

**Cristina Martínez García**  
Gerente de Riesgos de  
*IBERIA Líneas Aéreas*



# Despegue de emergencia de la gerencia de riesgos

La coyuntura económico-financiera actual está obligando a todos los sectores de actividad a replantearse la salud de sus prácticas en la gestión del riesgo, para incorporar el «efecto cartera» de todos los riesgos a los que está expuesto el negocio; es decir, se admite que una toma de decisiones corporativa eficiente requiere que el modelo interno de gestión del riesgo de una organización reconozca las interrelaciones existentes entre dichos riesgos.

Este alejamiento del tradicional modelo de gestión del riesgo «por silos» (por unidad de negocio o tipo de riesgo, por ejemplo) cobra especial protagonismo en aquellos sectores intensivos en capital, altamente sensibles al ciclo económico y con un margen de beneficio anual que no supera el 5% en tiempos de bonanza, como sucede con la industria de transporte aéreo.

La sensibilidad de la industria de la aviación comercial al ciclo traduce la drástica reducción de actividad del mercado, la depreciación de los activos y la pérdida de valor de las inversiones inherentes a la crisis económica actual en un endurecimiento del impacto de la inestabilidad de los mercados financieros y en una mayor volatilidad del coste de capital, comparado con otros sectores.

Por ello, la preocupación de los operadores aéreos se centra, entre otros, en optimizar los recursos disponibles reajustando la capacidad productiva, a través de factores de ocupación que permitan frenar la caída del ingreso unitario y, por supuesto, en revisar la estructura de costes para preservar la flexibilidad que las difíciles condiciones de entorno requieren. En definitiva, la habilidad que desarrolle el operador aéreo para mejorar su capacidad de adaptación al cambio determinará su probabilidad de supervivencia en un sector altamente volátil, que se enfrenta a una reducción dramática de la esperanza de vida en los últimos años.

### Cifras de la industria de la aviación comercial

Aunque existe un exceso de capacidad y gran presión competitiva en cuanto a los operadores aéreos, esta industria se define por su gran concentración, ya que a nivel mundial hay tres distribuidores de reservas (Amadeus, Sabre, Galileo), un duopolio de fabricantes de aeronaves (Boeing y Airbus) y de compañías catering, dos arrendadores que absorben la mitad de las financiaciones de la flota y un mono-

polio de agentes públicos tanto en la prestación de servicios de navegación aérea como en el handling o asistencia de pasajeros y aeronaves.

Según el estudio «Airline Industry Guide 2008/09» publicado por Airline Business el pasado mes de septiembre, el ranking de los 150 principales operadores aéreos a nivel mundial registró en 2007 unos ingresos totales de USD 546,6 billones, un resultado operativo de USD 29,2 billones (5,3% de margen operativo) y un resultado neto de USD 22,2 billones (4,1% de margen neto); es decir, los resultados del sector en 2007 mejoraron un 13,3% en términos de ingresos y un 0,4% en términos de margen neto respecto al año anterior.

Dicha mejora ha sido impulsada por el crecimiento de la actividad en la región Oriente Medio (margen neto 2007: 6,2%) y Norte Atlántico (4,5%) frente al 3,8% tanto de Europa (USD 6.429 millones) como Asia-Pacífico (USD 5.404 millones).

La región Europa registró unos ingresos de USD 168.724 millones (+18,8% respecto a 2006), USD 8.804 millones de resultado operativo con un 5,2% de margen operativo (+3,6% respecto a 2006) y un resultado neto de USD 6.429 millones con un 3,8% de margen neto (+2,8% respecto a 2006).

\* Las cifras contenidas en este artículo se han extraído del boletín de aviación y espacio de noviembre 2008, que editan mensualmente los brokers internacionales AON, Marsh y Willis.

Dentro de la industria de la aviación, el desglose de ingresos 2007 por tipo de negocio revela que la aviación comercial (aerolíneas regulares) continúa siendo en un 82,2% la principal fuente de ingresos del sector (USD 449.301 millones), seguida de los operadores de bajo coste (7,21%), los operadores cargueros (6,87%), las aerolíneas regionales (2,60 %) y la touroperación (1,12%). A continuación se detalla el desglose de ingresos del mercado de la aviación comercial en la región Europa.

Ranking ingresos	Aerolínea	Ingresos 2007 (\$ m)	Top 150
1	Air France-KLM	34.434	1
2	Lufthansa Group	30.849	2
3	British Airways	17.602	8
4	SAS Group	8.044	20
5	Iberia	7.617	21
6	Alitalia	6.669	24
7	Virgin Group	4.769	28
8	Ryanair	3.875	33
9	THY Turkish	3.681	36
10	Easyjet	3.551	37
11	Austrian Airlines	3.510	39
12	Air Berlin	3.490	41
13	Aeroflot Russian	3.025	44
14	Finnair	3.001	45
15	TAP Portugal	2.642	50
16	Bmi	2.049	54
17	Aer Lingus	1.768	59
18	Cargolux Int'l	1.680	62
19	Air Europa	1.572	64
20	Martinair	1.309	76

Fuente: Airline Industry Guide 2008/09 (Septiembre 2008), Airline Business

La actividad mundial se concentra en tres alianzas comerciales (Oneworld, Star Alliance y Sky Team) registrando en 2007 una demanda de 4.478,042 PKT (pasajeros por kilómetro transportados), una oferta de 5.753,59 AKO (asientos por kilómetro ofrecido) y un factor de ocupación (% asientos ocupados) del 77,8%.

Con un volumen total de 2.347 millones de pasajeros registrados en 2007, según Innovata, el tráfico mundial se concentra básicamente en 100 aeropuertos, siendo Atlanta (Hartsfield Int'l) el que lidera la lista «Top 100 Airports» con 89.379 pa-

sajeros frente a los 68.069 de Heathrow (Londres), los 52.122 de Madrid (Barajas), los 47.811 de JFK (NYC) o los 12.957 de Helsinki (Vantaa Airport) que cierran el ranking.

El volumen de pasajeros de aerolíneas comerciales regulares ha experimentado desde 1995 a 2007 un crecimiento medio del 5,8%; sin embargo, según OACI, en 2008 se registrará una ralentización de la demanda (5,6%) como consecuencia de la coyuntura económica actual.

En relación al número de aviones, en 2007 se registran 2.710 entregas netas (51,5% Boeing, 48,5% Airbus) por un valor de USD 321,7 billones, frente a las 1.796 entregas (57,3% Boeing, 42,7% Airbus) con un valor de USD 182,4 billones del año anterior.

La lista de los principales financiadores de la flota mundial se reduce a 50 entidades, que financiaron en 2007 un total de 6.402 aeronaves por un valor asegurable total de USD 150.198 billones. Los 10 principales financiadores en 2007 han sido ILFC (valor medio de flota financiada de USD 42.236 millones), GECAS, CIT Group, RBS Aviation Capital, Babcock & Brown, Aviation Capital Group, Boeing Capital, AerCap, MacQuarie Aircraft Leasing (hasta USD 140 millones).

## Gestión integral del riesgo en la industria de la aviación comercial

La crisis económica y la inestabilidad de los mercados financieros están impulsando la capitalización de la experiencia

de los operadores aéreos en la gestión del riesgo, a través de la retroalimentación de los procesos de identificación, evaluación y gestión de todos los riesgos asociados al negocio. El objetivo de este enfoque integral en la gestión del riesgo es permitir al operador aéreo conocer su riesgo realmente, es decir, comprender el efecto de las interrelaciones existentes en su mapa de riesgos, evaluar la volatilidad, la frecuencia y la severidad de su cartera, para disponer de la información adecuada y asignar los recursos disponibles de forma eficiente.

Esta búsqueda de creación de valor a partir de la gestión del riesgo para mejorar la toma de decisiones corporativa se refiere conceptualmente a la disciplina de Gerencia de Riesgos, Gestión Integral del Riesgo o Gestión del Riesgo Empresarial, si se traduce literalmente el término anglosajón Enterprise Risk Management (ERM).

Bajo el enfoque ERM, el operador aéreo reconoce la correlación entre los distintos tipos de riesgos inherentes al negocio (estratégicos, operativos, crédito, financieros, mercado, legales, catastróficos, etc.) aplicando sistemáticamente los procesos de: identificación y evaluación de riesgos (análisis cuantitativo y cualitativo), definición del plan de actuación (retención, reducción o transferencia), control y seguimiento del riesgo.

El recorrido por los componentes básicos que definen un modelo de gestión integral del riesgo, según las principales escuelas (COSO, CAS, FERMA), revela el consenso existente respecto a la creación de valor inherente a la gestión integral del riesgo. Esto explica la proliferación del interés general en la disciplina y que un modelo interno de gestión del riesgo se configure bajo este enfoque como una buena práctica a nivel internacional.

Es decir, el operador aéreo no sólo persigue la protección del valor de sus activos y de su cuenta de resultados a través de la optimización del coste del riesgo, sino crear valor para generar una ventaja competitiva a través de la definición de un marco integral en la gestión del riesgo alineado con los objetivos estratégicos. ¿Cómo? Configu-

rando la gestión del riesgo como un sistema continuo que alinea los procesos internos de gestión del riesgo con los objetivos estratégicos, con el objetivo de reducir la volatilidad de los resultados, incrementar la rentabilidad sobre el capital invertido y reducir el coste de capital, mejorar la liquidez, etc.

Por otra parte, el enfoque ERM se considera también una filosofía, porque se relaciona con un conjunto de valores sobre la gestión del riesgo (cultura del riesgo) que orienta a todos los miembros de la organización hacia la consecución de los objetivos anteriores. ¿Cómo? En primer lugar, diseñando una cultura que incorpora la percepción del riesgo como oportunidad para trasladar el apetito de riesgo en la misión y visión de la organización y, segundo, adecuando el soporte organizativo a la cultura diseñada para mantener y supervisar los procesos internos de gestión a través de procedimientos y normas, recursos humanos y materiales, herramientas, división-coordinación del trabajo, planes de comunicación, esponsor interno, asignación de líderes, etc.

El mapa de riesgos de un operador aéreo se configura a partir de la clasificación de los riesgos inherentes al negocio de la aviación comercial en las siguientes categorías:

- Riesgos operativos: Derivados de la actividad de un transportista de pasajeros y/o mercancías, de los productos y servicios prestados a terceros (por ejemplo, mantenimiento, handling, consultoría, etc.), de los sistemas de control y gestión, calidad, cadena de suministros, interrupción del negocio, seguridad, etc.
- Riesgos financieros: Asociados con el riesgo de mercado (fluctuación del tipo de cambio, tipo de interés y coste del combustible), riesgo de crédito (garantías de valor residual de flota arrendada para proteger el valor de la inversión y la obsolescencia tecnológica, liquidación de ventas de agencias de viaje, etc.), la evolución del ciclo del negocio, valor de los activos (precios de las aeronaves y rentas de alquiler), falta de liquidez (acceso a la deuda y al capital), etc.

– Riesgos estratégicos: Se relacionan con la marca, la propiedad intelectual, la competencia, el cliente, el producto, el canal de distribución, los riesgos geopolíticos, etc.

– Riesgos de entorno fortuitos: Se generan ante la ocurrencia de una catástrofe natural, guerra, ataque terrorista, pandemia, por cambios en el marco regulatorio, etc.

En cuanto a los mecanismos de protección frente a los riesgos financieros, los operadores habitualmente diseñan una política de compra de instrumentos de cobertura (*hedging*) como futuros, swaps, opciones, etc., y diversifican las fuentes de financiación. La actividad de la aviación comercial se caracteriza por unos gastos de explotación poco flexibles y la alta volatilidad del cash flow, ante la elevada exposición a la variación del tipo de interés, el tipo de cambio y el precio del combustible. Esto explica por qué los operadores aéreos registran el coste de capital y el margen de beneficios más ajustado del sector de transporte aéreo. La sensibilidad a los tipos de interés y tipo de cambio derivan, entre otros, de las estructuras de financiación y de arrendamiento de flota, así como la denominación en dólares americanos de las transacciones en esta industria.

La protección frente a los riesgos estratégicos se relaciona generalmente con un plan de actuación vinculado a los objetivos del plan estratégico del operador; es decir, las posibles desviaciones en los resultados no son objeto de transferencia al mercado financiero o asegurador, sino que se retienen.

En relación a la mitigación de los riesgos operativos y los riesgos especiales de guerra, terrorismo y análogos, el operador se protege a través de la definición de un Programa de Seguros de Aviación eficiente, por el que transfiere los riesgos de naturaleza ordinaria y extraordinaria que puedan causar daños a las aeronaves (seguro de cascos) y a los pasajeros, la carga y terceros (seguro de responsabilidad civil). Sin embargo, el programa de seguros de aviación estándar no ofrece cobertura para

cualquier contingencia, por lo que el operador aéreo retiene en autoseguro determinados riesgos ordinarios (por ejemplo, cancelaciones, desvíos, overbooking, etc.), así como contingencias relacionadas con riesgos catastróficos que fueron excluidas de la cobertura estándar a partir de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001. En Europa, a diferencia de Estados Unidos, la ausencia de apoyo gubernamental para absorber la ocurrencia de contingencias de gran magnitud por actos terroristas genera que dichos riesgos sean soportados por la cuenta de resultados de las líneas aéreas.

A raíz del 11S, cuyas pérdidas ascenden aproximadamente a USD 7.200 millones a día de hoy, el mercado de seguros de aviación comenzó a incluir exclusiones en el condicionado estándar de riesgos de guerra y terrorismo («War, Hijacking and Other Perils Exclusion Clause AVN48B»), que poco después generaría un duopolio de reaseguradores en la suscripción de dichos riesgos a costes extraordinariamente elevados, generando un mercado especulativo, ineficiente desde la perspectiva de la práctica aseguradora.

Otra consecuencia del fenómeno 11S es la introducción de cláusulas preventivas de cancelación, revisión y terminación automática de cobertura. Actualmente, los aseguradores pueden emitir un preaviso de revisión de primas o del ámbito geográfico de la cobertura con 7 días de antelación o cancelar automáticamente la cobertura con un preaviso de 7 días antes de la finalización de cada trimestre del periodo de cobertura. Por ejemplo, tras el 11S se produjo una sobrecarga para todas las aerolíneas del 0,05% adicional a la tasa del seguro de cascos guerra y análogos aplicable, además de una sobrecarga especial de 1,25 \$ por pasajero a todas las aerolíneas.

En resumen, la estabilidad mundial se cuestionó ante las consecuencias del 11S definiendo un punto de inflexión en la historia del mercado asegurador, ya que jamás se había estimado, reservado o incluso contemplado un hecho que superara la mayor pérdida probable registrada hasta

ese momento, la colisión en el aire de dos Boeing 747.

Dado que es imposible predecir un ataque similar y estimar los incalculables daños materiales y personales a terceros (incluyendo los miles de posibles fallecimientos), y que el rol de los gobiernos ante este riesgo político no es homogéneo, el operador aéreo demanda del mercado de seguros de aviación una mayor absorción del riesgo y mecanismos de formación del precio más eficientes para reducir la volatilidad en primas.

## Mercado del seguro de aviación

El origen de la actividad aseguradora que dio lugar al ramo no vida más joven, el ramo de aviación, se relaciona con los inicios de la aviación como medio de transporte en los años previos a la I Guerra Mundial, cuando el mercado asegurador inglés, a través de un pool de aseguradores, comienza a ofrecer ensayos de cobertura de responsabilidad civil por daños producidos por aeronaves que realizaban maniobras militares.

Actualmente, el mercado global de los seguros de aviación incluye los negocios de operadores aéreos o líneas aéreas, aviación general, productos (aglutina a fabricantes, reparadores y mantenedores de aeronaves), cobertura de riesgos de guerra y terrorismo, aeropuertos y satélites o espacio.

Los productos de aviación responden a la uniformidad de clausulados, coberturas, franquicias y límites de indemnización, que articulan el uso común de condiciones estándar a nivel mundial en el mercado de seguros de aviación. El programa de seguros de aviación estándar de un operador aéreo comprende principalmente cuatro pólizas: 1) la póliza de cascos para riesgos ordinarios y responsabilidad civil frente a pasajeros, equipajes, carga y terceros, 2) una póliza que ofrece cobertura de responsabilidad civil frente a terceros en exceso de la cobertura primaria de la póliza anterior, 3) la póliza de cascos guerra para riesgos especiales (guerra y análogos) y 4) la póliza de

deducibles, que cubre las franquicias del seguro todo riesgo de cascos.

A continuación se describen brevemente las coberturas básicas de un Programa de Seguros de Aviación estándar.

**Seguro de cascos:** El objeto asegurable es la aeronave, los motores y los repuestos. Aunque no existe ninguna disposición que obligue al operador a suscribir un seguro de daños a sus aeronaves, los financiadores de flota protegen sus intereses como acreedores hipotecarios exigiendo al operador aéreo el mantenimiento en vigor de este seguro.

Las modalidades de cobertura que se ofrecen dependen de la situación de la aeronave: riesgos en suelo únicamente, riesgos en vuelo y marchando por tierra, pérdida total únicamente (real, constructiva o convenida) y seguro de deducible.

Los riesgos cubiertos se refieren tanto a riesgos ordinarios de la navegación aérea como a los especiales (guerra, terrorismo y análogos). A título enunciativo, los riesgos ordinarios incluyen: el incendio o explosión, caída súbita o violenta de la aeronave, colisión de la aeronave con otro objeto fijo o móvil, aterrizaje forzoso, condiciones meteorológicas adversas, salidas de pista, vuelco de la aeronave, ingestión súbita y violenta de aves u objetos y cualquier suceso de carácter extraordinario, imprevisto o catastrófico no excluido expresamente. Las principales exclusiones se refieren al desgaste por uso, avería de maquinaria, riesgos de guerra y análogos, pérdida de uso.

Los deducibles o franquicias aplicables a los seguros de cascos, excepto en el caso de pérdida total, se establecen por el tamaño y valor asegurado de aeronave como sigue: USD 1 millón para aeronaves de fuselaje ancho (Airbus 330, 340, Boeing 757, 747, etc.), USD 750.000 para híbridos (Airbus 320, 321, McDon Douglas 80, 87, 88, Boeing 737, etc.) y USD 500.000 para aeronaves de fuselaje estrecho (DC8, Fokker 100, Boeing 707, etc.). Dado que son muy elevados, puede contratarse una póliza independiente para reducir el nivel del deducible anterior.

Los riesgos de guerra, terrorismo, confiscación, secuestro, huelgas y análogos son objeto de cobertura bajo el seguro de cascos de riesgos especiales. Sin embargo, están excluidas de cobertura la detonación hostil de armas nucleares, confiscación por motivos financieros, el retraso, la pérdida de uso o la pérdida consequential, entre otros. A diferencia de la póliza de cascos de riesgos ordinarios, en este caso no se aplica deducible.

¿Qué límites de cobertura ofrece el mercado de seguros de aviación para el seguro de cascos? Se establece una suma asegurada por aeronave con un límite estándar máximo de USD 250 millones por aeronave, sujeto a un agregado anual aplicable para riesgos especiales. Los repuestos se aseguran sobre un valor de reposición hasta un valor declarado, aunque se indemnizan por el coste de reparación en caso de pérdidas parciales aplicando el deducible anteriormente señalado y están sujetos a un límite por siniestro y un deducible de USD 10.000 por acaecimiento.

## Seguro de responsabilidad civil frente a pasajeros, equipaje, carga y terceros:

Este seguro indemniza al operador aéreo por su responsabilidad civil frente a los pasajeros y sus equipajes, la carga y terceros, como consecuencia de las lesiones personales o daños materiales derivados de los riesgos ordinarios de la navegación aérea. Asimismo, extiende la responsabilidad del operador aéreo por riesgos de no aviación, pero excluyendo desde el 11S los riesgos de guerra, secuestro y análogos (AVN48B).

Estos riesgos de guerra, terrorismo y análogos son suscritos por otra cláusula (AVN52E) que ofrece una ampliación de cobertura, ya que el operador aéreo comunitario está obligado a mantener unos límites mínimos de cobertura frente a estos riesgos, para cubrir su responsabilidad frente a los pasajeros, el equipaje, la carga y terceros conforme al Reglamento (CE) nº 785/2004. El reglamento fue aprobado el 21 de abril de 2004 por el Parlamento Europeo y el Consejo, como consecuencia del 11S, en primer lugar, para armonizar los

requisitos mínimos de seguro de los operadores aéreos comunitarios y, segundo, para reforzar la protección de los consumidores a través de la elevación de los límites mínimos de responsabilidad del transportista.

Con respecto a la responsabilidad por los pasajeros y el equipaje, el artículo 6 establece una cobertura mínima de 250.000 derechos especiales de giro (DEG)<sup>1</sup> por pasajero y de 1.000 DEG por pasajero para cubrir su responsabilidad frente al equipaje. Con respecto a la responsabilidad por la carga, el límite debe ser al menos de 17 DEG por kilo. La póliza de responsabilidad civil frente a riesgos ordinarios establece un límite único combinado por ocurrencia o siniestro para cubrir las responsabilidades del transportista frente a pasajeros, equipajes y carga, tanto por riesgos ordinarios como guerra, terrorismo y análogos. El límite que suscribe una compañía aérea depende del tamaño de la flota operada, oscilando generalmente desde los USD 500 millones hasta un límite máximo de USD 2.500 millones por siniestro. Resulta de aplicación un deducible de USD 1.250 por siniestro para el equipaje y USD 10.000 por siniestro para la carga.

Por otra parte, el artículo 7 del reglamento establece que la responsabilidad mínima de la compañía aérea frente a terceros depende del tipo de aeronave y utiliza el peso máximo autorizado al despegue para definir la cobertura mínima de seguro. El límite mínimo oscila entre 0,75 millones DEG para aeronaves con un peso inferior a 500 kilogramos y 700 millones de DEG para pesos superiores a 500.000 millones DEG.

A diferencia del límite único combinado por responsabilidades frente a pasajeros, equipajes y carga, el mercado de seguros de aviación únicamente cubre bajo la póliza primaria la responsabilidad frente a terceros por riesgos de guerra, terrorismo y análogos hasta USD 150 millones de dólares por siniestro y en el agregado anual. Por tanto, el operador está obligado a suscribir cobertura en exceso hasta los requisitos mínimos que establece el reglamento,

bajo otra póliza de responsabilidad civil denominada «Póliza de Exceso o Póliza AVN52E».

Así, las aerolíneas que operan o sobrevuelan territorio comunitario con aeronaves tipo Airbus 319, 320, 321 o Boeing 737, 757, están obligadas a la compra de un límite de responsabilidad civil frente a terceros de 600 millones de dólares por aeronave, frente a los 900 millones de dólares del Boeing 767 o Airbus 340.

El Reglamento 785/2004 introduce paradójicamente un desequilibrio natural en la industria, al plantear la exigibilidad de límites mínimos de cobertura cuando en el mercado de seguros de aviación prolifera el desarrollo de cláusulas limitativas que restringen el ámbito de la cobertura para contingencias como bombas bioquímicas, armas de destrucción masivas, etc.

Otras fuentes de derecho que regulan el mercado comunitario de la aviación son:

- Convenios internacionales: Varsovia (1929) y Montreal (1999).

- Derecho comunitario: Reglamento CE 889/ 2002 y Reglamento (CE) 785/ 2004.

- Derecho nacional de los Estados miembros: Las fuentes de derecho interno en España se refieren a la Ley de Navegación Aérea (1960) y al RD 37/2001.

**Responsabilidad Civil Productos:** Esta modalidad de cobertura se ofrece habitualmente a los fabricantes y aerolíneas u operadores aéreos que prestan servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves, para cubrir su responsabilidad por los perjuicios que ocasionen las deficiencias de los productos resultantes de su actividad. Generalmente se establece el límite único combinado de la póliza básica como límite por siniestro, pero sujeto a un agregado anual.

En el ramo de aviación domina la agrupación, el consorcio o el pool de reaseguradores, con el objetivo de atomizar el riesgo y aportar el capital necesario para hacer frente a la carencia de técnicas de valoración maduras de un riesgo especializado y a unos límites indemnizatorios muy elevados derivados de la alta exposición de

la industria. Actualmente, la agrupación de varios sindicatos de Lloyd's lidera la suscripción a nivel mundial en aviación, con-figurando este mercado como el principal reasegurador del riesgo de aviación del mundo. El ramo de aviación en Lloyd's representó en 2007 un resultado de suscripción de GBP 50 millones (ratio combinado de 84,5%) con un ingreso global de GBP 3.846 millones antes de impuestos (+5,02% respecto a 2006).

Si el mercado Lloyd's contaba en los noventa con 400 sindicatos, actualmente en la plataforma hay 51 agentes gestores y 80 sindicatos, lo que demuestra cómo el mercado de seguros de aviación evoluciona para adaptarse a un sector de transporte aéreo progresivamente más concentrado y especializado. En 2007, el ramo de aviación representó únicamente el 3% del negocio internacional de Lloyd's, frente al 33% que supone el reaseguro, 23% de property, 21% de casualty, 8% de marítimo, 6% motor y 6% de energía.

Como se ha señalado anteriormente, la relación de suscriptores que operan en el mercado de aviación es muy estrecha y comprende, por una parte, a los reaseguradores líderes (Global Markets, ACE, AIG, Allianz, Amlin, Aspen, Faraday, GAUM, La Reunion Aérienne, Pritchard, Wellington y XL) y a los reaseguradores seguidores del líder -denominados «followers» (Catlin, Chaucer, Generali, Hardy, Kiln, Liberty, St.Paul, Wuttemberg, Aviabel, AXA, Axis, Dong Bu, Ge Frankona, GIG, Glacier Re, Inter Hannover, Korean Re, MISR, Munich Re, Partner Re, Qatar, SCR, Sirius, Swiss Re, Tokio F & M, etc.-). La condición de líder no obedece tanto al porcentaje de participación en el riesgo sino al conocimiento del riesgo y al prestigio dentro del mercado que el resto de participantes le confieren.

Tradicionalmente, en la suscripción del riesgo de aviación existe un asegurador local que retiene entre un 3% y un 10% del riesgo en directo, emite la póliza y certificados y dirige la gestión de los siniestros, siendo el interlocutor del líder de reaseguro. Si presta un servicio de asesoramiento en materia de seguros al tomador

de la póliza (operador aéreo) se denomina «compañía fronting»; cuando estos servicios no los presta el asegurador local sino un broker, el mercado se refiere a éste como «broker de directo». Por otra parte, el mercado de aviación internacional reasegura entre el 90% y el 100% del riesgo que cede el asegurador local, fijando las condiciones de cobertura y el precio de referencia de la póliza, siendo un broker de reaseguro quien transfiere y distribuye el riesgo entre los mercados de reaseguro participantes. En la actualidad, prolifera la suscripción en libre prestación de servicios, diluyendo la participación del mercado en directo.

Pero, ¿cómo se define la estructura de riesgo de un operador aéreo? Los suscriptores valoran básicamente los siguientes parámetros: la siniestralidad histórica, el valor medio de la flota (se construye a partir del número de aeronaves, las sumas aseguradas y los días de aseguramiento), valor medio de los repuestos, el número de pasajeros transportados, despegues estimados, la red de destinos y frecuencias, los acuerdos comerciales (alianzas, códigos compartidos, etc.), los ingresos de actividades subsidiarias (por ejemplo, cargo, mantenimiento, handling, consultoría), los sistemas de seguridad en vuelo y tierra, etc. Así, por ejemplo, la prima en el seguro de cascos se establece generalmente con una tasa aplicable sobre el valor asegurado de la aeronave por todo el periodo de cobertura, regularizable según la situación de la aeronave. Mientras que la póliza de responsabilidades establece habitualmente una prima por pasajero transportado y por despegue.

El precio final o «composite Premium» se define a partir del promedio entre el porcentaje de participación en el riesgo y el precio al que suscribe cada mercado o reasegurador; se utiliza el término «verticalización» para referirse al proceso de colocación del riesgo, ya que cada participante en el riesgo desconoce el precio al que suscriben otros mercados, aunque todos los precios están referenciados al precio del líder.

## Situación actual del mercado de seguros de aviación

El último trimestre del año aglutina el grueso de las renovaciones de los programas de seguros de aviación más importante en términos de exposición y representa más del 50% de la prima anual a nivel mundial, definiendo la tendencia del movimiento de las primas de los 12 meses siguientes.

En los últimos años, el riesgo de aviación ha sido muy atractivo para los suscriptores que perseguían diversificar sus carteras, máxime si tenemos en cuenta los elevados precios pos-11S y los bajos índices de siniestralidad respecto a otros mercados. Esto atrajo capacidad nueva de muchos mercados y los precios comenzaron a disminuir a partir de 2005. Sin embargo, en 2007 se produce una siniestralidad récord, sometiendo el ramo de aviación a un riguroso escrutinio tras cinco años de extraordinarios beneficios.

Por ello, un contexto de incremento del coste del capital como el que define el mercado financiero en la actualidad, hace que los suscriptores vuelvan a revisar sus carteras para reducir su capacidad de suscripción en aviación, con el objetivo de diversificar riesgos ante la situación del sector de transporte aéreo (consolidación industrial ante la reducción de actividad, desaparición de aerolíneas, incremento del marco indemnizatorio de los pasajeros, cancelación de entregas de flota, etc.).

Este hecho explica la reducción de capacidad del 20% respecto a 2006 y la elevación de precios para la capacidad disponible, forzando el recorte progresivo de la distancia entre la prima del líder y las primas de los mercados de reaseguro y, por tanto, el incremento de la prima composite final que define el comienzo de un «ciclo duro»; incluso, ya hay mercados de reaseguro cotizando por encima de las condiciones del líder, arrojando rentabilidades negativas en la verticalización del riesgo.

Ante una reducción estimada del 3% del valor medio de flota y una reducción

media del 10% del volumen de pasajeros, el mercado de seguros de aviación registra un incremento medio del 8% en la prima de cascos y responsabilidades, para vencer la reducción del 30% de los ingresos de primas respecto al año pasado. Si la prima bruta de cascos y responsabilidades del último trimestre de 2007 fue USD 1.101, 4 millones, la prima líder acumulada a noviembre 2008 asciende a USD 849, 2 millones y se espera alcanzar aproximadamente USD 1.500 millones con las renovaciones de final de año.

Este año han sufrido siniestros los operadores Air Algerie, Saudia, Air India, Kallitta Air, TACA, Sudan Airways, ABX, Asa, Qantas, Vietnam Airlines, ANA, Spanair, Aeroflot, KD Avia, Estonian Air, Skywest Airlines y Cargo B Airlines. Pero a pesar de dichas pérdidas, la siniestralidad acumulada a noviembre asciende a USD 1.208 millones (USD 520 millones de cascos, USD 334 millones de responsabilidades y USD 354 millones de siniestros de frecuencia pro-rata), siendo inferior a la registrada en 2007 (USD 1.584 millones) e incluso 2006 (1.320 millones).

Dado que se estima que la siniestralidad total en 2008 se situará en la región de los USD 1.400 millones, el balance del mercado de seguros de aviación este año arroja un resultado técnico positivo y por primera vez desde 2001 equilibrado.

Aunque las drásticas inversiones que han acometido los operadores en los últimos cinco años para mejorar la seguridad fruto del 11S, la difícil predicción de un evento de características similares y la falta de homogeneidad en el tratamiento de los riesgos políticos continúan favoreciendo la volatilidad del mercado de seguros de aviación.

Sin embargo, parece que en tiempos de crisis, el endurecimiento regulatorio y la búsqueda de nuevos mercados, alternativas y soluciones creativas para gestionar el riesgo pueden favorecer el desarrollo de la disciplina de Gerencia de Riesgos e impulsar la ortodoxia en la práctica aseguradora. ●

### Nota

1. La equivalencia puede ser consultada en la web del Banco de España ([www.bde.es](http://www.bde.es)).