

O aniversário de um ano da tragédia que matou 71 pessoas na queda do avião da companhia aérea LaMia, no dia 29 de novembro de 2016, coloca no radar o funcionamento do seguro aeronáutico. O acidente com o avião que saiu de Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, rumo a Medellín, na Colômbia, matou integrantes da tripulação, da delegação da Chapecoense, além de jornalistas e convidados que acompanhavam o time de futebol no seu mais importante feito interrompido pela tragédia: a disputa do primeiro jogo da final da Copa Sul-Americana. O acidente comoveu todo o Brasil.

No dia 3 de dezembro de 2016, o País se voltou para o velório coletivo que foi realizado na Arena Condá (SC). Sob forte chuva e aplausos da torcida que cantava emocionada “O campeão voltou. O campeão voltou. O time está em casa”, os militares conduziram os caixões por um corredor de honra. Entre os presentes estavam o presidente do Brasil, Michel Temer, que acompanhou a cerimônia ao lado do governador de Santa Catarina, Raimundo Colombo, e o presidente da FIFA, Gianni Infantino.

Esse triste episódio convida a todos a refletir sobre a importância do seguro. Embora não restitua as vidas que foram perdidas, o seguro pode resguardar o direito dos familiares a uma vida digna, na falta de seu provedor. O momento é oportuno para se fazer uma breve imersão sobre a história do Seguro Aeronáutico no Brasil.

Até o início da década de 1940, a comercialização dessa cobertura ficou a cargo de seguradoras internacionais. Foi somente a partir de 1º de janeiro de 1944, com o ingresso do Instituto de Resseguros do Brasil (IRB) neste segmento, que o quadro começou a mudar.

O IRB garantiu às companhias brasileiras uma entrada segura neste novo nicho do mercado, cujos riscos ainda eram pouco conhecidos. Em fevereiro de 1944, criou a Comissão de Seguros Aeronáuticos, incumbida de congregar todas as seguradoras que operavam no ramo, e atuou diretamente na construção de uma definição conceitual deste tipo de seguro, providenciando estudo sobre taxas e condições para a aceitação de riscos; além da formulação de apólice padrão que definiu a abrangência das coberturas existentes à época.

Atenta à necessidade de disciplinar o ramo emergente, a Superintendência de Seguros Privados (Susep) considerou as propostas encaminhadas pelo IRB e aprovou as Normas de Seguros Aeronáuticos e as respectivas Apólices, Proposta e Tarifa, através da Circular Susep nº 19, de 05 de maio de 1971. A partir dessas iniciativas, o risco aeronáutico passou a constituir um ramo independente, com apólice e tarifas próprias. A resposta do mercado foi imediata

Dezenas de seguradoras se lançaram nesse segmento. Afinal, existia uma grande expectativa de que o fim da Segunda Guerra Mundial fomentaria a indústria.

O tão esperado crescimento da demanda por seguros veio logo a seguir, com a ampliação da frota aérea brasileira e o desenvolvimento da indústria da nacional de petróleo que, nos primeiros anos da década de 1970, passou a empregar helicópteros no apoio às atividades de prospecção. Esse ciclo, contudo, foi interrompido entre o final dos anos 80 e meados dos anos 90, em decorrência da forte crise que assolou o País, sendo retomado somente a partir de 2003, após a estabilização econômica e uma ampla reestruturação do setor aéreo.

Dados da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag) dão conta de que o Brasil, em 2016, detinha a segunda maior frota de aviação geral do mundo, com 15.290 unidades. Mesmo com a redução nas vendas geradas pela crise econômica a frota brasileira só é superada pelos Estados Unidos.

O mercado de seguros acompanhou de perto a evolução do setor.

O Seguro de Casco Aeronáutico, quando contratado na modalidade *All Risks*, oferece proteção contra todos os riscos que possam causar danos à aeronave, exceto os explicitamente excluídos da apólice. Juntamente com a contratação desta cobertura é necessária a aquisição do Seguro de Responsabilidade do Explorador e Transportador Aeronáutico (R.E.T.A.), que contempla passageiros, tripulantes, pessoas e bens no solo, colisão e abalroamento. A obrigatoriedade do seguro R.E.T.A foi instituída pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Já os critérios para a estruturação dos planos do seguro de Cascos Aeronáuticos foram estabelecidos pela Circular SUSEP nº 525, de 22 de janeiro de 2016. Segundo a norma, a cobertura básica compreende a perda ou avaria da aeronave, quando em voo, em rolamento ou quando em permanência no solo, incluindo seus equipamentos e acessórios enquanto a bordo. O âmbito geográfico da cobertura básica é, pelo menos, o território nacional.

A Circular nº 525 determina que, salvo estipulações ao contrário e com a prévia autorização das autoridades competentes, não serão indenizáveis os prejuízos decorrentes de ação ou omissão dolosa, inobservância das leis, regulamentos ou instruções que regem a navegação aérea. A cobertura também não se estende a aeronave que não tiver nos comandos pessoa legalmente habilitada, sem certificado de aeronavegabilidade em vigor, com excesso sobre o peso máximo autorizado, em disputa de corridas, tentativas de quebra de recordes, voos de exibição e de acrobacias ou ainda em pouso ou decolagem em locais não autorizados.

Esses critérios devem ser analisados com especial atenção, pois a inobservância aos princípios básicos que regem a cobertura do seguro pode resultar em prejuízos irreparáveis e em litígios intermináveis na Justiça.

Fonte: [CEDOM](#), em 30.11.2017.