomenta el intrusismo y la competencia desleal, sin exigirse para poder ejercer, como se hace en otros países, las titulaciones y experiencia básicas, establecer incompatibilidades mínimas para poder desempeñar profesiones tan sensibles como las que nos ocupan o cumplir otros requisitos, como tener un seguro de RC, por ejemplo”.

PREMIO COMISMAR

Una de las razones por las que se le ha otorgado este distintivo es por la labor que ejerce desde la Fundación Lamet, una entidad sin ánimo de lucro que tiene por objeto potenciar el estudio y la investigación científica, jurídica y cultural del sector marítimo, el transporte y especialmente sus seguros, en todos sus ámbitos, promo-

viendo actividades que lleven a un mejor conocimiento de las relaciones entre el hombre y la mar. Dentro de estas actividades destaca el Premio COMISMAR, que este año versará sobre el comisario de averías, con el objeto de estudiar su figura, misión y funciones en la actualidad, desde todos los ángulos posibles. Miguel Ángel Lamet nos anuncia que APCAS se sumará al patrocinio de la edición de este premio, a quien agradece “su valiosa colaboración”.

COMISMAR es miembro de APCAS desde 2002, uno de los primeros gabinetes que se incorporaron como persona jurídica en la asociación, una decisión que fue tomada por el propio Lamet con la idea de “sumar fuerzas, integrando a los profesionales de COMISMAR y de la propia empresa en la asociación para el desarrollo y la defensa de sus miembros y sus profesiones, ayudar y colaborar en la búsqueda de apoyos y realización de proyectos conjuntos, buscando, en definitiva, el beneficio mutuo”.

Otro de los aspectos en los que colabora COMISMAR es en la formación que APCAS desarrolla desde CEAPS, concretamente en los cursos de comisarios de averías, una labor que destaca ante la necesidad de que los profesionales estén bien formados y al día.

(perito y además...)

Escritor



Josep Sarrión Roig

Nacido en la localidad valenciana de Anna en 1948, comenzó como perito judicial en los años 80, fue perito del Fogasa y, después, de los Juzgados de lo Social y de las Unidades de Recaudación Ejecutiva de la Seguridad Social en los 90. Durante más de 30 años ha trabajado además como perito externo para el Consorcio de Compensación de Seguros. Asociado de APCAS desde 1982, en la actualidad es vicepresidente primero en la sección autonómica de la Comunidad Valenciana, cargo que ejerce aportando toda su experiencia una vez jubilado.

Un buen día, una compañía de seguros necesitaba una pericial y acepté el encargo. Esto nos ha pasado a muchos compañeros. A partir de ahí, fui dejando los proyectos de lado y me metí en la peritación, al principio por curiosidad, después por devoción. Esta profesión, aún no he encontrado la respuesta, te atrapa y enamora aprisionándote para siempre. Es como esos amores quinceañeros del ayer con sabor a regaliz, que te mantienen anclado en un puerto sin mar, de por vida.

Bendita (o maldita) profesión que te impide serle infiel, por un lado, y te convierte en un amante “celoso”, por otro. Solo pensar que te puede abandonar por un nuevo amante, te provoca angustia e indignación. Solo hiere quien...

Bendita (o maldita) profesión que a veces te ignora, otras te desprecia y, demasiado a menudo, es ingrata y se comporta tan fría y distante, como un triste adiós.

Bendita (o maldita) profesión que, a pesar de todos sus desplantes, la continúas amando. Un día, en un arranque de rabia y orgullo, te vas, pero todavía no has subido al tren... y ya estás pensando en volver.

Siempre me gustó escribir, pero otra de las cosas que te arrebató esta profesión es el tiempo. Por fin, he podido escribir un par de libros técnicos y dos novelas. La última la presenté hace unas semanas. En ambas novelas aparece un perito de seguros colateralmente pero, no son novelas de seguros. En la primera el perito de seguros se ve envuelto en un incendio que no le dejan investigar. En la segunda, reconstruye un accidente de tráfico, que le deja frustrado e indignado con el sistema. Es mi pequeño homenaje a los peritos de seguros y, de paso, desear que se conozca mejor esta “bendita profesión” a la que tanto he querido.

¡Ah! Se me olvidaban los títulos. “Los sueños ... que no fueron” y “Y tú... ¿Matarías?”

Ambas novelas están gustando mucho. “Los sueños...” ya está en segunda edición.

Ahora mismo estoy ultimando el tercer libro técnico para la misma editorial de los otros dos (Aranzadi), en él se habla de la problemática de la peritación de seguros. Se aportan sentencias, normativas de obligado cumplimiento que los peritos de seguros deben conocer y diferentes metodologías para efectuar las preexistencias y posterior tasación de daños.

Cuando doy algo de formación, algunos jóvenes peritos de seguros, me preguntan:

- ¿Vale la pena dedicarse a esto?
- Yo no te puedo responder –les digo– no soy objetivo.



Josep Sarrión en una firma de ejemplares de una de sus novelas.

(documento)

El valor de nuestros datos, seguridad y amenazas en vehículos conectados

por **David del Olmo**
Perito Judicial Informático Forense.
Máster en Informática Forense y Pericial

Parece algo novedoso, pero desde que hacemos uso del teléfono móvil (ahora smartphone) en el coche buscamos un acceso eficaz a nuestra agenda de contactos, donde existe información como nombre, empresa y número de teléfono, cuando adquirimos o alquilamos un vehículo, desde nuestro móvil hemos buscado la opción de tenerlo sincronizado como principal elección, pero ¿qué sucede cuando vendemos el coche a una compraventa o a otro usuario? ¿Y cuando hemos devuelto un coche de alquiler? ¿Hemos recordado y hemos tenido la precaución de borrar el contenido sincronizado? ¿Hemos restablecido de fábrica el sistema de entretenimiento del automóvil? Probablemente no. Pues esos datos con nuestra agenda de teléfonos, junto a otros del titular de vehículo, han viajado hacia un lugar que desconocemos y el uso de estos podría ser utilizado por ciberdelincuentes para elaborar una suplantación de identidad o elaborar un fraude.

"En 2020, un 75% de los vehículos nuevos dispondrán de conexión a Internet"

VENTAJAS DE UN VEHÍCULO CONECTADO

El vehículo conectado a un ecosistema de soluciones destaca como uno de los espacios más relevantes dentro de la vida conectada de las personas.

Cuentan con varias posibilidades, una es la de incluir una SIM, sistemas Onstar, sistema de entretenimiento del vehículo, que muestra ciertas funciones del smartphone o tableta en la pantalla central, un OBD2 (On Board Diagnostic) sistema de diagnóstico de a bordo, que convierte nuestro vehículo en conectado, a su vez el software de este, facilitará las labores que desempeñan los profesionales del taller, detectando la existencia de una avería, así como su origen o la necesidad

del mantenimiento o desgaste de ciertas piezas.

Los vehículos conectados cuentan con un software que permite tenerlos monitorizados en todo momento, ofreciendo información actualizada a su conductor. Por lo tanto, estaremos al corriente constantemente del estado de nuestro coche.

Además, podemos contar con las siguientes ventajas:

Diagnósticos remotos, tráfico en tiempo real, anticipar un incidente en la carretera, manejar desde un joystick o desde el volante el sistema de entretenimiento para por ejemplo poder leer los mensajes de WhatsApp o correo electrónico o solicitar la navegación a un sitio predeterminado.

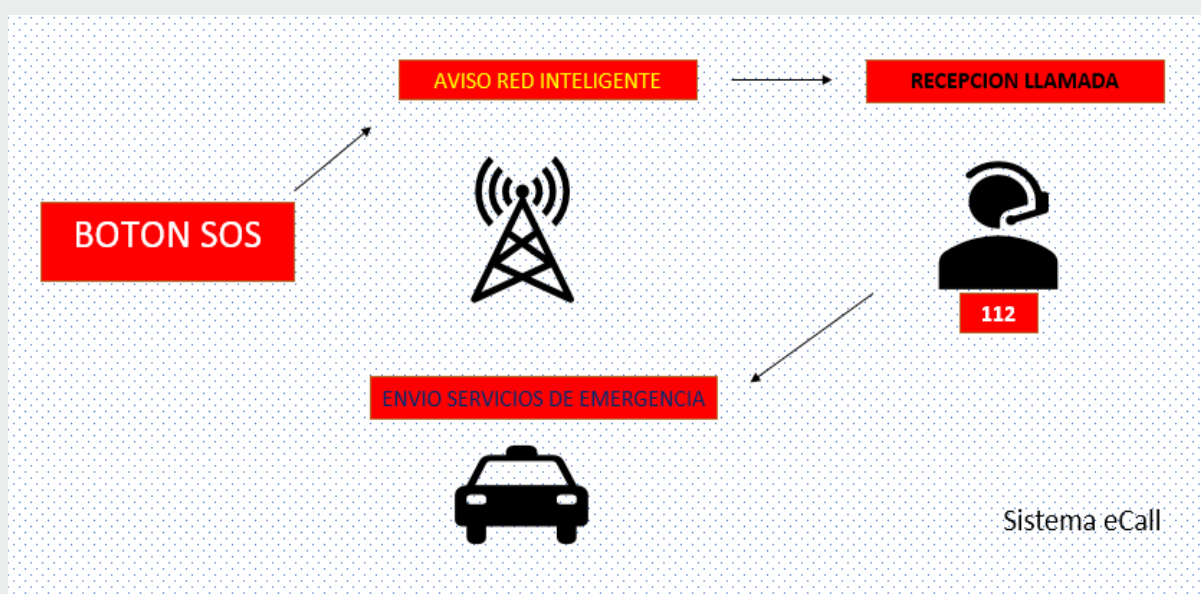
En las motocicletas, igualmente nos encontramos con accesorios que podemos incorporar, por ejemplo, **TPMS** “Sistema de Control de Presión de Neumáticos” que monitoriza a través una app instalada en el smartphone la presión de los neumáticos.

EL SISTEMA ONSTAR

Es una suscripción, en principio gratuita y luego de pago. Se maneja desde el vehículo y a través de una app en el móvil. Permite manejar servicios del coche a distancia, el diagnóstico del vehículo, la navegación paso a paso, la asistencia de vehículos robados y dispone de una conexión 4G que se puede compartir con los ocupantes.

ECALL

El **eCall** es una innovación tecnológica capaz de realizar llamadas al 112 en caso de accidente.



*El vehículo actúa como baliza en caso de accidente.
(obligatorio en Europa para vehículos nuevos desde 2018)*

RECOMENDACIONES

1. Dar la baja de los servicios asociados a las app y talleres vinculados cuando cambiemos el vehículo, debemos saber que la matrícula del vehículo puede ir asociada a varios servicios. El titular cambia, pero la matrícula para la aplicación no.
2. El sistema de entretenimiento del vehículo deber estar actualizado y dispositivos conectados al mismo también, como si de un ordenador personal se tratase.
3. Restablecer o borrar el sistema de entretenimiento, asegurándonos que no existe ningún dato antes de venderlo o sustituirlo por otro vehículo.
4. Saber qué datos se están compartiendo y cómo se utilizan.
5. Tener el derecho al acceso a nuestros datos para mejorar la experiencia en la conducción.

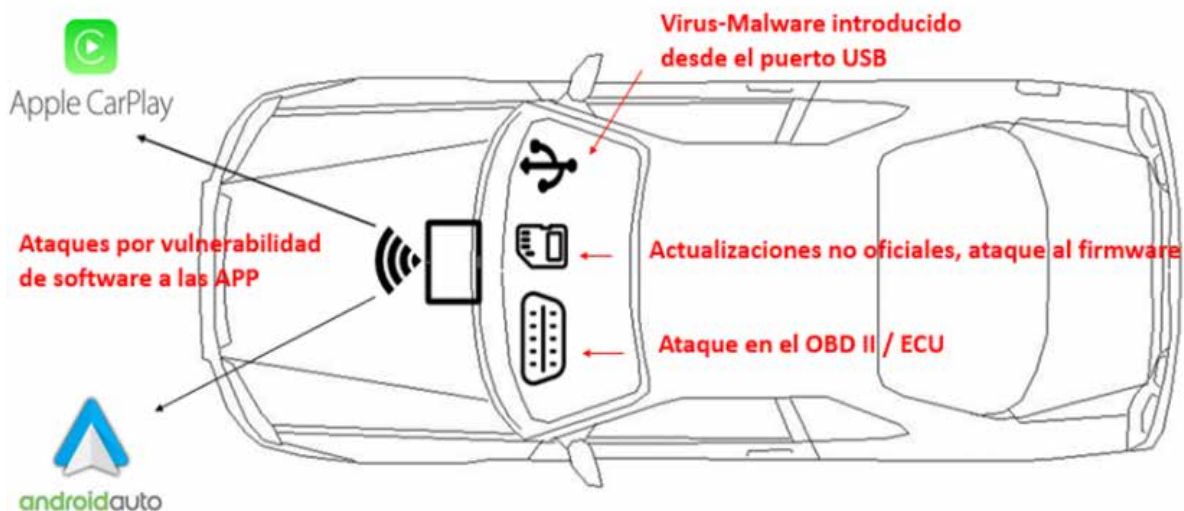
AMENAZAS EN VEHÍCULOS CONECTADOS

El automóvil de hoy en día es un dispositivo inteligente y altamente sofisticado como puede ser un ordenador o un teléfono móvil, es rastreable por naturaleza, muchos servicios requieren el uso de la ubicación, esto implica riesgos asocia-

dos a internet y ciberdelincuencia. El reto de los fabricantes es la seguridad de la conexión y privacidad del usuario (imaginaos que alguien se hiciera con las credenciales y pudiera controlar algunas de las funciones sin nuestro consentimiento)

Otro de los peligros que detectamos es la manipulación por

parte de un usuario no experto con los sistemas de diagnósticos de vehículos, ya al alcance de muchos por poco dinero, la manipulación y el borrado de códigos de averías y la no reparación de la misma es un peligro directo para el vehículo y los ocupantes.



documento)

HERRAMIENTAS FORENSES

El mercado forense de vehículos va avanzando poco a poco, pero ya contamos con dos grandes herramientas que veremos durante el curso.

La primera permite obtener los datos pre-colisión del vehículo, ofreciéndonos datos tan importantes como:

Especificaciones del airbag, datos del tipo de accidente, choque frontal, choque trasero, lateral, velocidad, RPM del motor, estado del sensor del freno, si estaba puesto el cinturón y lo más destacable es

que pasaba en el vehículo 5 segundos antes del siniestro, expresado mediante gráficas de los eventos y sensores del vehículo.

La otra herramienta que tratamos permite obtener e interpretar de forma rápida e intuitiva los datos de los sistemas del vehículo, algunos de los eventos destacados que nos puede informar es la ubicación del GPS, cuando se encendieron y se apagaron las luces, donde estuvo estacionado el vehículo, los datos de apertura y cierre de puertas, esto último puede ser una pieza de información sorprendentemente útil para los investigadores, analistas, peri-

tos de automóviles, aseguradoras, atestados y contra informes.

- **Obtención física y lógica.**

En informática forense es fundamental contar con herramientas que nos permitan la extracción física de los datos, para obtener datos intactos y borrados de diversos dispositivos.

Este documento forma parte del curso 'Evidencias electrónicas y fraude on-line' que David del Olmo imparte para CEAPS, el Centro de Estudios de la Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías. Los interesados en obtener más información pueden obtenerla en apcas.es



Datos que se pueden obtener.



La Comisión Ejecutiva de APCAS analiza su estrategia para 2019

En lo que llevamos de año, la Comisión Ejecutiva ha mantenido varias reuniones, combinando el uso de la tecnología que permite el desarrollo de videoconferencias con la celebración de reuniones presenciales. El objetivo es realizar tanto un seguimiento del día a día de la organización como analizar la evolución de los proyectos asociativos.

En formación, se ha evaluado muy positivamente la trayectoria del CEAPS, constatándose su buena salud y capacidad de generar oferta formativa abundante y de alto interés para el colectivo, como es la programada para 2019. Se conocieron los pasos para este año de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad, tras un 2018 de gran actividad, y los trabajos del Observatorio de la Pericia, una herramienta cuyo objetivo es conocer el estado de la profesión.

En cuanto a los proyectos, se hizo balance del desarrollo de la plataforma de gestión pericial XT50 y la oferta de XT50 'freemium', así como del estado de los trabajos para la puesta en marcha de una certificación profesional para los peritos de seguros.

Por otra parte, se acordó el desarrollo de los trabajos para elaborar las bases de APCAS 2030, sobre las que se construirán los nuevos estatutos para la Asociación.

Primera reunión del año de la Comisión de Gobierno

La Comisión Ejecutiva de la Asociación convocó el pasado día 25 de febrero a sus representantes territoriales en lo que fue la primera reunión del año de la Comisión de Gobierno. Para facilitar la asistencia de todos los convocados, aminorando los costes, la reunión se celebró por videoconferencia.

Los objetivos de esta convocatoria fueron, por un lado, exponer los avances relativos al proyecto de certificación profesional y, por otro, presentar la información sobre la elaboración del documento de bases para el proyecto APCAS 2030 y, por último, servir como punto de partida para la preparación de la convocatoria de Comisión de Gobierno ampliada a los presidentes de las organizaciones provinciales de la Asociación que tendrá lugar el 23 de marzo en Madrid.

COMISMAR 75 años de servicios independientes

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



www.comismar.es

info@comismar.es

Tel. (+34) 91 556 19 00

Los miembros de APCAS Empresas ratifican las acciones que está llevando la Asociación

El pasado viernes 22 de febrero, la Asociación convocó una reunión de APCAS Empresas, a la que acudieron Ábaco Asesores Periciales, Ced Pericial, Cesyr Striano y Cutuli, COMISMAR, Crawford, Dekra, Gabiper, LZ Insurance, Niubó Asociados y RTS.

El fin de la misma fue explicar las acciones que se están llevando a cabo desde la asociación en el desarrollo del eje Formación - Digitalización - Certificación, así como acciones de comunicación y RSC en materia de Seguridad Vial, y hacer partícipes a los asistentes de todas y cada una de ellas. Los asistentes aplaudieron las iniciativas que APCAS está llevando a cabo y propusieron nuevas iniciativas que bajo su criterio deberían formar parte del programa de trabajo la organización.



Avances en los grupos de trabajo de Formación y Digitalización

El grupo de trabajo de Formación ha perfilado el calendario de formación de cara a este año.

Los cursos presenciales son: Daños en industrias y negocios (IRD); Evidencias electrónicas y fraude online y Seguridad y reparabilidad de vehículos híbridos y eléctricos (Autos). Como novedad dentro de esta agenda de cursos, se ha impartido un curso de pintura del automóvil (Autos) de prueba en Santiago de Compostela, que una vez realizado se va incorporar al calendario anual de cursos.

La agenda de cursos online incluye los cursos Artículo 38 y peritación de parte; Pérdida de beneficios; RGPD; Estibar y trincar: ahí está la cuestión; Valor real o técnico de los bienes; Manejo de la plataforma XT50 y Peritar ecológicamente: peritar productos sanos.

Acceso a la profesión: el CEAPS, debido a la gran demanda de cursos de formación de acceso a la profesión de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías se ha visto obligado a crear una nueva edición en marzo de 2019, además de la convocatoria habitual en septiembre de 2019.

Desde el centro de estudios agradecen la confianza depositada en la formación de calidad que ofrecen y animan a todos aquellos interesados en formarse en el mundo pericial que acudan al CEAPS como cuna de la pericia.

Toda la información se puede consultar en el apartado de formación de la web apcas.es

El grupo de trabajo sobre Digitalización ha analizado los diferentes aspectos de la digitalización, así como los proyectos que pueden desarrollarse para afrontarlo y cómo afectarán al mundo de la pericia aseguradora.

Se contempló la posibilidad de desarrollar desde la asociación herramientas de apoyo a la peritación en formato digital y generar herramientas propias que ofrezcan a los peritos baremos, tanto en Incendios y Riesgos Diversos como en Vehículos Automóviles, con el fin de poder generar información técnica que ayude a los profesionales en su labor diaria y que esta información sirviera de referencia al colectivo.



Acreditación de nuevos peritos de seguros y comisarios de averías

El Centro de Estudios de la Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías (CEAPS) e ICEA convocó en diciembre los exámenes para la obtención de las distintas especialidades de perito de seguros y comisario de averías que otorga APCAS, así como las pruebas para la obtención de los reconocimientos internacionales correspondientes.

El CEAPS evaluó a todos aquellos profesionales que desean obtener una nueva acreditación para ejercer la profesión de peritos de seguros y comisarios de averías en la sede de la Universidad de Barcelona y en la sede de ICEA, en Madrid.

Los responsables del CEAPS destacaron la opinión positiva de los alumnos con respecto a los cursos de acceso a la profesión impartidos por CEAPS-ICEA, haciendo hincapié en la semana presencial dentro de la metodología de los cursos y agradeciendo no solo la calidad de la materia y del profesorado, sino también la ayuda que les proporciona la asociación en la posterior búsqueda de empleo.

XT50 aumenta su plataforma de servicios "Freemium"



La plataforma de gestión integral de la pericia, XT50, que ofrece la Asociación de Peritos de Seguros y Comisarios de Averías (APCAS), ha llegado a un acuerdo de colaboración con JUMASA, empresa dedicada a la distribución de Recambios Originales y Equivalentes para la carrocería de Automoción, que cuenta con seis plataformas de suministro, repartidas por todo el territorio nacional y un catálogo compuesto por más de 20.000 referencias.

Este nuevo servicio, gratuito para todos los usuarios de XT50, ofrece la posibilidad de realizar búsquedas en la base de datos de recambios que comercializa la empresa JUMASA, donde obtener datos y precios de los mismos.



La Comisión de Seguridad Vial y Movilidad avanza en seguridad vial

La Comisión de Seguridad Vial y Movilidad (CSV+M) ha acordado realizar envíos periódicos a los asociados con consejos sobre movilidad y seguridad vial en pro de dar un mayor servicio a los mismos.

Además, continúa con los trabajos del proyecto DIPAT (Desarrollo Informativo para la Prevención de Accidentes de Tráfico) que sigue avanzando en su objetivo de aconsejar y concienciar a los asegurados.

Desde la CSV+M se confía en que su labor no pase desapercibida tanto para la sociedad como para los peritos de seguros, ya que "la seguridad vial es una cuestión que influye a todos".

GABIPER

Gabinete Técnico Pericial de Seguros Santiago, S.L.

Experiencia y
profesionalidad
a su servicio.

PERITACIONES Y VALORACIONES

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



C/ Montero Ríos, 33 - 1º H ■ 15706 - SANTIAGO DE COMPOSTELA
Tls.: 981 521 963 / 981 521 920 ■ Fax: 981 598 700 ■ e-mail: info@gabiper.es

(pericia) al volante

LA REPERCUSIÓN DE LOS RESALTOS EN EL TRANSPORTE SANITARIO DE EMERGENCIAS

Me atrevería a decir que en otros países no instalan por todas partes resaltos. O bien se recurre a otras estrategias. Por ejemplo, radares de tiempo, pasos estrechos, más control por policía local o de tráfico y, sobre todo, trabajo de concienciación para que la conducción sea más cívica y respetuosa con los límites de velocidad. Entiendo que, en nuestro país, hay conductores que pasan por una calle a más velocidad de la permitida. Son una minoría irresponsable y contra esto no existe mejor solución que la sanción. Debería haber más policía de tráfico en lugares de gran peligro o radares para que sea el infractor el que pague y no la mayoría de la ciudadanía, como ocurre actualmente.

Los resaltos, además de poner en riesgo la vida de los pacientes transportados de emergencia en ambulancia, juegan con la salud de los conductores en general; son incómodos, obligan a reducir la velocidad más de lo permitido, impiden una velocidad más o menos constante dentro del respeto a las señales con el consiguiente aumento de consumo y el aumento de emisiones contaminantes al provocar que haya que frenar y luego acelerar para unos metros más adelante volver a frenar.

En la actualidad, existen resaltos menos perjudiciales para la circula-

ción de vehículos, con menos riesgo de accidentes, más respetuosos con los conductores que cumplen con la señalización y capaces de facilitar el transporte de emergencias con las tecnologías actuales. Son resaltos con altura variable dependiendo de la hora, el tráfico o cualquier otra circunstancia. En algunos momentos,

este tipo de resaltos pueden tener 1 centímetro y en otros momentos más altura y pueden formularse de varios modos y formas. Por ejemplo, asociando el mecanismo de regulación de la altura a un radar de velocidad fijo colocado antes del resalto, de tal forma que el resalto se eleva cuando pasa un coche a más velocidad de la permitida o bien por medio de un programador horario donde se puede regular en los horarios de más riesgo. Tienen muchísimas ventajas y no penaliza a quienes cumplen las normas de circulación. El inconveniente, entre comillas, es un coste más elevado que un resalto estático, pero esto no debe ser óbice cuando estamos hablando de la seguridad de peatones y vehículos.

El Centro Técnico de Motorpress-Iberica y la Asociación Española de la Carretera realizaron ensayos sobre el efecto de los resaltos en diferentes tipos de vehículos y concluyeron que los dispositivos más recomen-



Mateo Lafragua
Premio 'Ciudadano
Ponle Freno 2018'

pericia al volante)

dables en entornos urbanos donde la velocidad sea de 50-60 km. son los de 3 cm., si bien pueden resultar peligrosos para vehículos de carga, servicios de emergencias y motocicletas incluso a menor velocidad. Los dispositivos de 7 cm. no son recomendables para ningún tipo de vehículo y prácticamente a ninguna velocidad de circulación, pensemos que la normativa actual permite 10 cm y 1 de margen. Los reductores de velocidad tipo resalto no son las medidas más adecuadas, ya que existen otras medidas más efectivas y menos perjudiciales, tanto para las emergencias como para los conductores que sí cumplen las normas de tráfico. Por otra parte, pruebas desarrolladas por asociaciones de carreteras totalmente a favor de frenar la velocidad de los vehículos y proteger al peatón inciden en la sustitución de los actuales elementos por otros menos dañinos para con las emergencias y

como mínimo igual de protectores con los peatones, indicando los posibles métodos de sustitución.

Según un estudio realizado, un vehículo puede perder hasta 10 segundos por resalto, una ambulancia de emergencia y dependiendo de la patología del paciente puede perder más tiempo; en el caso concreto de un infarto, cada minuto puede suponer un 10% más de riesgo para el paciente, de lo cual se deduce que esta combinación puede decidir que un paciente salve la vida o no.

Otro estudio realizado sobre pasos de 3 y 7 centímetros de altura lleva a aconsejar descartar totalmente los pasos elevados de 7 centímetros por el riesgo que conllevan, indicando como más aconsejables los de 3; aun así, indican que para el paso de emergencias y transporte sigue significando riesgo. Pensemos que, en la actualidad, los pasos de peatones

elevados son de 10 centímetros con uno de margen y los conocidos como lomos de mula o guardias tumbados tienen 6 centímetros. El mismo estudio indica que los lomos de mula pasados a más velocidad de la permitida, 50 km./h., causan menos daños tanto al conductor como al vehículo. Estas pruebas vienen a demostrar que no era la creencia popular la que así lo indicaba, sino que lo han convertido en un hecho demostrado. De igual forma el estudio indica que una excesiva atención del conductor a los resaltos puede incidir en graves despistes que pueden provocar daños más graves que los que se pretenden evitar.

CONCLUSIONES - PROPUESTAS

Los actuales sistemas perjudican gravemente a las emergencias y no han conseguido frenar a los conduc-



Making the difference



DETALLES
QUE MARCAN
LA DIFERENCIA



Paragolpes que inspiran confianza

Fabricados de principio a fin con todas las garantías de certificación.

PHIRA COMPONENTES AUTOMOCIÓN
Jacint Verdaguer, 58 - 08970 Sant Joan Despí (Barcelona - España)
Tel. 93 480 83 14

Encuentra
todas nuestras
referencias en

PHIRA.ES

pericia al volante)

tores para los que no existen reglas ni límites y, en ocasiones, no tienen conciencia del daño que pueden causar. Estos incumplidores de alto riesgo seguirán en la carretera y lógicamente habrá que defenderse del daño que puedan causar, pero ni lo correcto, ni lo adecuado es sancionar a todos y especialmente a las emergencias. Tendremos que llegar a un consenso de cuáles son los mejores métodos y formas de conseguir el respeto a las señales sin perjudicar a todos los usuarios. Cada vez son más los expertos en emergencias y seguridad que están poniendo en cuestión estos elementos, máxime, cuando existen otras alternativas más seguras y menos dañinas para personas y vehículos y especialmente con los servicios de emergencias. Los estrechamientos de calzada por medio de pinturas y bolardos de plástico, semáforos de velocidad con pasos especialmente pintados, mobiliario urbano y jardinería, pasos en zigzag, badenes llamados inteligentes que solo se elevan cuando hay exceso de velocidad y que permiten ser desactivados por los vehículos de emergencias, semáforos con radar incorporado, semáforos de velocidad... son algunos de los elementos propuestos como sustitución de los resaltos. A esto habría que añadir campañas de educación vial, aunque me temo que en demasiadas ocasiones la educación vial la aprendemos a base de sanciones.

Mi trabajo no pretende ser una tesis de nada. El objetivo es simplemente mover conciencias y ver que al otro lado de los resaltos se han creado otros problemas que también hay que estudiar para ponerlos en la balanza de lo positivo o negativo de estos elementos. Está realizado por una persona que no es experto en seguridad vial ni de emergencias; simplemente soy un diplomado en ser trasladado en ambulancia de urgencia y sufrir las consecuencias de los resaltos. Me he limitado a transcribir

“Los actuales sistemas perjudican gravemente a las emergencias y no han conseguido frenar a los conductores para los que no existen reglas ni límites”

las opiniones de quienes viven y sufren el día a día de las emergencias desde los dos lados, los pacientes y los profesionales. Todo lo planteado es el resumen de opiniones recogidas entre personas del sector sanitario de emergencias, de técnicos en transporte sanitario de emergencias, de conductores y sanitarios que viven el día a día de las ambulancias, de pacientes con distintas patologías trasladados a las urgencias hospitalarias, de asociaciones de usuarios de la carretera, de asociaciones del sector de ambulancias de emergencias...

Mi agradecimiento a tod@s por vuestra colaboración, a las personas que han colaborado con su opinión y con su tiempo, a las asociaciones de carretera, sindicatos, instituciones... que me han facilitado los nombres de sus técnicos y responsables de los distintos departamentos, gracias especiales a los pacientes trasladados de emergencia que me habéis trasladado vuestras malas experiencias en los resaltos y a tod@s los que, además de colaborar cada cual dentro de sus posibilidades, me habéis animado a continuar... Mi trabajo no habría sido posible sin vuestra colaboración y participación.

La forma de atención a los pacientes con necesidad de atención médica urgente ha cambiado mucho en los últimos años. Aquel llegar de la ambulancia de emergencia con el objetivo casi único de recoger al paciente a toda velocidad y, sin más miramientos, trasladarlo a las urgen-

cias hospitalarias hoy no es el objetivo. Las actuaciones actuales siguen consistiendo en llegar rápido, pero la prioridad realmente importante es atender y estabilizar al paciente y, luego, decidir la forma de traslado, su urgencia y el sistema de transporte más adecuado. Lo que no ha cambiado es la máxima de un segundo puede salvar una vida y, los resaltos son la antítesis de esta máxima.

Me voy a permitir una pequeña observación con el fin de entender la dificultad que la realización de mi trabajo me ha supuesto. A nivel personal me ha costado meses, entiendo que cualquiera de nuestras instituciones lo habría realizado en semanas. Primero porque tiene personal técnico y medios; segundo, porque quienes se dedican a esto de las emergencias probablemente les habrían dado más información y tercero, porque habrían aligerado los procedimientos y el resultado lo tendrían en sus manos hace muchísimos meses.

Las coincidencias en las opiniones recogidas sobre este tema podrían ayudarnos a una conclusión final de este estudio y se pueden resumir como sigue: los resaltos no sirven para frenar a quienes no están dispuestos a respetar los límites de velocidad y son el mayor obstáculo en la actualidad para los transportes sanitarios de emergencias pudiendo llegar a poner en riesgo la vida del paciente transportado dependiendo de su patología.

Mateo Lafragua es el autor del informe ‘La repercusión de los resaltos en el transporte sanitario de emergencias’ del que aquí presentamos sus conclusiones. Las recomendaciones de este doble trasplantado renal y usuario habitual de ambulancia han sido tenidas en cuenta por las Administraciones Públicas y han recibido el premio ‘Ciudadano Ponle Freno 2018’. El informe está accesible en su web www.mateolafragua.org

(seguridad vial)

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



PAR MOTOR

EL NÚMERO DE FALLECIDOS EN LAS CARRETERAS DESCENDE TRAS DOS AÑOS DE SUBIDAS

Aunque el descenso es apenas del 1,5% y está lejos del mínimo de 1.131 de 2015, supone una pequeña victoria en la carretera -más aún teniendo en cuenta que los desplazamientos han aumentado un 2% (7,9 millones más)- y abre la puerta a un cambio de tendencia tras dos años al alza y un estancamiento previo.

En concreto, durante 2018 se han producido 1.072 accidentes mortales (+0,7%) en vías interurbanas, en los que han fallecido 1.180 personas (-1,5%) y 4.515 han resultado heridas graves (-7,6%).

En los últimos diez años, el número de fallecidos en accidente de tráfico ha disminuido un 46%, pasando de los 2.180 fallecidos en 2008 a los 1.180 fallecidos en 2018. En ese mismo periodo, los desplazamientos de largo recorrido han aumentado un 5%, el parque de vehículos un 9% y el censo de conductores un 13%.

Así lo ha destacado el ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, en la presentación del informe, junto al actual director de la DGT, Pere Navarro, donde ha recordado que estas cifras deben tomarse como provisionales, ya que se toman hasta las 24 horas después de producirse un accidente, y solamente tienen en cuenta los accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas.



SINIESTRO TOTAL

LA FALTA DE EDUCACIÓN VIAL DE ALGUNAS ESTRELLAS, EJEMPLO NEFASTO PARA LA SOCIEDAD

‘Cazado’ conduciendo a 216 km/h en un tramo limitado a 100 km/h, o ebrio, o con una mano escayolada, o con su bebé en brazos... Estas irresponsables y peligrosas conductas tienen nombre famoso: Benzema, Piqué, Hamilton, Lloris, Ortega Cano, Iker Casillas, Justin Bieber, ‘Tiger’ Woods, Farruquito...

“Ser responsable implica rendir cuentas de nuestros actos; responder de nuestras acciones ante nosotros pero también ante los demás. Habida cuenta que las actitudes y comportamientos de estas estrellas están en el punto de mira de mucha gente, les atañe una cuota de responsabilidad social”, opina Guillem Turró Ortega, profesor de Ética de la Facultad de Psicología, Ciencias de la Educación y del Deporte Blanquerna (Universidad Ramón Llull).

En el caso de los futbolistas, lo habitual es que los clubes de fútbol no castiguen el comportamiento de sus jugadores e indiquen que son actuaciones que pertenecen a la esfera privada del deportista, huyendo de su reprobación pública.

Integridad y objetividad a su servicio



J. Martínez & Asociados

Gabinete técnico de peritaciones, S.L.

www.martinezperitaciones.com

info@martinezperitaciones.com

solper
SOLUCIONES PERICIALES



www.solper.es

info@solper.es

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

(formación CEAPS)

Cursos CEAPS, a la vanguardia de la formación pericial

APCAS ha comenzado fuerte el año con numerosas propuestas de formación a través de CEAPS, su Centro de Estudios, y una gran aceptación por parte de los asociados que no quieren renunciar a su puesta al día. Dos de ellas, ‘Evidencias electrónicas y fraude online’ y ‘Daños en industrias y negocios’ son presentadas por sus ponentes, David del Olmo y Josep Sarrión, respectivamente, quienes nos hablan de su desarrollo y objetivos.

Ciberdelitos, ciberataques, extorsiones cibernéticas, comentarios negativos, la reputación online de nuestros clientes... Toda una amalgama de ciberriesgos que un perito debe conocer en caso de incidente y también a la hora de aconsejar sobre seguridad ante los fraudes más comunes. David del Olmo, perito judicial informático forense, entiende que si un perito tiene estos conocimientos “dice mucho de su profesionalidad”, pues “lo fácil es quedarse en la zona de confort y no avanzar, pero la realidad es otra”. Y la realidad es que vivimos en el tercer país que sufre un mayor número de ciberataques. Lo sufren los ciudadanos y también las empresas. Las aseguradoras están adaptándose a esta realidad, ofreciendo nuevas coberturas. El perito de seguros debe responder a la necesidad creciente del sector.

Para Del Olmo, la formación es “necesaria” y debe convertirse en algo “habitual”, por eso valora positiva-

mente la puesta en marcha de este curso con el que CEAPS apuesta por la formación en nuevas tecnologías y ciberseguridad, tratando temas como el fraude en la red y vehículos conectados, al tiempo que da un valor añadido a sus asociados y permite que otros peritos participen. De hecho, en las cuatro ediciones que se han celebrado ya en Tenerife, Tudela, Sevilla y Granada los asistentes han tenido perfiles muy diversos, desde estudiantes de ciberseguridad a peritos informáticos, de automóviles, siniestros y embarcaciones.

Durante la jornada de formación son importantes, especialmente, el networking y las prácticas que se realizan con herramientas forenses, de manera que el alumno aprende a preservar y obtener pruebas electrónicas con las máximas garantías. “Que tengas una formación actualizada para el trabajo que te han solicitado puede reforzar mucho nuestro informe pericial”, señala Del Olmo.

FALTA DE PROTOCOLOS

La metodología del curso se basa en las normas UNE de AENOR y en la experiencia de peritos judiciales como David del Olmo, quien asegura que “prácticamente no existen protocolos de actuación” en materia de fraude online. “Lo que hacemos es mostrar de manera práctica cómo aplicar la normativa manteniendo la cadena de custodia”, comenta.

Los peritos ven a diario fraudes, tanto en vehículos como en la red, en este curso aprenden también a detectarlos y les muestran qué herramientas pueden utilizar ellos u otros compañeros para obtener las evidencias electrónicas. Asimismo, tratan datos personales y confidenciales adquiriendo conocimientos sobre el valor de los mismos, dónde se almacenan y qué protocolos deben seguir para su destrucción.

DAÑOS EN INDUSTRIAS Y NEGOCIOS

Josep Sarrión se muestra muy crítico con el trabajo de los peritos y pide un poco de humildad afirmando que “no somos tan sabios”. Sarrión, perito judicial ya retirado y vicepresidente primero de APCAS Comunidad Valenciana, considera fundamental la formación continua en la profesión y trae a colación datos de una encuesta realizada hace años “por una asociación de jueces de nues-

formación CEAPS)

tro país” en la que se indicaba que “casi un 70% de los informes periciales o sus comparecencias en la sala fueron increíbles por parciales; un 10% había “perdido la memoria” y no recordaban el asunto; casi un 7% no aportaba ninguna metodología o bibliografía consultada para avalar la pericial; y solo el 13% restante, explicó en un lenguaje sencillo, los datos, métodos y sistemas seguidos para llegar a sus conclusiones finales”.

Llegados a este punto, Sarrión se pregunta “¿cuántos de nosotros, para calcular la preexistencia de un inmueble comercial o industrial, explicamos la metodología seguida y adjuntamos varios métodos de cálculo? ¿Cuántos de nosotros reflejamos en nuestros informes los diferentes sistemas de depreciación de inmuebles y por qué escogemos uno de ellos? Todo ello sin contar las ‘vidas útiles’. ¿En qué nos basamos para afirmar que ese inmueble dura x años?”.

El ponente considera que la respuesta de muchos profesionales se basaría en la experiencia de cada uno, pero para él “la experiencia por sí sola no basta si no aportamos además técnica y formación”. De ahí que agradezca especialmente a CEAPS la promoción de la formación continua de este tipo de cursos que, en su caso, se centran en los daños en industrias y negocios.

Los asistentes a este taller, que ya se ha celebrado en Valladolid, adquieren conocimientos en Métodos de Valoración de Inmuebles (coste,



Curso de Evidencias electrónicas y fraude online.

descompuesto, histórico) y Depreciación de Inmuebles (lineal, creciente, decreciente, descompuesto y normativa oficial), Métodos de Depreciación de Ajueres Industriales (lineal uniforme y no uniforme, mixto, descompuesto, saldo descendente y por uso exclusivamente -horas y turnos-).

Asimismo, los alumnos conocen la normativa de obligado cumplimiento e inspecciones obligatorias en Máquinas e Instalaciones, a saber: Baja Tensión; RD 1215/97; Normativa Máquinas 2006/2009; Compresores; Transformadores; Calderas; Grúas, etc. Y, por otro lado, las industrias y/o instalaciones que deben tener un mantenimiento programado y los tipos de mantenimiento existentes.

Según indica Sarrión, la falta de mantenimiento, que viene en todas las

pólizas de seguros como exclusión o agravante, o la no realización de las inspecciones obligatorias “tiene mucho que ver con el estado de un inmueble, instalación o máquina, con anterioridad al siniestro y los jueces tienen en cuenta dicha circunstancia para evitar que el siniestro suponga un “enriquecimiento injusto” sobre todo en daños causados por un tercero”. En este sentido, es necesario que los asistentes aprendan tipos de transformadores y compresores, tipos de motores eléctricos, tipos de máquinas y sus vidas útiles.

Asimismo, destaca la importancia de adquirir conocimientos del Plan Contable para poder saber el inmovilizado material y las mercancías existentes en el momento del siniestro, establecer el ‘coste’ de las mismas y aplicar adecuadamente los costes directos e indirectos y su proporción.

Cepetec

Centro de Peritaciones Técnicas S.L.

El valor de las personas

www.cepetic.com

 siniestros@cepetic.com

 + 34 91 328 80 20

SÍGUENOS  

(inteligencia visual)



Bdeo, inteligencia visual al servicio de la industria del seguro

Bdeo, “la herramienta que pone la inteligencia visual al servicio de la industria del seguro” se funda en 2017 como un *spin off* de una empresa tecnológica con 10 años de experiencia en la generación de soluciones para el sector asegurador. Nace, nos cuenta su CEO, Julio Pernía, con el objetivo de mejorar la gestión del siniestro y la experiencia de todos los intervinientes en el proceso: compañías, peritos, asegurados y colaboradores. Recibe financiación de la mano del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI), dependiente del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, y en julio de 2017 abre oficinas en Madrid y Ciudad de México para dar cobertura a España y Latinoamérica.

PERICIA.- ¿Cómo surge la idea de la herramienta de video peritación?

JULIO PERNÍA.- Surge como respuesta a la necesidad que había en el sector para mejorar el proceso de gestión del siniestro, juntamente con la experiencia del equipo de Bdeo en el sector *insurtech*. La finalidad última de la tecnología aplicada al seguro es agilizar tiempos y mejorar la experiencia del cliente final, proporcionando además una mejora de procesos que haga el trabajo de la pericia más cómodo y eficaz.

PERICIA.- Aunque la empresa se funda hace dos años, en este proyecto lleváis trabajando más tiempo.



JULIO PERNÍA.- A este proyecto se han dedicado más de 3 años de esfuerzo y adaptación para generar una plataforma estándar al sector que cubra y complemente las necesidades de todos los agentes involucrados. Bdeo es una herramienta construida con una clara visión integradora para todo el sector asegurador. Esto nos ha llevado a ser *partner* de las principales compañías de seguros en España, Portugal, México, Guatemala, Colombia o Perú y a estar integrados con plataformas y con asociaciones. Este es el caso de APCAS y XT50, que facilita y ayuda a que la asociación pueda disponer de la mejor tecnología para sus asociados.

inteligencia visual)

ASÍ MODIFICA BDEO LA FORMA DE PERITAR PARA...

La compañía

“Gracias a Bdeo a la compañía se le abren nuevas vías para hacer más eficientes sus procesos, contando con colaboradores que dispongan de herramientas como Bdeo para luchar contra el fraude en tramos donde antes no era rentable, reducir tiempos de cierre al contar con expertos digitales en tiempo real en el lugar del siniestro y generar nuevas líneas de control de calidad de los siniestros”.

El perito

“Bdeo nace como herramienta para el perito, con la misión de facilitar su trabajo al evitar desplazamientos en aquellos procesos donde no sea necesaria su presencia física. Con esta premisa puede disponer de tecnología para optimizar su trabajo”.

El asegurado

“Mejora considerablemente la experiencia del asegurado final, cuyos tiempos de espera se ven reducidos de forma considerable”.

El taller o el reparador

“El reparador o taller se beneficia igualmente de una gestión más rápida del proceso, optimizando igualmente su trabajo y cerrando la reparación de forma más ágil”.

PERICIA.- ¿Y por qué este interés en el mundo de la pericia aseguradora?

JULIO PERNÍA.- Nuestro expertise está en el sector asegurador, es ahí donde el equipo fundador lleva trabajando muchos años y donde humildemente pensamos que más podemos aportar. También creemos que es uno de los sectores donde hace falta más tecnología, no para entrar como un elefante en cacharrería, sino con la clara idea de ayudar a todos los agentes involucrados, generando soluciones que enriquezcan la cadena de valor del seguro. Dentro de la cadena de valor, precisamente vemos la pericia aseguradora como una de las industrias más beneficiadas con la ayuda de la tecnología. Y es ahí donde nos queremos situar como un partner estratégico clave para ayudar a construir valor a la pericia aseguradora, buscando nuevos canales y modelos de negocio para generar valor a la pericia.

PERICIA.- ¿Qué os parece XT50?

JULIO PERNÍA.- XT50 es un sistema óptimo para el trabajo de los peritos, tecnológicamente muy bien desarrollado, que ha permitido que la integración con Bdeo haya sido limpia, sencilla y rápida. Bdeo complementa de forma natural a XT50 y viceversa.

PERICIA.- ¿Bdeo está adaptada y cumple con el nuevo reglamento de protección de datos?

JULIO PERNÍA.- Cumple a la perfección con el Régimen General de Protección de Datos. Además, está en proceso adicional de obtener la certificación 27001 de seguridad de la información.

PERICIA.- ¿Tenéis algún proyecto más en marcha vinculado con la pericia aseguradora?

JULIO PERNÍA.- Bdeo colabora con gabinetes de peritos pero además tiene acuerdos con compañías de seguros y empresas de asistencia como son Zurich Seguros tanto para Autos como para Hogar, Mutua Madrileña o Asitur.



providing **visual intelligence**
to the claims industry

(el perito) y XT50



PERICIA.- ¿Desde cuándo ejerces como perito?

JUAN JOSÉ LIZANA.- Empecé en 1997, nada más terminar la carrera de ingeniería para un gabinete donde descubrí la profesión. En el año 2000 me emancipé y comencé mi labor profesional de forma independiente.

PERICIA.- ¿Y cómo es tu gabinete en la actualidad?

JUAN JOSÉ LIZANA.- Juanjo Lizana Peritaciones siempre ha estado enfocado al mundo del automóvil y a todo lo que lo rodea: valoraciones, inspecciones, averías mecánicas...

Inicialmente la valoración de daños para aseguradoras era nuestra principal función. Poco a poco empezamos a trabajar para abogados y actualmente, siendo las aseguradoras nuestro principal cliente, también realizamos reconstrucciones de accidentes y biomecánica y su defensa en los juzgados y estamos intentando enfocarnos hacia el cliente particular.

PERICIA.- ¿Cómo ha evolucionado, desde tu óptica, el trabajo pericial en los últimos años, especialmente en cuanto a las nuevas tecnologías?

JUAN JOSÉ LIZANA.- La evolución de la pericia en el mundo del automóvil ha sido brutal. Yo comencé en una época donde llevaba un impreso autocopiante por triplicado que se le dejaba al taller.

Luego apareció Audatex y aquello era increíble, pues no había que consultar las guías de precios que publicaba "Guía de Tasaciones" o esperar a que los precios te los diera el taller.

Respecto a los clientes, hace 20 años se iba todos los días a las compañías a que te dieran en mano los encargos. Luego empezaron a mandarlos por fax y actualmente ya no por email, sino que todas las comunicaciones se realizan a través de los programas de gestión o plataformas web de las compañías. A nivel tecnológico la evolución es indiscutible, aunque se ha perdido el trato humano.

“XT50 es, de largo, el programa más recomendable para trabajar con Caser”

el perito y XT50)

PERICIA.- Eres usuario de XT50, ¿has encontrado lo que buscabas?

JUAN JOSÉ LIZANA.- Es una gran herramienta, aunque tiene mucho margen de maniobra. Yo empecé siendo un tanto escéptico, debo reconocerlo, y la verdad es que estoy muy contento. El poder trabajar desde cualquier sitio y tenerlo todo ahí, a tu disposición, ya sea en la web o en una app, es importantísimo, tanto que ahora no sé cómo podía trabajar sin estas características.

PERICIA.- ¿Qué opinión te merece la integración con Caser de XT50?

JUAN JOSÉ LIZANA.- En este apartado es el que hay mayor margen de maniobra. Caser tiene un sistema informático muy especial y XT50 debe adaptarse a las singularidades de Caser, lo que limita todo el potencial de la herramienta. En cualquier caso, funciona, y es, de largo, el programa más recomendable para trabajar con Caser, aunque aún no es perfecto.

PERICIA.- ¿De qué manera te ha ayudado XT50 en el día a día?

JUAN JOSÉ LIZANA.- Me ahorra mucho tiempo. Por ejemplo, una cosa tan tonta como hacer las fotos y un avance desde el taller y mandarlo a la compañía en ese mismo instante, quita mucho trabajo posterior en el despacho. Pero lo que más me gusta es que todo está en la nube. Al vivir en Valencia, yo paso tres meses en un apartamento. El poder trabajar desde allí las tardes de los viernes y no tener que ir al despacho no tiene precio. Ja, ja, ja.

PERICIA.- ¿Qué nos puedes decir de la app de gestión pericial sin conexión?

JUAN JOSÉ LIZANA.- Es perfecta. Todo lo haces desde ella y, cuando coges wifi, lo mandas. También tengo que decir que yo lo hago desde una tablet que tiene 4G, por lo que puedo hacerlo desde el propio taller al tener siempre cobertura móvil, pero alguna vez

que peritas en un pueblo donde no hay cobertura no he tenido ningún problema. Todo lo que haces queda guardado y a la espera de ser subido a la nube.

PERICIA.- ¿Qué opinión te merece como gestor documental?

JUAN JOSÉ LIZANA.- Estoy muy contento. Siempre tienes todo en la nube y si pasado el tiempo debes hacer una ampliación, vuelves a entrar en el expediente y ahí está todo como lo dejaste. Reconozco que hago copias de respaldo, pero la verdad es que nunca he necesitado acudir a ellas. XT50 ha respondido perfectamente.

PERICIA.- ¿En qué medida te han ayudado a mejorar tu trabajo las estadísticas del sistema?

JUAN JOSÉ LIZANA.- Necesitan mejorar. Se nota que se han desarrollado otras líneas para mejorar el sistema y este apartado está un poco abandonado o al menos poco desarrollado. Para las estadísticas utilizo las que me ofrece mi propio programa de gestión, que son más completas.

PERICIA.- ¿Qué opinión te merece el hecho de que APCAS, por medio de XT50, haya desarrollado un sistema de gestión pericial que pueda servir de estándar profesional para el sector pericial y asegurador?

JUAN JOSÉ LIZANA.- Como decía antes, era bastante escéptico, pero una vez que empiezas a trabajar con XT50 descubres que es un gran sistema, y que APCAS lo haya desarrollado es una bendición. Si además le unes que es gratuito para los asociados, sinceramente no comprendo cómo no trabajamos todos con él. Como todo, la línea de aprendizaje cuesta un poco, a mí por ejemplo lo de la facturación se me atragantó, pero una vez todo configurado y entendida la forma de trabajar, es muy fácil, cómodo y ahorra mucho tiempo.



MASTER-PERITAS

GABINETE TÉCNICO DE PERITACIONES

Su perito de confianza

Nuestros servicios:

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

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

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



(tribuna)

LA ABBREVIATED INJURY SCALE (AIS), UN LENGUAJE UNIVERSAL EN LA MEDICIÓN DE LA GRAVEDAD DE LAS LESIONES

Cuando hablamos de gravedad de las lesiones nos estamos refiriendo a un término comparativo, es decir, estamos comparando si una lesión es más o menos grave que otra y en este punto entran en juego las dimensiones de la gravedad.

Cuando decimos que una lesión es más grave que otra nos referimos a que produce una mayor amenaza para la vida, un mayor daño en los tejidos, una mayor mortalidad, una mayor cantidad de energía disipada/absorbida según el mecanismo causante de la lesión. Nos referimos también a que se traduce en un tiempo de estancia hospitalaria mayor y en la posibilidad de necesitar cuidados intensivos, a que el tratamiento es más complejo, costoso y duradero, a que existe mayor probabilidad de invalidez permanente y finalmente a que se traduce en una peor calidad de vida.

Medir la gravedad nos ayuda a conocer las consecuencias de las lesiones, y así, poder planificar estrategias de prevención primaria, secundaria y terciaria. Nos ayuda también a poder evaluar los resultados de esas estrategias de prevención y a cuantificar el coste económico de las lesiones, siendo en muchos países una de las variables de las fórmulas de estimación del gasto. De este modo, medir la gravedad de las lesiones ayuda a dirigir la política

sanitaria y la legislación vigente para disminuirlas. En definitiva, medir la gravedad nos sirve para mejorar la salud de la población.

La gravedad es un concepto dinámico que evoluciona con el paso del tiempo. Los avances científicos y tecnológicos se traducen en mejoras en la atención al paciente lesionado. Entre estas mejoras, cabe destacar la atención precoz a los lesionados mediante implantación

de los servicios de emergencia extrahospitalaria, el desarrollo de la terapia intensiva, el desarrollo de nuevas técnicas quirúrgicas y médicas, etc. Todos estos avances se traducen en que la gravedad de determinadas lesiones es hoy en día menor que hace 50 años.

Se ha realizado un gran esfuerzo científico en el intento de medir, de un modo válido y comparable, la gravedad de las lesiones. Para poder estudiarla, se hace necesaria la generación de instrumentos que nos permitan medir esa gravedad.

Desde mediados de los años 70 hasta nuestros días, muchos son los índices y escalas desarrollados a nivel mundial para medir la gravedad de las lesiones, en un intento de posibilitar una evaluación objetiva de la misma.

Algunos de estos índices y escalas se basaron en parámetros fi-



Rebeca Abajas

Profesora asociada en la Facultad de Enfermería de la Universidad de Cantabria y miembro del Grupo de Investigación de Enfermería del IDIVAL

“Se ha realizado un gran esfuerzo científico en el intento de medir, de un modo válido y comparable, la gravedad de las lesiones”

siológicos, otros en criterios anatómicos y otros en ambos.

Las escalas fisiológicas y, por consiguiente, también las escalas combinadas, tienen, en general, una limitación importante, que es la variabilidad en función del momento concreto en el que se evalúan debido a los cambios que sufren los parámetros fisiológicos, el tratamiento del paciente y las posibles complicaciones.

La Abbreviated Injury Scale (AIS) es una escala anatómica y es la escala de valoración de la gravedad de las lesiones más ampliamente utilizada en todo el mundo. Probablemente no es perfecta, pero destaca sobre las demás por su relativa sencillez.

La AIS es una escala anatómica, así como todos los índices de ella derivados; esto es, el Maximun AIS (MAIS), el Injury Severity

Score (ISS) y el New Injury Severity Score (NISS).

La AIS es fundamentalmente una escala sobre la “gravedad de las lesiones”, desarrollada a principios de la década de los 70 por la Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM), y se define como “*un sistema de codificación de gravedad global de lesiones, consensuado y basado en la anatomía corporal, que clasifica cada lesión según la región del cuerpo, de acuerdo con su importancia relativa, en una escala ordinal de 6 puntos*” (AAAM, 2008).

Cada código AIS está formado por 7 números. Los 6 primeros números antes del punto son lo que se conoce como código pre-punto e indican la localización, estructura lesionada y nivel de la lesión.

ADARTIA
CORREDURÍA DE SEGUROS

Orgullosos de esos
**OJOS QUE LO
VEN TODO**
Seguro de Responsabilidad Civil para Peritos

Desde **125** ^{26€/año}

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

Asesoramiento gratuito:

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

El contenido del presente folleto informativo es meramente informativo y no constituye una oferta de seguro. Las coberturas, condiciones de adhesión al seguro y el resto de requisitos serán cumplidos por el corredor, previo a la contratación, a los asegurados que deseen contratar el seguro, así como toda la información y asesoramiento necesario en cumplimiento de lo establecido por la Ley de Indemnización. La efectividad de la contratación dependerá de la valoración realizada por un comité de aseguradores en función del contenido aportado por el solicitante del seguro. Adartia Correduría de Seguros, S.A. inscrita en el registro Mercantil Tomo 4.575, libro 0, folio 150, Hecla 96-47961. CIF: A-157746971. Inscrito en el Registro especial de Corredores de Seguros y de sociedades de Correduría de Seguros con la clave 13428 y concertado Seguro de Responsabilidad Civil conforme a lo previsto en la legislación vigente.

“La AIS es la escala de valoración de la gravedad de las lesiones más ampliamente utilizada en todo el mundo. Probablemente no es perfecta, pero destaca sobre las demás por su relativa sencillez”

Este código pre-punto constituye una clasificación taxonómica de las lesiones. El séptimo dígito, colocado después del punto, es el código de gravedad. Este código de gravedad o código post-punto, nos indica la gravedad relativa de una lesión en un paciente “medio”. Este paciente “medio” se define como un paciente entre 25-40 años, sin patologías previas, sin complicaciones en el tratamiento y que ha recibido cuidado oportuno y apropiado.

La AIS mide gravedad de lesiones aisladas, pero para medir la gravedad global de un individuo que presenta múltiples lesiones se desarrollaron los índices MAIS, ISS y NISS basados en la AIS.

El MAIS es el AIS de mayor valor que presenta un paciente, independientemente del número de lesiones que presente el paciente. No existe una relación lineal con la probabilidad de muerte ya que las tasas de mortalidad varían significativamente dependiendo del valor del AIS de la segunda lesión más severa.

El ISS, que fue desarrollado en 1974, es la suma de los cuadrados de los AIS más altos de 3 regiones corporales distintas.

El NISS es la suma de los cuadrados de las tres lesiones más graves, independientemente de su región corporal. El NISS surgió en 1997 para mejorar el ISS en cuanto a pérdida de información relevante y en cuanto a facilitar el cálculo. Muchos autores han

concluido que el NISS es un índice más preciso que el ISS, lo cual tiene sentido. Desde un punto de vista práctico, porque es más fácil de calcular al no tener que asignar las regiones corporales a cada lesión, y desde un punto de vista lógico, porque asigna la misma prioridad a todas las lesiones, independientemente de su región corporal. Al fin y al cabo, el NISS, es una actualización que fue llevada a cabo para mejorar el ISS. A pesar de que muchos autores reconocen la mejor predicción del NISS sobre el ISS para distintos indicadores sanitarios y de que son reconocidas las inherentes imperfecciones del ISS, el ISS se mantiene todavía como el índice por excelencia en la medición de gravedad de lesiones.

Al igual que el concepto de gravedad ha ido evolucionando a lo largo de los años, los instrumentos de medida de la gravedad deben evolucionar paralelamente.

Por esto la AIS, desde su publicación en la década de los 70, ha sufrido múltiples actualizaciones.

La versión actualmente vigente es la AIS 2005 actualización 2008. Existe ya una versión 2015 de la escala, pero tardaremos todavía un tiempo en ver que esta nueva versión es utilizada. Se estima que la implantación de cada nueva versión dura alrededor de 5 años.

Desde su origen hasta el momento actual muchos son los cambios que se han producido

en la escala. Se han añadido códigos nuevos pasando de apenas un centenar a los más de 2.000 códigos actuales; se han ido incluyendo lesiones, como, por ejemplo, quemaduras, ahogamientos, congelaciones, etc.; se añadieron reglas de codificación: la codificación AIS no es aleatoria, existe un diccionario AIS con unas reglas muy estrictas de codificación. Lo que se pretende es que todos utilicemos el mismo lenguaje universal para que los datos puedan ser comparables en todo el mundo; se han producido también cambios en el código de gravedad para diversas lesiones, en algunos casos aumentándolo y en otros disminuyéndolo.

Hasta hace pocos años, solo países como EEUU, Canadá o Australia registraban los datos sobre gravedad de lesiones de los traumatismos no mortales.

En el informe de la OMS de 2009, sobre seguridad vial, se insta a todos los países a definir al paciente grave y a recoger los datos al respecto. Por este motivo, en enero de 2013, la Comisión Europea se reunió con el propósito de definir al “Paciente Grave” y su definición resultó en aquellos pacientes con un MAIS de 3 o superior. Desde enero de 2016 todos los países miembros deben reportar todos los casos de pacientes que cumplan este criterio.

Hemos empezado a dar los primeros pasos, y esto es muy bueno. Es el principio del camino, pero todavía queda mucho por hacer.

Es necesaria la creación de registros de trauma a nivel estatal, implementar los ya existentes, asegurar una adecuada codificación de la gravedad de las lesiones y, por último, conseguir que todos hablemos el mismo lenguaje cuando nos referimos a la gravedad de las lesiones, de modo que los datos sean comparables con los de cualquier parte del mundo.



Dedicando el tiempo a lo que de verdad importa:
estudiar el siniestro

La última tecnología informática permite a nuestros usuarios peritar y realizar todas las gestiones desde el lugar del siniestro: subir fotos, rellenar los formularios, valorar daños, organizar la agenda...

Todas las funciones necesarias donde y cuando sea.

XT50

www.apcasdata.es





CEAPS

CENTRO D ESTUDIOS
D LA ASOCIACIÓN D
PERITOS D SEGUROS

CONVOCATORIA ABRIL '19

CURSOS DE ACCESO A LA PROFESIÓN DE PERITO DE SEGUROS Y COMISARIO DE AVERÍAS

Vehículos Automóviles
Incendios y Riesgos Diversos
Embarcaciones de Recreo
Comisario de Averías

330 horas formación online
Prácticas en gabinetes
Preparación certificación profesional
Bolsa de empleo
1 año de servicios APCAS gratis

apcas.es



info@apcas.es | 915 986 250