



COVID 19: RIESGO DE AVIACIÓN Y CONSIDERACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

¡LA COMUNICACIÓN ES CLAVE!

Este informe analiza el impacto que COVID-19 (C-19) está teniendo en el perfil de riesgo de la industria de la aviación. Destacamos cinco cuestiones operativas clave que las aseguradoras y los asegurados deberán considerar en las próximas semanas y meses. “Las aseguradoras y los operadores deberán gestionar las exposiciones resultantes de la ubicación de múltiples activos en una sola ubicación. Los fenómenos meteorológicos severos o las catástrofes naturales que afectan a varios aviones son motivo de preocupación”.

1. Reducción de capacidad y problema de estacionamiento:

La industria ya estaba manejando las consecuencias de la puesta a tierra del B737 Max. El COVID-19 agravará aún más la carga financiera y logística de los operadores con estimaciones que sugieren que más de 8,000 aviones han sido retirados del servicio. Esto equivale a un tercio de la flota global que actualmente requiere estacionamiento, almacenamiento y conservación de activos.

Consideraciones:

- Las aseguradoras deberán trabajar en estrecha colaboración con los corredores y operadores para garantizar una transición sin problemas de las aeronaves, y posiblemente flotas enteras de riesgos de vuelo a riesgos de tierra solo donde la política lo permita.

- Los operadores deberán identificar ubicaciones de bajo riesgo para almacenar sus aeronaves que no perjudiquen sus acuerdos de seguro.

- Se deberán utilizar las opciones de almacenamiento creativo. Los aeropuertos en desuso, o aeropuertos con poca o ninguna actividad, deberán considerarse como ubicaciones viables. Se pueden ver numerosos ejemplos a nivel mundial de pistas enteras que se utilizan para estacionamiento temporal. Esto traerá exposiciones imprevistas adicionales.

- Las aseguradoras y los operadores deberán gestionar las exposiciones resultantes de múltiples activos ubicados en Una sola ubicación. Los fenómenos meteorológicos severos o las catástrofes naturales que afectan a varios aviones son motivo de preocupación.

- Todos los interesados deberán evaluar los arreglos de seguridad y derechos de acceso a la aeronave mientras está in situ.

- Los operadores deben revisar sus contratos con los proveedores de servicios (es decir, los operadores de tierra y las FBO) para evaluar las disposiciones aplicables de responsabilidad e indemnización exclusivas de los acuerdos de almacenamiento a largo plazo.

- Todas las partes interesadas deberán considerar las leyes nacionales sobre ocupantes, locales y daños ambientales, para evaluar si existe una exposición a regímenes de responsabilidad estricta.

- El clima político local deberá evaluarse a partir de un riesgo y perspectiva de seguridad (es decir, gobierno local inestable / alto riesgo de incautación de activos).

2. Problema de obligaciones de mantenimiento:

Como la aeronave y el equipo están estáticos durante largos periodos, se deberán tomar precauciones para garantizar la capacidad de servicio. Ciertas jurisdicciones no tienen un historial comprobado en mantenimiento y preservación, sin embargo, aún se puede requerir que los operadores estacionen y almacenen equipos en dichos lugares.

Consideraciones:

- Los operadores deben asegurarse de que el mantenimiento cumpla con las reglamentaciones aplicables (es decir, FAA y EASA) que pueden ser de naturaleza muy específica (es decir, conexión a tierra electrostática, sellado de la célula, unidades de potencia comprobadas, sistemas contra incendios mantenidos, etc.) y podrían diferir entre las jurisdicciones.

- Las aerolíneas con equipo arrendado deben revisar sus obligaciones de arrendamiento con respecto a la preservación y el mantenimiento continuo. La revisión temprana de los documentos contractuales y el diálogo con los arrendadores es clave. No mitigar los daños durante el almacenamiento / estacionamiento podría resultar en reclamos.

- A medida que se generalizan los bloqueos globales, los ingenieros de aeronaves con licencia serán escasos o no podrán asistir a las instalaciones de almacenamiento. Algunas jurisdicciones no clasificarán a los ingenieros de aeronaves como “trabajadores esenciales”. Será necesario hacer planes de contingencia para gestionar esta exposición.

- Es posible que los motores deban retirarse y almacenarse por separado en la célula si la conexión a tierra es prolongada. Es posible que se requieran pasos de conservación extensos, como eliminar el aceite del motor y reemplazarlo con sustancias anticorrosivas. Planificación para tal eventualidad debería comenzar ahora para evitar daños en el motor.

3. Adaptación de aeronaves para carga especial:

Problema: los aviones se están convirtiendo de pasajeros a carga configuraciones para atender una mayor demanda de carga especial (p. ej. suministros médicos y humanitarios) y cartas aéreas.

Consideraciones:

- Si se lleva a cabo una reconfiguración significativa (por ejemplo, la eliminación de los asientos versus la utilización de la bodega de carga solamente), se deben realizar verificaciones para garantizar que se hayan cumplido los requisitos de aeronavegabilidad. De lo contrario, podría resultar en multas y también podría invalidar el seguro.

- Los términos de un arrendamiento aplicable pueden restringir el uso y la modificación de una aeronave y se debe mantener un diálogo temprano con los arrendadores.

- Cualquier cambio en los usos y las operaciones deberá comunicarse claramente a las aseguradoras para garantizar que dichos cambios no estén excluidos.

- La seguridad es primordial para evitar incidentes en el aire durante la adaptación en espacios confinados y congestionados. Puede existir una mayor exposición a reclamos por lesiones del personal de tierra y de ingeniería durante las modificaciones en el hangar. Es posible que deba contratarse una cobertura de seguro adicional y se debe prestar atención a cualquier responsabilidad contractual que surja de contratar a terceros contratistas.

- Deben cumplirse las reglamentaciones locales de salud y seguridad al tiempo que se observa que la mayoría de los encargados de mantenimiento en tierra y MRO(Organización de Mantenimiento y Reparación) operarán un personal esqueleto debido a que los trabajadores no esenciales no están disponibles.

4. Aumento de las operaciones de carga:

Problema: se está contratando a operadores para transportar tipos de carga que pueden tener experiencia limitada en el manejo (es decir, médica y farmacéutica).

Consideraciones:

- Los artículos peligrosos, inflamables y biológicos pueden aumentar la exposición y el riesgo. Será necesario cumplir estrictamente con los Reglamentos de Mercancías Peligrosas o podrían producirse multas significativas.

- La responsabilidad del transportista puede estar limitada por referencia al peso de la carga bajo los regímenes de convenciones internacionales.

- Es probable que la gran mayoría de la carga sea

médica y farmacéutica con bajo peso, lo que significa límites financieros bajos de responsabilidad bajo la convención internacional aplicables en comparación con el valor real de la carga. Los transportistas deben considerar si esto crea exposiciones adicionales.

- Las reclamaciones de carga por daños y demoras pueden aumentar, particularmente para productos perecederos y / o farmacéuticos que no pudieron ser entregados, de manera oportuna o en absoluto, debido a la puesta a tierra de la aeronave y las restricciones de viaje / tránsito.
- Los operadores operarán desde y hacia aeropuertos y en jurisdicciones con las que no están familiarizados. Se deben realizar evaluaciones exhaustivas de seguridad operacional.

5. Escasez de habilidades:

Problema: La industria de la aviación tiene escasez de pilotos, ingenieros, personal de tierra y controladores de tráfico aéreo. COVID-19 agravará este problema.

Consideraciones:

- Muchas aerolíneas han suspendido/despedido a sus empleados por un período indefinido. Atraer a estas personas cuando la crisis ha terminado puede ser un desafío. Los operadores deberán tomar medidas proactivas para retener mano de obra calificada.

Todos los interesados deberán revisar los boletines publicados por las autoridades locales en relación con los requisitos de licencia, certificación y capacitación en curso. Muchas jurisdicciones ya han tomado medidas para suspender los requisitos inmediatos de licencia / recertificación para pilotos y entidades de aviación hasta más adelante en 2020. Esto aliviará la carga operativa a medida que todos se adapten a la escasez de personal.

- Todos los interesados deberán considerar el impacto que la escasez de habilidades puede tener en las operaciones futuras, particularmente si el programa de seguro se va a renovar, tanto desde una perspectiva de gestión de riesgos como de seguridad operacional.

Conclusión: la comunicación es clave

Todas las partes interesadas deben unirse para garantizar que cada parte comprenda completamente los riesgos y las exposiciones de responsabilidad creadas por el entorno operativo actual. Es alentador ver que las aseguradoras y los operadores y autoridades de aviación civil han sido extremadamente proactivos y creativos al responder a COVID-19 desde una perspectiva operativa, logística y punto de vista financiero. Es esencial que todos sigamos adaptándonos al paisaje que cambia rápidamente. Esto es vital para la sostenibilidad a largo plazo de nuestra industria de aviación. Manténgase seguro, manténgase unido, y la industria seguirá siendo resistente.

Para obtener más información sobre esta sesión informativa, comuníquese con los autores o con su contacto habitual de HFW.



PAUL WOODLEY

**Senior Associate,
London**

T +44 (0)20 7264 8121

E paul.woodley@hfw.com



JAMES JORDAN

**Senior Associate,
Singapore**

T +65 6411 5374

E james.jordan@hfw.com

Fuente: <https://www.hfw.com/COVID-19-Aviation-Risk-and-Operational-Considerations-Communication-is-key-March-2020>

Texto Original: COVID-19: AVIATION RISK AND OPERATIONAL CONSIDERATIONS – COMMUNICATION IS KEY!

Fuente: © 2020 Holman Fenwick Willan LLP. Todos los derechos reservados. Ref: 001967.

**Avenida México, esq. 30 de Marzo,
Santo Domingo, República Dominicana.
Tel.: (809) 274-4322**



Síguenos en: IDACRD

VISÍTANOS: WWW.IDAC.GOB.DO