

Por Antonio Penteado Mendonça



Infelizmente, acidentes aéreos acontecem. Aeronaves sofrem panes e caem, normalmente matando seus ocupantes. O recente acidente com o ATR que caiu em Vinhedo, no interior de São Paulo, foi seguido com poucos dias de intervalo, por outro acidente com um avião de pequeno porte, na região norte do Brasil. Quer dizer, os acidentes atingem aeronaves de todos os tipos e tamanhos.

Fazia tempo que não acontecia um acidente com aeronave de linha regular no Brasil. O último tinha sido o jato da TAM que se acidentou no pouso no aeroporto de Congonhas. Aliás, a redução dos acidentes aeronáuticos, especialmente com aeronaves de linhas regulares, é realidade no mundo todo. E tem como principal pilar a melhora dos equipamentos e das condições de segurança em toda a operação.

Uma das consequências é a melhora dos resultados dos seguros aeronáuticos de forma geral e, naturalmente, a redução do preço das apólices, que estão entre os seguros sofisticados oferecidos pelas seguradoras.

O seguro aeronáutico tem duas coberturas, uma obrigatória e outra facultativa, ambas comercializados numa única operação. O seguro obrigatório é o seguro chamado RETA, que deve ser contratado, impositivamente, por todas as aeronaves. O seguro facultativo, como o próprio nome diz, pode ou não ser contratado, mas faz parte do pacote das aeronaves comerciais, até porque é o que tem os capitais necessários para atender as indenizações de um acidente de grande porte.

É o caso do acidente com o ATR que caiu em Vinhedo. O acidente vitimou sessenta e duas pessoas, ou seja, todos os que estavam a bordo da aeronave perderam a vida e, evidentemente, seus beneficiários têm direito a receberem uma indenização, que será paga pelo seguro.

Ainda é cedo para se determinar a causa do acidente, mas as investigações apontam para o acúmulo de gelo no avião como a mais provável. De qualquer forma, para efeito do pagamento da indenização isso não é relevante. O que importa é o acidente em si e quem responde por essas indenizações é o seguro da aeronave. Se, depois se apurar que o responsável pelo acidente foi, por exemplo, o fabricante ou fornecedor de uma determinada parte ou peça, a seguradora do seguro aeronáutico tem direito de regresso contra ele.

As indenizações se dividem entre os danos causados aos passageiros, tripulantes, casco da aeronave e danos a terceiros em terra. O valor devido aos beneficiários das vítimas não é homogêneo, não há um capital igual para todos, ou uma verba que é reteada igualmente entre eles. Cada vítima tem uma indenização proporcional à sua idade, atividade e ganho. É esta equação que determina quanto cada beneficiário deve receber. E ela pode gerar valores bastante

diferentes para o pagamento das indenizações.

Como as indenizações para as vítimas deixaram de respeitar os limites impostos pelas convenções aeronáuticas, as companhias aéreas têm capitais bastante elevados para fazer frente aos acidentes de grande porte. Estas indenizações não são pagas do dia para a noite, e em função da complexidade das apurações, mas elas costumam acontecer com relativa rapidez.

Fonte: O Estado de São Paulo, em 19.08.2024