

Por **Antonio Penteado Mendonça**



Não tem o que fazer, aviões caem. Já caíram com mais frequência, mas o fato do número ter diminuído não significa que não continuarão a cair. Continuarão. As quedas ocorrerão pelas mais variadas razões, sejam falhas mecânicas, falhas humanas ou eventos aleatórios, como um raio atingir a aeronave ou uma ave ser sugada pela turbina.

Os momentos mais delicados, mais sujeitos a acidentes, são a decolagem e o pouso. É raro um avião cair em altura de cruzeiro, mas, como que para mostrar que não há regras definitivas regulando o assunto, o acidente com um jato da Air France que caiu no Atlântico Sul aconteceu quando o avião estava em altitude padrão, em seu voo para a Europa.

Os acidentes também não escolhem prioritariamente um tipo de aeronave. Eles acontecem com aviões militares, aviões civis, de grande ou pequeno porte, a jato ou a hélice. Também não há que se falar em serem mais ou menos frequentes em função da idade da aeronave ou de seu projeto. Um dos aviões mais seguros do mundo é o Boeing 747 e seu projeto tem mais de cinquenta anos. De outro lado, um dos projetos mais recentes, o Boeing 737 Max, foi impedido de voar logo depois que entrou em operação, porque aconteceram dois acidentes que levantaram sérias dúvidas a respeito da segurança do novo modelo.

É verdade que um avião com manutenção impecável, revisões feitas na hora certa, troca de peças dentro do prazo, etc., tem menos chance de sofrer um acidente do que outro cuja manutenção é precária, a vida útil das peças é estendida ao limite e as revisões são feitas fora do prazo.

Mas, apesar da redução dos riscos, isso não é suficiente para garantir que o avião não vai sofrer um acidente capaz de derrubá-lo. Pode ser, entre outras, uma pane seca porque o tanque de combustível não foi bem fechado, um urubu chupado pela turbina, uma falha de manutenção ou uma falha do piloto. Tanto faz, a aeronave pode sofrer um acidente fatal, capaz de derrubá-la e matar todos a bordo, independentemente de todas as medidas de proteção e manutenção adotadas.

Os acidentes atingem aeronaves de grande porte da mesma forma que aviões pequenos. Derrubam aviões de passageiros e aviões de carga. A jato ou a hélice. Civis e militares. De carreira ou aviação executiva. E, na maioria das vezes, quando o avião cai, os passageiros e tripulantes perdem a vida.

Durante muitas décadas, os critérios para pagamento das indenizações decorrentes dos acidentes aéreos foram balizados pela Convenção de Genebra, que dava os limites máximos a que as companhias aéreas estavam obrigadas a pagar em caso de acidente. Isso mudou.

Atualmente, as indenizações seguem critérios pragmáticos, objetivos e, em teoria, ilimitados, que

levam em consideração as condições individuais e profissionais das vítimas, suas famílias e beneficiários, para aplicar os cálculos necessários para determinar qual a indenização devida pela sua morte.

Os seguros aeronáuticos não podem se furtar à sua função básica, qual seja, indenizar as vítimas dos acidentes causados pelos seus segurados, no caso, os proprietários ou responsáveis pelas aeronaves acidentadas.

Assim, não há como o seguro fugir das novas regras aplicáveis às indenizações, invocando a antiga Convenção de Genebra como limitadora de sua responsabilidade. A razão de ser da apólice de seguros aeronáutico, em caso de sinistro, é responder com o capital necessário para cobrir as perdas causadas pelo acidente, sejam danos materiais, sejam danos corporais ou danos morais.

É preciso dizer que as seguradoras sabem disso e, na maioria das vezes, não se furtam de arcar com suas obrigações. Mas o pagamento das indenizações costuma não ser rápido, nem pode ser. As diversas variáveis envolvidas são complexas e de difícil determinação, o que faz com que a regulação desses sinistros, dependendo do acidente, possa se estender, muitas vezes, por bem mais do que um ano.

Ainda que as indenizações devidas aos beneficiários dos passageiros sejam pagas mais depressa, as causas do acidente podem demorar bem mais para serem determinadas e isso pode atrasar bastante a identificação dos verdadeiros responsáveis.

Fonte: [SindSeg SP](#), em 17.09.2021.