

Seguro de Aviação

Aviation Insurance

Os seguros de aviação podem ser divididos em quatro categorias principais:

- Seguro de casco e responsabilidade civil da companhia aérea
- Seguro de responsabilidade civil produtos de aviação
- Seguro de responsabilidade legal aeroportuária
- Seguro geral de aviação em matéria de casco e responsabilidade civil

Cada uma destas categorias implica o fornecimento de informações específicas indispensáveis à avaliação do risco a segurar por parte da entidade seguradora. Por exemplo, no caso dos riscos das companhias aéreas têm de fornecer informações sobre as suas frotas e apresentar os planos de crescimento para os anos seguintes, juntamente com indicações rigorosas sobre as operações de manutenção, com especial atenção na manutenção do avião, do motor, do sistema hidráulico e da aerodinâmica. Outros dados necessários incluem os requisitos impostos pela companhia aérea relativamente à qualificação dos pilotos e informações sobre planos em curso de formação contínua para pilotos, a indicação das horas de voo anuais de cada aeronave e, mais importante ainda, a previsão do número de descolagens e aterragens para o ano em causa, uma vez que estes procedimentos são considerados os que mais riscos implicam em termos de voo. Deve também ser apresentada uma previsão anual do número de passageiros transportados e do coeficiente de ocupação, bem como a estrutura das rotas da operação. Ocasionalmente, é-nos solicitada uma avaliação de companhias aéreas recém-formadas. Neste caso, estas devem fornecer dados financeiros exaustivos, juntamente com uma cópia do seu plano de negócios. É evidente que o registo de sinistros da companhia nos últimos cinco a dez anos também constitui um requisito essencial.

As informações necessárias para o **seguro de aviação de casco** são semelhantes às referentes ao seguro de companhia aérea, embora menos exaustivas. O foco central deste seguro incide no tipo de utilização da aeronave; por exemplo, os helicópteros podem efectuar uma série de tarefas diferentes, o que torna necessário o fornecimento de descrições exactas. Neste sentido, devem ser fornecidas informações anuais sobre cada tipo de utilização. Os pilotos, a sua experiência, sobretudo as respectivas horas de voo no tipo de aeronave em questão, e o programa de formação contínua do segurado são os principais aspectos a ter em conta. Pretende-se ainda o fornecimento de informações sobre rotas e dos registos de manutenção e perdas.

O **seguro de responsabilidade civil produtos** implica o fornecimento de um conjunto de informações diferentes que têm largamente que ver com o próprio produto fabricado, seja este considerado ou não de importância crítica. Alguns clientes são também fabricantes de vários produtos, pelo que a apresentação das propostas pelos subscritores pode ser extensa e complexa. Para todos os produ-

Aviation Insurance can broadly be split into four main categories:

- *Airline Hull and Liability Insurance*
- *Aviation Products Liability Insurance*
- *Airport Legal Liability Insurance*
- *General Aviation Hull and Liability Insurance*

Each category requires different information to enable insurers to assess the risk to be insured. For example, Airline risks need to provide data on their fleets showing growth plans over coming years, full maintenance details paying particular attention to who will be conducting the airframe, engine, hydraulic and avionics maintenance. Other data needed includes pilot qualification requirements of the airline and details of ongoing recurrent training plans for the pilots, the annual utilisation of each aircraft in hours flown but even more relevant are the number of take offs and landings proposed in the year as these are considered to be the most critical aspects of flights. Estimated passenger numbers carried throughout the year and passenger load factors are also required as is the route structure of the operation. From time to time we are asked to quote on new start up airlines – in this event full financial backing details are required together with a copy of their business plan. Of course the airline's five to ten year claims record is also an absolute requirement.

Information for General Aviation risks is similar to Airlines but much less detail is required. Concentration is given to the uses of the operation, for example helicopters can perform a multitude of different tasks so exact descriptions of use are required. Annual utilisation for each type of use must be provided. Particular attention is paid to pilots, their experience, especially hours flown on the type of aircraft in question and the Insured's ongoing training programme. Routing, maintenance and loss record information is also required.

Product Liability has a different set of information requirements which largely surround the product being manufactured itself, whether it is considered critical or otherwise. Some clients manufacture a variety of products so submissions to underwriters can be large and complex. Overall revenue figures are required for all manufactured products with splits for each item of products to enable underwriters to assess how much manufacturing is of a critical nature. These can be subdivided further between military and civilian sales. Due to the long tail liability associated with product liability risks a ten year loss record is normally required.

Also under the Product Liability banner fall risks associated with maintenance, repair and overhaul of aircraft. Again details are required as to whether such work is performed on engines (critical) or airframe (less critical) or other areas, revenues to be provided for the respective areas. Values of aircraft held in the hangar are required as is the maximum accumulation of aircraft held in a hangar at any one time. Airport Liability covers a wide area of risk which not

tos fabricados é necessária a indicação das receitas globais, discriminadas para cada tipo de produto, de forma a permitir aos subscritores avaliarem a importância da produção nos seus negócios. Estas receitas podem ainda ser subdivididas em vendas para fins militares ou civis. Dado que o seguro de responsabilidade civil produtos possui um longo período de accionamento, é normalmente exigido um registo de perdas referente a dez anos.

A cobertura do **seguro de responsabilidade civil produtos** abrange também os riscos de manutenção, reparação e revisão de aeronaves. De novo, são necessárias informações sobre se os trabalhos são realizados nos motores (importância crítica), na fuselagem (importância menos crítica) ou noutras áreas, sendo as receitas discriminadas por áreas de operação. Deve ainda ser apresentado o valor das aeronaves presentes no hangar, bem como o número máximo de aeronaves aí presentes em qualquer altura.

O **seguro de responsabilidade aeroportuária** tem uma cobertura de riscos bastante abrangente que, não só inclui a responsabilidade civil do aeroporto em relação às aeronaves e aos passageiros que transitam no aeroporto, como também muitos riscos associados. Alguns destes riscos dizem respeito ao abastecimento das aeronaves, aos serviços de rampa, ao manuseamento de cargas, às operações em hangar, à operação de veículos de assistência na área de movimentos aéreos, ao catering, à segurança e à construção. Muitos destes riscos são contabilizados separadamente dos riscos associados ao aeroporto e exigem o fornecimento de informações diferentes, (por exemplo, a avaliação dos riscos de abastecimento de combustível exige a indicação da quantidade anual de galões, enquanto os serviços de rampa exigem a indicação dos vários veículos de assistência na área de movimentos aéreos que executam uma série de operações). Todos estes riscos devem ser especificados, juntamente com as respectivas receitas.

Tal como acontece com todos os tipos de seguros, os dados dos registos de perdas são essenciais para o processo de subscrição.

Existem frequentemente muitos seguros adicionais que oferecem uma cobertura global aos seus clientes; por isso também oferecemos soluções em termos de seguros de danos no casco em consequência de actos de guerra, seguros de casco deductíveis, leasing de aeronaves, seguros de perda de utilização, responsabilidade civil relativamente a terceiros em consequência de actos de guerra, peças sobressalentes, avaria de motor, perda de licença da tripulação e acidentes pessoais.

A divisão aeroespacial da Cooper Gay registou um crescimento significativo no ano passado, na sequência da aquisição da divisão de aviação da Heath Lambert e de uma grande parte da divisão de aviação da Benfield. Com este negócio, a Cooper Gay conseguiu uma boa posição no mercado e uma impressionante carteira de clientes. Além dos riscos indicados acima, a divisão aeroespacial da Cooper Gay também oferece seguros com cobertura de riscos aeroespaciais, o que implica um conjunto de competências inteiramente novas e requisitos de informação completamente diferentes.

Para apoio ou mais informações sobre riscos de aviação ou relacionados com aviação, contacte:

alan.webb@coopergay.com
nicholas.redgrove@coopergay.com
david.sales@coopergay.com



only provides for the airport's legal liability to aircraft and passengers passing through the airport, but many associated risks as well. Some of these risks relate to fuelling of aircraft, ramp services, cargo handling, hangarage, vehicles operating airside, catering, security and construction. Many of these risks are placed separately from the airport risk and demand different information requirements, for example fuelling risks need to supply gallonage throughput for the year whereas a ramp service provider would have a variety of vehicles operating airside performing a variety of functions, all of this needs to be specified together with their revenue earnings. As with all classes of insurance, loss record details are essential to the underwriting process.

Often there are many peripheral insurances that make up a coverage package for clients so we also have markets for Hull War Risks, Hull Deductible Insurance, Aircraft Leasing, Loss of Use, War Third Party Liability, Spare Parts, Engine Breakdown, Crew Loss of Licence and Personal Accident.

Cooper Gay's Aerospace Division has grown significantly in the last year following the acquisition of Heath Lambert's, plus a large proportion of Benfield, aviation teams. This development has given Cooper Gay a real market presence and an impressive CV of clients. In addition to the risks mentioned above Cooper Gay Aerospace also have capability for Space Insurance which demands a whole new skill set and completely different information requirements.

If you would like assistance or further details on any aviation or aviation associated risk, please contact:

*alan.webb@coopergay.com
nicholas.redgrove@coopergay.com
david.sales@coopergay.com*