

IRB Brasil RE promove, pela primeira vez, workshop aberto à clientes e parceiros de negócios

Um momento mais que oportuno para debater a importância da prevenção e do gerenciamento de riscos para companhias aéreas. O workshop de Sinistros Aeronáuticos foi realizado pela Diretoria de Sinistros do IRB Brasil RE, na última segunda-feira, dia 12, no Teatro Maison de France, no Rio de Janeiro. Pela primeira vez, um evento neste formato foi organizado para o público externo, incluindo clientes e parceiros de negócios. Cerca de 100 pessoas estiveram presentes para ouvir e debater temas como regulação, gerenciamento de crises, subscrição de riscos, investigação de acidentes aéreos, entre outros.

Carlos Velloso, diretor de Sinistros do IRB Brasil RE, abriu o workshop agradecendo a presença de todos e destacou a importância de fóruns como esse para tratar um tema tão atual. “Estamos passando por um momento de reflexão sobre prevenção de acidentes. O mercado segurador já sentiu o impacto da crise”, declarou.

A primeira palestra foi do gerente de Operações da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Marcelo Lima, que ressaltou o papel do órgão regulador e sua atuação em casos de crimes de aviação, gerenciamento de crises e assistência aos familiares de vítimas em acidentes aéreos. Segundo ele, a Agência tem aprendido muito com os últimos acidentes, mencionando, como exemplo, a primeira sala de crise implementada após o acidente com o pré-candidato à presidência Eduardo Campos. “Este é um instrumento de extrema importância para tomada de decisões dos diretores”.

Outro exemplo lembrado por ele foi a atuação da Agência no caso do voo AF 447 da Air France, em 2009. Ele comentou sobre a assistência adequada que as seguradoras e as companhias aéreas devem fornecer aos familiares. Lima mencionou também o recente caso da queda de um helicóptero que levava uma noiva ao casamento e informou que, atualmente, o foco principal da gerência em que atua é combater o táxi aéreo pirata. “Hoje existem muitas empresas que operam irregularmente como táxi-aéreo. Quem souber de casos assim, deve denunciar diretamente à Anac pelo telefone 163 ou à Polícia Civil”, alertou.

Ao ser questionado se a proporção de inspetores versus o número de aeronaves é adequada, Marcelo afirmou que, no Brasil, o cidadão tem muitos direitos para poucos deveres. “Hoje se olha muito para a responsabilidade estatal e menos para a individual. É preciso inverter essa cultura. A fiscalização nunca será onipresente”, afirmou, acrescentando que a responsabilidade está nos dois lados. “Concordo que a fiscalização deve ser rígida, mas também devemos entender o que é certo e o que é errado. Falta maturidade dos aviadores que acham que podem voar num táxi-aéreo pirata”, ponderou.

Outra questão levantada foi sobre a regulamentação de um novo mercado que está surgindo: os drones. Segundo os especialistas, é um desafio enorme regulamentar essa indústria, que está em plena expansão. Não há nada de concreto, mas eles entendem ser cada vez mais importante garantir a integridade de quem está no solo. O gerente da Anac contou que uma primeira grande experiência com drones foi durante as Olimpíadas. Uma cartilha foi desenvolvida, em conjunto com o Ministério da Justiça, caso o uso do equipamento coloque em risco multidões, como um show ou um estádio de futebol, por exemplo. “Estamos em fase final de estudos. Acredito que ainda no primeiro semestre do próximo ano essa norma já saia”, revelou Marcelo.

Também palestrante do workshop e cliente do IRB, a gerente de Aviação da Chubb, Sanny Leite, abordou a subscrição de riscos aeronáuticos. Ela destacou a importância de uma análise criteriosa dos riscos no momento da contratação de um seguro para evitar questionamentos na hora do sinistro. Os dados necessários para a cotação de uma apólice, como o número total de horas do

piloto e da aeronave, assim como o modelo e o tipo de aeronave devem ser mencionados. Atualmente, existe um novo perfil de sinistros: má gestão da companhia aérea, além de muitas incidências de riscos diversos, como raios, exemplificou ela.

Outro alerta colocado em discussão foi sobre os riscos de aeronaves que, em período de crise, voam menos e, consequentemente, passam por menos manutenção. Sanny concordou que, de fato, em um cenário econômico desfavorável, a aviação executiva passa por um período de crise, com muitas aeronaves sendo devolvidas e muitas outras paradas. “Vemos um mercado voando menos e protelando a manutenção, o que é de extrema gravidade”.

Julio Costa, sócio da Mayer Brown LLP, foi outro palestrante convidado e debateu a prática da regulação e do gerenciamento de crises em acidentes aéreos. Ele, que também integra a Comissão de Direito Aeronáutico da OAB, abordou os aspectos práticos no atendimento de crises aéreas e ressaltou como prioridade, o atendimento aos familiares das vítimas pós-acidente. Julio afirmou ainda que a comunicação em tempo real é fundamental e reconhecer o quanto antes a ocorrência de um determinado evento é o caminho mais assertivo.

Durante a apresentação foi exibido um vídeo gravado por Maurício Pontes, responsável pela sala de situação do aeroporto de Guarulhos, que destacou a importância de um local externo, dedicado exclusivamente aos envolvidos na crise, para que o ambiente seja “desintoxicado”. Segundo ele, há três segredos para se enfrentar uma crise: o primeiro é ter a mente aberta e estar apto a mudar o pensamento o tempo todo. O segundo ponto é contar com o elemento surpresa para enfrentar aquilo que não estava previsto. E o terceiro é focar no elemento humano. Ninguém é mais anônimo. Todos somos potenciais emissores de informações para o mundo, disse.

Quem encerrou o workshop foi o Brigadeiro Carlos Alberto da Conceição, que atua como gerente na Mclarens Aviation, e apresentou o tema “Prevenção e investigação de acidentes aéreos”. Segundo ele, os acidentes deram um salto nos últimos anos. No geral, a média de acidentes era de 54 casos por ano e, recentemente, foi atingido o patamar de 186/ano. Com mais de 30 anos de experiência, Carlos criticou a falta de conhecimento dos profissionais que atuam no setor e que não buscam qualificação. “A maioria desconhece a regulação e segurança de voo”, afirmou ele, que ministra cursos de prevenção e investigação de acidentes para pilotos no Brasil e exterior.

Carlos acredita que enquanto não se investir em prevenção, o mercado irá continuar pagando muito seguro. Ele ilustrou como exemplo, o caso Air France, em que a companhia gastou cerca de R\$ 80 milhões de euros somente com as buscas da aeronave e outros R\$ 650 milhões com indenizações. “Se você acha que prevenção custa caro, experimente um acidente”, provocou à reflexão. O especialista explicou ainda o processo inicial de uma investigação, a importância de se preservar as evidências e coletar dados em um acidente aeronáutico. Ele finalizou sua apresentação com a mensagem de que é preciso um comprometimento individual para um esforço conjunto e, assim, mitigar o número de acidentes aéreos.

Fonte: [Segs](#), em 15.12.2016.