entrevista

La situación de los aseguradores de aerolíneas ha mejorado sustancialmente

Jean Michel Gicquel

Presidente y CEO de La Réunion Aerienne y de la Réunion Spatiale

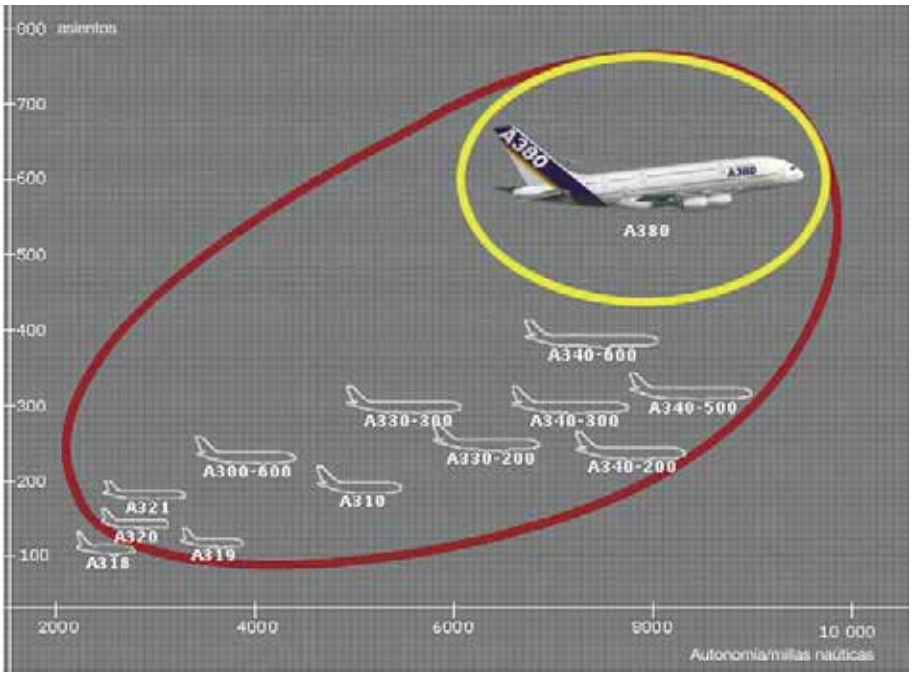
Si la cooperación europea en materia de construcción de aeronaves, concretada en la empresa EADS y el consorcio Airbus, se puede considerar todo un éxito, la puesta en escena del A380, el mayor avión jamás construido, capaz de transportar en el futuro hasta 800 pasajeros, constituye un hito.
La industria mundial de seguros se dispone a hacer frente al reto de su aseguramiento, y para ello, nada mejor que conocer en palabras de uno de los mayores expertos mundiales de este segmento de negocio cuáles son las características de estas nuevas aeronaves, especialmente desde la perspectiva de la seguridad y el seguro, y qué nuevos riesgos pueden constituir una amenaza.

Jean Michel Gicquel nació en 1940. Está casado y tiene dos hijos.

- Presidente y CEO de La Réunion Aerienne y de La Réunion Spatiale, 50 rue Ampère - 75017 Paris, un grupo de seguros y reaseguros especializado en riesgos de aviación (desde 1953), y riesgos espaciales (desde 1983), y líder experto en esos campos.
- Vicepresidente del comité ejecutivo de IUAI (International Union of Aviation Insurers).
- Vicepresidente de «Commission des Assurances Transports» (COMAT) de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA).
- Presidente del Grupo de Estudio «Aviación y Espacio» de COMAT.
- Presidente del Comité Técnico de Aviación de CEA (Comité Européen des Assurances).
- Miembro de ANAE (Académie Nationale de l'Air et de l'Espace).

Más de 39 años de experiencia en este campo.

Semejanzas de la familia AIRBUS



(Fuente Airbus: Según Airbus, los pilotos que pasan a la nueva generacion de aeronaves de Airbus se podrán familiarizar fácilmente con el A380).

Si tuviera que definir en pocas palabras los principales hitos de EADS, ¿qué destacaría? ¿Es una historia de éxito? ¿Qué supuso la llegada al mercado de aviones como los Airbus 319, 320, 321 o 340, este último con capacidad para 250 pasajeros?

El principal hito para Airbus ha sido sin duda el lanzamiento del A320 en 1984, de línea de tamaño medio o pequeño. Fue la primera aeronave comercial con controles "fly by wire" y "side stick" y con una sección de fuselaje ancha.

También fue el primer modelo de una familia de aeronaves con las mismas características de cabina y de vuelo.

Pronto siguió una versión más pequeña, el A321 en 1985, y dos modelos más pequeños: el A319 en 1992 y el A318 en 1999.

Otro momento importante se produjo en 1993 con la entrada en servicio del primer Airbus de largo alcance equipado con cuatro motores, el A340. Esta aeronave fue desarrollada junto con la versión de distancias medias, el modelo de dos motores A330.

Finalmente, con el programa A380 iniciado en diciembre de 2000, se completó el último segmento de aeronaves –con más de 400 asientos– en el que Europa no estaba presente, y donde Boeing, con el B747, había sido el único proveedor en los últimos treinta años.

EADS es una empresa joven que nace en el año 2000 producto de la fusión de los principales constructores aeroespaciales de Francia (Aerospatiale MATRA, S.A.), Alemania (Daimler Chrysler Aerospace AG) y España (Construcciones Aeronáuticas, S.A.). La empresa controla el 80% del consorcio Airbus, mientras que el 20% restante es de BAE Systems, de Reino Unido.

Sin ninguna duda EADS y Airbus son todo un éxito, ya que concretan la cooperación europea en un organismo eficiente. Esta cooperación se remonta a los años veinte del siglo pasado a través de varios proyectos que culminaron con el programa Concorde de los años sesenta. Airbus se constituyó en 1970 entre Aerospatiale de Francia y Deutsche Aerospace. CASA ingresó como miembro en 1971 y British Aerospace en 1979. En aquel momento la industria aeroespacial europea estaba, por primera vez, en posición de competir con el monopolio norteamericano en el mercado de aerolíneas comerciales.

El primer modelo de Airbus que entró en servicio en 1993 fue el A300, y pronto fue utilizado por una de las principales aerolíneas norteamericanas, la Eastern, que presidía el famoso astronauta Frank Borman.

Actualmente, Airbus acapara el 50% de los pedidos de las aerolíneas comerciales para aviones de más de 100 pasajeros y tiene más de 3.300 aeronaves en servicio.

¿Qué momento atraviesa la industria europea de la aviación?

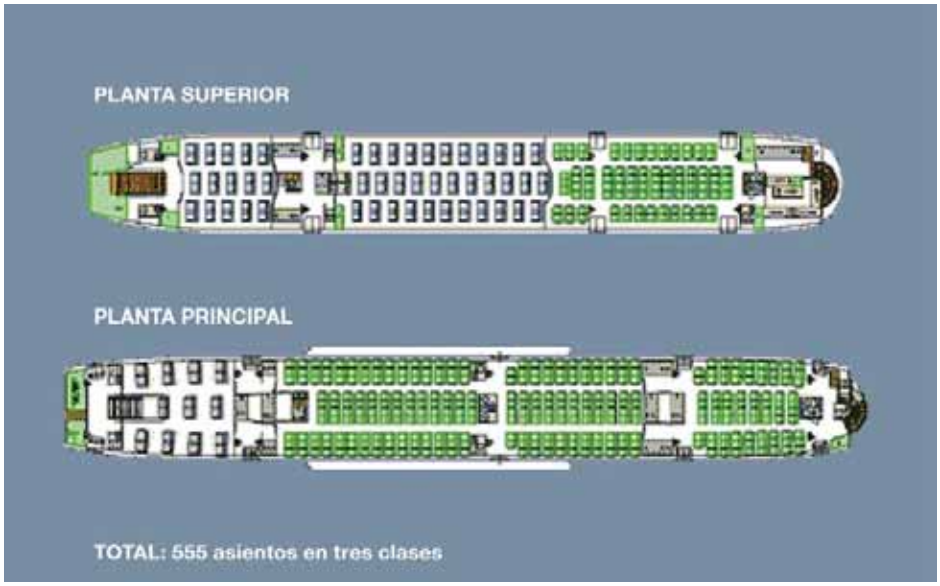
Parece estar en vías de recuperación de varias cosas: del 11 de septiembre de 2001, de la gripe asiática y de la crisis económica. El tráfico aéreo ha vuelto a los niveles de 2001 en Europa. ICAO anticipa un crecimiento anual del tráfico superior al 5% para los próximos años, y en 2004 Airbus ha superado a Boeing por segundo año consecutivo en cuanto a pedidos y entregas.

La industria europea de la aviación es la número dos, por detrás de Estados Unidos, y su cuota de mercado se incrementa regularmente. En la actualidad supone un 40%, frente a un 44% de Estados Unidos.

Interior del AIRBUS

(Fuente Airbus)

Configuración del modelo de 555 sientos



(Fuente Airbus)

Por tanto, podemos observar el futuro con optimismo, a pesar de que 2004 fue un año difícil por el fuerte aumento en los precios de los combustibles.

El Airbus A380 será el avión comercial más grande y más moderno jamás desarrollado. ¿Se han planteado en algún momento si la industria aseguradora internacional está en condiciones de asumir el reto de su aseguramiento, de forma masiva y continuada?

Hasta donde llega mi memoria el mercado de seguros de aviación siempre ha hecho frente al reto que supone la evolución rápida de la tecnología del transporte aéreo. En esta ocasión, el A380 no parece que sea para los aseguradores un reto mayor de lo que en los años setenta fue la aparición del primer Boeing 747 de fuselaje ancho, o el SST Concorde.

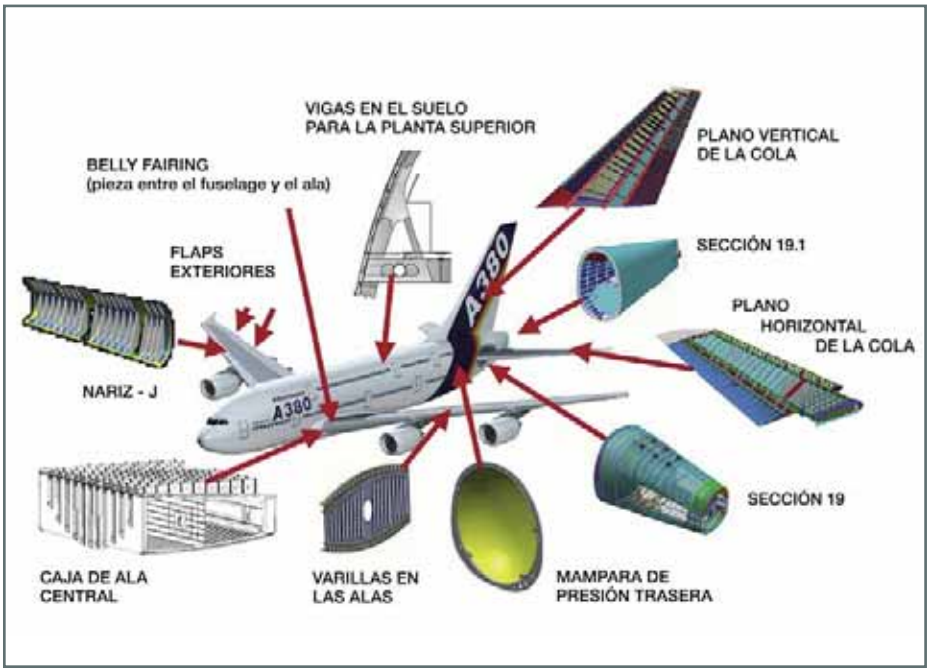
El valor del seguro del B747 y su número de plazas duplicaban a los de la mayor aeronave en servicio en aquellos momentos: el DC8-63. Estas diferencias ahora son menores, porque nuestro mercado maneja capitales asegurados de USD 250 millones (EUR 207,36 millones) o más. Se espera que el capital asegurado del A380-800 permanezca dentro de un margen del 25%, en comparación con los aviones existentes de mayor valor. La misma relación se aplica al número de plazas: la versión estándar de pasajeros es de 555 plazas divididas en tres clases, y se puede incrementar a más de 650 en una sola clase económica, como por ejemplo la que va a operar Emirates en ciertas rutas. Esta versión mantiene incluso un margen de un 5% a un 10% comparada con algunas versiones del modelo B747.

¿Cuáles son las principales características técnicas que diferencian al Airbus A380 de otros modelos anteriores de Airbus? ¿Qué le diferencia del proyecto de avión de pasajeros de gran capacidad que desarrolla la norteamericana Boeing?

Lo primero que diferencia al A380 es su tamaño, mucho más grande que cualquier otro avión de pasajeros construido nunca: 560 toneladas de MTOW para el A380-800 y 590 toneladas para la versión de carga 800F, con una envergadura de cerca de 80 metros, nada menos. Se supone que no es agresivo para el medio ambiente por sus bajos niveles de emisiones, ruidos y consumo de combustible. Pero hay más características que lo hacen interesante:

- El 40% de su estructura y componentes usan compuestos de carbono, principalmente plástico reforzado con fibra de carbono (CFRP), utilizada para la caja central del ala, la mampara de presión de la parte trasera, como en el A340-600, y las estructuras de la planta superior.
- Una innovación muy notable es el uso

Tecnología CRFP del A380



(Fuente Airbus)

de GLARE, que es una lámina hecha de capas alternas de aluminio y fibra de vidrio fuerte que presenta una tolerancia superior a la fatiga del metal, la corrosión o el fuego, a la vez que pesa un 10% menos que el aluminio.

Además, el concepto de «cross crew qualification» permite una capacitación rápida cuando se pasa de otros modelos de Airbus. El A380 ofrece una interfaz mejorada hombre máquina y un mayor conocimiento de la situación por parte del piloto gracias a ocho grandes pantallas desplegadas y a las nuevas funciones de seguridad, como:

- Cámaras de rastreo que muestran en la pantalla de navegación el mapa del aeropuerto con pistas y carreteras, la posición de la aeronave y de otras aeronaves, así como el camino a seguir.
- La representación vertical del plan de vuelo de la aeronave sobre el suelo, mostrando con una barra roja la altitud mínima de seguridad. Una manera muy eficiente para evitar CFIT (Controlled Flight Into Terrain).
- Un sistema de vigilancia ambiental de la aeronave AESS (Aircraft Environment Surveillance System), producido por Honeywell, que concentra información sobre el radar meteorológico, el EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System o sistema mejorado de aviso de proximidad de tierra) y TCAS (Traffic and Collision Avoidance System o sistema para evitar el tráfico y la colisión).
- Conocimiento de empuje, mejorado con una lectura directa del porcentaje utilizado comparado con el máximo disponible.
- Pantallas que muestran la configuración real de *flaps* y *spoilers*.

En principio, Boeing aparentemente no se ha decidido a producir aeronaves muy grandes, ya que sus últimas previsiones sugieren que el mercado de aeronaves con más de 400 plazas no tendrán más de 400 aviones en los próximos 20 años. Por el contrario, Airbus prevé que en ese plazo habrá 1.500 aviones operativos. El nuevo proyecto de Boeing, el nuevo 7E7 "dreamliner", se concentra en una aeronave de tamaño medio para 250 pasajeros, ofreciendo capacidades de largo alcance, y su competencia en Airbus es el programa recientemente lanzado A350.

El A380 podrá transportar hasta 800 pasajeros. ¿Será necesario incrementar el límite de cobertura de las líneas aéreas?

La configuración para 800 plazas no se espera hasta la llegada del A380-900. En la versión reducida, el estándar será de unos 650 asientos. Este número de plazas está dentro del 10% del mercado de alta densidad en que operan normalmente los B747, por ejemplo, de Japan Airlines. Los límites de cobertura actuales por responsabilidad civil de USD 200.000 millones (EUR 165.885,80 millones) y hasta USD 250.000 millones (EUR 207.357,25 millones) por siniestro y por cada avión son comprados por un escaso número de aerolíneas. No es previsible una gran demanda que exceda esos capitales, pero si llegara el caso, el mercado se adaptaría y ofrecería un incremento de capacidad, lógicamente a un precio.

El mercado mundial del seguro de aviación está compuesto por diversos segmentos: aviación comercial, aviación en general, riesgos espaciales y satélites, fabricación de partes y aeronaves, y el mercado especializado de guerra. La aviación comercial (líneas aéreas) supone un 36% del mercado total, y entre 1989 y 1999 registró un volumen de primas de USD 12.180 millones

(EUR 10.102,45 millones) y siniestros por USD 13.965 millones (EUR 11.582,98 millones); es decir una siniestralidad del 114%. En el año 2000 las primas se elevaron un 15%, en el 2001 un 30%, y en los años 2002 y 2003 han vuelto a elevar precios. Tras este repaso, ¿cree que hay capacidad en el mercado asegurador para asegurar este tipo de aviones?

La situación de los aseguradores de aerolíneas ha mejorado sustancialmente desde los trágicos eventos del 11 de septiembre de 2001. A finales del año pasado, el mercado de seguros de aerolíneas para el 2003 y anteriores, arrojaba beneficios, con un saldo favorable superior a USD 200.000 millones (EUR 165.885,80 millones), incluyendo el coste estimado para hacer frente al 11S. La proporción real de pérdidas ronda el 80%.

Esta situación refleja el incremento de primas cobradas después del 11S, pero también una notable reducción de accidentes mortales en los últimos tres años debido a las mejoras en la seguridad. Se espera que el A380 sea más seguro y fiable que sus predecesores y que no suscite ninguna preocupación.

Tras el 11S los aseguradores de aviación procedieron a cancelar un buen número de cláusulas referidas a diversas extensiones de coberturas, etc. ¿No puede producirse un rediseño del concepto y las cláusulas de seguros ante la puesta en funcionamiento de estos mega aviones?

Cuando miramos a los retos futuros del mercado de seguros de aviación debemos diferenciar claramente entre aquellos riesgos que son inherentes a la operación normal de una aeronave y actividades relacionadas, y los que resultan de actos hostiles deliberados, especialmente de actos terroristas.

Creo que el mercado de seguros de aviación afrontará el reto de la nueva tecnología que, fundamentalmente, apunta a una mejor eficacia y mayor seguridad. La base de clientes es suficientemente amplia para hacer una diversificación razonable y una mutualización de las grandes pérdidas.

Espero que la frecuencia de estas pérdidas continúe decreciendo de la misma manera, mientras que el coste de los accidentes individuales probablemente se incrementará.

Los aseguradores de aviación deben ser capaces de medir sus niveles de exposición, la probabilidad de ocurrencia y el coste aproximado de un accidente. Van a estar dispuestos a satisfacer las necesidades de los clientes en el largo plazo y dar continuidad en la cobertura. Sin embargo, hay un riesgo sobre el que los aseguradores no pueden hacer evaluaciones ni ofrecer una respuesta satisfactoria global en el largo plazo: el terrorismo. Y, especialmente, esa nueva dimensión de terrorismo que no es diferente de la guerra, donde las aeronaves son utilizadas como armas de destrucción masiva. Existe mucha incertidumbre acerca de los medios que se pueden utilizar –nuclear, biológico, químico-; sobre las consecuencias y el coste estimado; sobre el nivel de riesgo que está muy influenciado por la política exterior de un gobierno y por la eficiencia en la lucha contra el terrorismo.

Cuando la guerra se declara y es efectiva, no se puede asegurar. Ni ahora ni nunca. Sólo los gobiernos pueden prestar protección en esas circunstancias.

Respecto a las medidas de prevención. ¿Existen problemas de diseño cuando se pretende evacuar rápidamente este tipo de aviones? ¿Implica nuevas dificultades desde el punto de vista asegurador?

Un A380 tiene dos pisos de pasajeros unidos por escaleras: 200 pasajeros en el nivel superior y 355 en el principal. Las salidas de emergencia incluyen 16 puertas sobredimensionadas: seis en la parte de arriba y diez en el nivel principal. Cada puerta está pensada para encauzar dos filas de evacuados. La "regla de los 90 segundos" para demostraciones de evacuación será aplicada para la certificación. Una pregunta es si las autoridades le pedirán a Airbus que haga una prueba de evacuación basada en los dos niveles considerados como una sola entidad, o si los dos niveles serán considerados como independientes.

Entiendo que la tecnología está evolucionando hacia el uso de simulaciones de evacuación en el sector de la aviación, como ya se hace en el marítimo, que pueden proporcionar análisis mejorados de los escenarios de evacuación.

¿La Réunion Aérienne está adoptando alguna medida para garantizar el aseguramiento de este avión?

La Réunion Aérienne lidera el programa de seguros de aviación de la EADS. El primer A380 salió de la línea de montaje el 27 de diciembre y ya está asegurado para riesgos en tierra. El seguro cubre el primer vuelo que se efectuó el 27 de abril de 2005 primer trimestre de 2005, así como un amplio programa de pruebas en vuelo, antes de entrar en servicio en la primavera de 2006, con el primer cliente, Singapore Airlines. ■

Producción del A380

La planta de ensamblaje final de Airbus para el A380 está localizada en Toulouse, Francia, y es una de las mayores del mundo.

Toulouse, Francia: Imagen computerizada de la nueva línea de ensamblaje del A380.

La primera sección de fuselaje equipada fue mostrada en Hamburgo, Alemania, en marzo de 2004.

La primera ala del A380 es trasladada desde la cadena de ensamblaje en la Factoría Airbus en Broughton, Gales del Norte (Reino Unido), el 4 de noviembre de 2003.

El primer *belly fairing* del A380: la instalación del Airbus en Puerto Real, España, en dirección a la factoría de Airbus en Saint Nazaire, Francia. Octubre de 2003).

(Fuente Airbus)