

Seguros & Cidadania

SEGURO AUTOMÓVEL
DIRETIVA DE DISTRIBUIÇÃO DE SEGUROS



Seguros & Cidadania



“Better to have, and not need, than to need, and not have”.

A expressão citada é atribuída a Franz Kafka, embora não se saiba, em concreto, a que se estava a referir. Mas, sabendo-se que Kafka trabalhou na atividade seguradora, a expressão pode muito bem ter sido usada com referência ao seguro. E se assim tiver sido, faz, de alguma maneira, sentido.

Os riscos e os seguros envolvem-nos permanentemente no quotidiano, embora muitas vezes o valor e importância do seguro só se revele verdadeiramente quando algum acontecimento inesperado dá lugar a que beneficiemos do funcionamento de uma cobertura e da rede de proteção quase invisível que o envolve, ou a que, em contraste, sintamos seriamente a sua falta ou insuficiência.

É por isso que olhamos, com satisfação, para os indicadores que nos dizem que o seguro é uma realidade cada vez mais presente em todos os domínios da vida social e económica, sobretudo nas sociedades mais desenvolvidas.

Se virmos bem, os riscos relativos à saúde, às viagens, ao património em geral e às casas em particular, aos veículos ou a outros meios de transporte, ao trabalho e às atividades em geral, incluindo as de lazer, às responsabilidades, nossas e as de outros, e, até, à duração da vida, podem, todos eles, ser objeto de proteção através de seguros, minimizando as ameaças que rodeiam as nossas vidas e que às vezes, muitas vezes até, se concretizam.

Antevê-se, aliás, que as mudanças e transformações que marcam o desenrolar das nossas vidas e a rapidez a que se processam, tenderão a tornar as pessoas mais sensíveis aos riscos, à incerteza e insegurança crescentes que lhes estão associadas, levando-as a procurar soluções de proteção, incluindo as conferidas por seguro.

A contratação crescente de seguros marcará, assim, muito provavelmente, os tempos que aí vêm. Mas esta contratação de seguros, não obstante as exigências regulatórias por vezes excessivas quanto à obrigação de informação, tem de ser feita de forma cada vez mais simples, expedita e compreensível, de modo que o cidadão perceba bem a solução de cobertura que é proposta, e respetiva razão de ser, valorizando, desde logo, a sua utilidade.

E porque o futuro é sempre, de algum modo, condicionado pelo caminho percorrido no passado, e se constrói também no presente, nesta edição da revista falamos da história, da atualidade e dos desafios do seguro.

Damos destaque à história do seguro e à exposição permanente inaugurada, que muito se deve ao Ruy de Carvalho, personalidade ímpar da atividade seguradora em Portugal e que deu um impulso decisivo para a preservação da memória do seguro, deixando registo escrito, em dois livros cuja leitura se recomenda, do percurso histórico desta atividade.

Falamos também da sinistralidade automóvel. A aumentar, fruto de novas realidades, condutas e comportamentos e da subsistência de constrangimentos e causas de sempre. E sobre o que podemos fazer em matéria de prevenção e de proteção através de seguros.

Damos nota, por outro lado, do livro “Para além das cinzas - Portugal Seguro”, que retrata o drama dos incêndios de 2017 e conta histórias de quem tinha e de quem não tinha seguros e de como o seguro ajudou a minimizar e a reparar danos, em tempo record, proporcionando a retoma possível da normalidade da vida das pessoas e empresas afetadas.

E, finalmente, falamos da venda de seguros e da nova lei que aí vem e que desejavelmente e com o reforço das iniciativas de literacia financeira, como as promovidas pela APS, individualmente, ou no contexto do Plano Nacional de Formação Financeira, poderá contribuir para melhorar o conhecimento sobre a importância de estarmos (bem) seguros.

E damos voz, novamente, a quem está de fora e cuja visão e opinião vale a pena conhecer.

Boa leitura.



**Alexandra
Queiroz**

DIRETORA-GERAL
APS



Siga-nos:
www.apseguradores.pt



Para ver e fazer download desta revista online
www.apseguradores.pt/revista



Publicação
Rua Rodrigo da Fonseca, 41
1250-190 Lisboa

Design e paginação
Zincodesign

Produção
Tutti-Frutti

Tiragem
300 unidades

Depósito Legal
440692/18

Novembro 2018



02. EDITORIAL - ALEXANDRA QUEIROZ

05. ÍNDICE

01. INSTITUCIONAL

06. ASSOCIADA: 100 ANOS ZURICH EM PORTUGAL

02. DESTAQUE

10. ENTREVISTA COM JOSÉ MIGUEL TRIGOSO, PREVENÇÃO RODOVIÁRIA PORTUGUESA

16. e-SEGURNET

18. GABINETE PORTUGUÊS DE CARTA VERDE

20. FICHEIRO NACIONAL DE MATRÍCULAS

21. INDEMNIZAÇÃO DIRETA AO SEGURADO

22. SETOR SEGURADOR DEFENDE OBRIGATORIEDADE DE SEGURO DO CONDUTOR

24. DIRETIVA DE DISTRIBUIÇÃO DE SEGUROS - O NOVO REGIME

28. CARACTERIZAÇÃO DA MEDIAÇÃO / DISTRIBUIÇÃO DE SEGUROS EM PORTUGAL

03. SEGUROS EM NÚMEROS

31. SEGUROS EM NÚMEROS

04. LITERACIA FINANCEIRA

32. LANÇAMENTO DO PROGRAMA APS - JUNIOR ACHIEVEMENT

34. PARCERIA APS E FUNDAÇÃO DR. ANTÓNIO CUPERTINO DE MIRANDA

36. LANÇAMENTO LIVRO ARMADILHA DIGITAL

05. NOTÍCIAS

37. CONFERÊNCIA ANUAL APS

38. MEMÓRIA DO SEGURO EM EXPOSIÇÃO

39. LANÇAMENTO DO LIVRO "PARA ALÉM DAS CINZAS"

40. ACIDENTE NA PONTE DE GÉNOVA

41. SEMINÁRIO SOBRE CIBERSEGURANÇA

41. APS ATRIBUIU PRÉMIO A ESTUDOS SOBRE DIREITO DOS SEGUROS

06. OPINIÃO

42. LUÍS POÇAS - PRESIDENTE DA COMISSÃO TÉCNICA "CONDUTA DE MERCADO" E COORDENADOR DO GRUPO DE TRABALHO "COMPLIANCE" DA APS

45. JOSÉ ALBERTO CARVALHO - JORNALISTA

46. PAULO FERREIRA - JORNALISTA



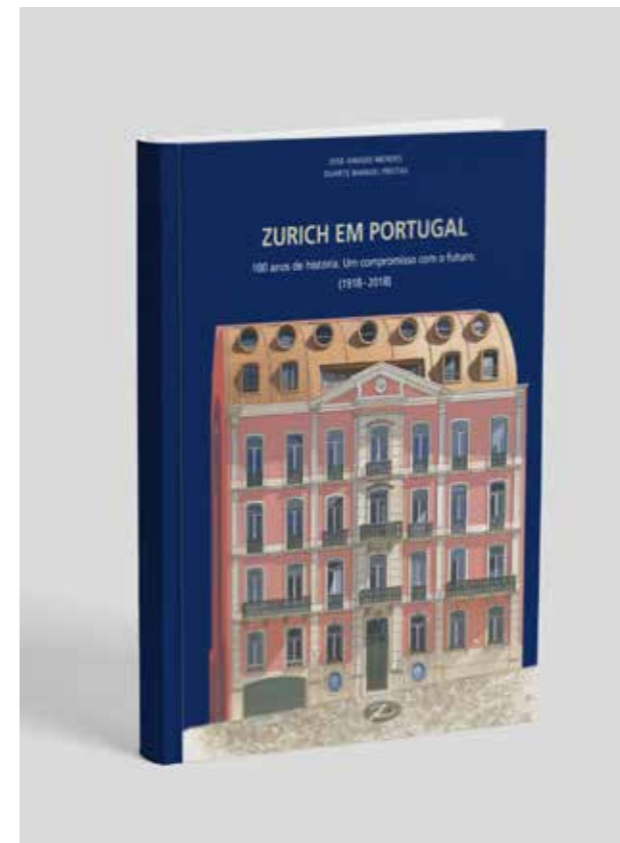
António Bico ASSOCIADA

CEO ZURICH

UMA EMPRESA CENTENÁRIA QUE SOBREVIVEU A GUERRAS, CRISES E MUDANÇAS DE REGIME

Nasceu como Metrópole antes de terminar a 1ª Guerra Mundial e foi batizada de Zurich - Companhia de Seguros SA no ano da Expo 98, 48 anos depois do grupo suíço ter entrado no capital da seguradora. Em 100 anos, sobreviveu a duas guerras mundiais, assistiu a diferentes ciclos políticos, passou ao lado das nacionalizações que afetaram o setor no 25 de abril, contornou crises económicas e financeiras e intervenções externas, mudou de sede quatro vezes em Lisboa e fez a expansão natural pelo país. Eis o retrato da empresa liderada por António Bico que leva quase 50 anos de casa.

Há um ditado que afirma que das crises nascem grandes oportunidades. A Zurich, que está a comemorar 100 anos em Portugal, é um exemplo vivo dessa máxima. Nasceu com o fim de uma guerra (1914-1918), cresceu com outra (1939-1944), sentiu os efeitos de duas crises económicas e financeiras



Executive Officer (CEO) do Grupo Zurich em Portugal. Fundada por comerciantes e investidores com conhecimento do setor segurador, começou por explorar seguros terrestre contra fogos e guerras, greves, tumultos, seguros marítimos, incluindo o risco de guerra, agrícola, incêndio e roubo. Curiosamente, o primeiro contrato assinado, celebrado a 9 de julho, um dia depois da fundação da seguradora, garantiria os “bens imobiliários existentes no 4º andar esquerdo, do prédio situado na Rua do Carmo, nº69, em Lisboa”, conforme descrito no livro “Zurich em Portugal. 100 anos de história. Um compromisso com o futuro (1918-2018)”, da autoria de José Amado Mendes e Duarte Manuel Freitas.

De acordo com o livro, de entre 237 acionistas fundadores, 37 eram mulheres e 12 representavam empresas. António Braz, destacava-se com 1160 ações, 51 acionistas detinham 100 ações ou menos, e os restantes, entre 1 e 10 “papéis mágicos”.

A PUBLICIDADE E A EXPANSÃO PELO PAÍS

Num setor que proliferava a cada esquina durante o período da Primeira Guerra e no pós guerra, entre o abre e fecha de empresas, em 1927 registavam-se “99 companhias (61 portuguesas e 38 estrangeiras)”.

a nível mundial (1929 e 2008), passou por dois regimes políticos e assistiu a uma revolução que mudou, de novo, o sistema político português, e ultrapassou intervenções internacionais na economia portuguesa.

Estas são as grandes balizas temporais externas e internas desta história centenária que se confunde com a própria história do país e das seguradoras em Portugal, cuja atividade, na emergência e durante o período da 1ª Guerra Mundial (1914-1918) registou um assinalável crescimento.

A Companhia de Seguros Metrópole inseriu-se nesse movimento multiplicador. A 8 de julho de 1918, quatro meses antes da assinatura do Armistício de Compiègne (11 de novembro), tratado de paz que pôs fim ao primeiro conflito mundial, foi lavrada a escritura da nova Companhia com sede na Rua Augusta, nº140, 2º andar, em Lisboa.

“À época (1914-1918) surgiram diferentes companhias de seguros porque havia riscos associados ao momento. Tendo em conta o próspero intercâmbio comercial com o Portugal Ultramarino, os fundadores viram uma oportunidade para lançar a Metrópole”, recorda António Bico, atual Chief

A publicidade ajudou, desde a primeira hora, ao bom desempenho nos primeiros 10 anos da seguradora que adotou, então, o recurso aos testemunhos públicos de clientes que elogiavam a prontidão de resolução dos problemas. Anos mais tarde, em 1982, a seguradora lançou uma campanha disruptiva e inovadora “Tornamos o seguro fácil”, difundida por jornais, rádio e televisão.

O alargamento ao país, com a criação de agências, o estabelecimento da delegação, em 1924, no Porto, na Rua dos Clérigos, nº80, 2º andar e a ligação a instituições bancárias – Banco Nacional Ultramarino e Banco Português e Brasileiro – foram cruciais para catapultar o negócio.

DE UMA CRISE MUNDIAL À ENTRADA DO NOVO ACIONISTA

Se no início dos anos 30 do século passado se registou um aumento assinalável nos sinistros, o Estado Novo publicou diversa legislação que estabelecia maior controlo e impunha novas exigências às seguradoras. Ainda assim, em 1934, a Zurich iniciou a exploração de novos ramos de seguros, como o automóvel – ramo que acompanhou o crescimento do parque automóvel.

A reação a uma crise mundial (1929) e, acima de tudo, a emergência de um novo conflito mundial foi uma “prova de resiliência da empresa para manter o negócio”, sublinha António Bico. E o que foi válido para a indústria seguradora em 1914-1918, manteve-se. A 2ª Guerra Mundial pôs em evidência a importância financeira da indústria seguradora. Após anos de prosperidade devido ao crescimento dos prémios do seguro Marítimo e findo o conflito, a Metrópole mudou de sede para a Praça Marquês de Pombal, nº16. O período dos finais dos anos de 1940 foi de menor fulgor, dificuldade que se revelou, de novo, como uma oportunidade.

É nesta fase que o Grupo Zurich envia o seu diretor Joham Jakob Naegeli a Portugal, a fim de perceber a situação financeira da empresa e o contexto socioeconómico e político do país. Com base no relatório preparado por Naegeli, estavam reunidas as condições de venda da Metrópole e é assim que acontece a entrada de um novo acionista no capital. Em 1950 a multinacional suíça Zurich entra no capital social da Metrópole, adquirindo 9405 ações, a que correspondia 94,05% do capital social.

Em 1998, 48 anos depois da entrada do Grupo Zurich em Portugal, 80 anos após a fundação da Metrópole e no ano da Exposição Mundial de Lisboa, a seguradora passa a denominar-se Zurich – Companhia de Seguros SA.

Novos donos, novos hábitos. E, logo no primeiro ano de gestão, o administrador Willy Ginesta – que como estrangeiro não poderia ser presidente do conselho de administração, sendo-o, no entanto, na prática – começa, de forma inovadora, a distribuir a “Circular”, um documento

que “falava” e que ainda hoje, complementado com outros suportes de comunicação, continua a falar com os colaboradores distribuídos por todo o país.

Até ao início dos anos 70 a seguradora viveu num contexto socioeconómico favorável, a que se somou a adaptação a uma reorganização interna tendo em conta novos recursos e estratégias inovadoras. No automóvel a nova apólice “Ocupantes” é disso exemplo.

Desde 1953 na Rua Barata Salgueiro, a sede mudou para a Avenida Rovisco Pais, nas vésperas da Revolução de abril de 1974. Uma mudança que respondia a uma necessidade de expansão da própria seguradora que impactou também o Porto: a delegação da Rua dos Clérigos passou para a Rua de Faria Guimarães. Novas delegações foram inauguradas noutras localidades do país.

A revolução dos cravos chega no legado de Théophile Pannatier (substituíra Ginesta, em 1971 e permaneceu até 1978), apelidado do homem do “25 de abril”. Por ser uma empresa de capital estrangeiro fica a salvo das nacionalizações do setor segurador, embora o Estado tenha ficado com 595 ações, o que dava 5% do capital social. “A revolução criou uma ambiência complexa mas uma vez que os nossos capitais eram de origem estrangeira, passámos à margem das nacionalizações”, nota António Bico.

DAS INTERVENÇÕES EXTERNAS À ENTRADA NA EUROPA

Debaixo da regulação e supervisão do Instituto de Seguros

de Portugal, as intervenções externas em Portugal e as duas crises de então, 1977 e 1983, mostraram que o país e a seguradora tinham que ir além do eixo litoral do Porto e Lisboa. Já com a direção de Peter Eckert (1980-1988), que preparou a empresa para a entrada na Comunidade Económica Europeia (CEE), a companhia parte para o interior e como resultado, a quota de mercado sobe de 1% para 3%.

Com novos seguros como bandeira, como o “Chefe de Família”, a seguradora e o país deram passos sustentados neste período de europeização e nos processos de reprivatização das seguradoras e da entrada do setor na iniciativa privada.

Com 100% do capital nas mãos do Grupo Zurich Compagnie d’Assurances desde 1991, Werner Brunner aposta no imobiliário, na expansão da rede pelo país e no regresso a “casa”. A sede volta à Barata Salgueiro, nos 75 anos da seguradora, em 1992. “Mantivemos a fachada, os 4 pisos originais e temos agora 13”, lembra António Bico que destaca um episódio marcante nos quase 50 anos que leva de empresa: a informatização, que veio a verificar-se na liderança de José Manuel Coelho.

“Nos anos 90 tivemos que mudar o sistema informático. Tendo em conta que a empresa já tinha determinada dimensão e que as vicissitudes eram várias, foi um momento de forte impacto para a Companhia. Como quisemos fazer tudo com a prata da casa, o desafio foi grande mas recompensador”, realça António Bico. “Prova disso é que até aos dias de hoje mantemos a visão de antecipar tendências e continuamos focados na inovação e na transformação do negócio segurador”, conclui o CEO da Zurich Portugal.

O Ramo Vida começa a ser uma realidade na empresa que, em 1998, procede à compra da Eagle Star Vida, fruto da aquisição internacional da área financeira da British American Tobacco Industries em vários países, e do Deutsche Bank Vida, em 2002.

O PRIMEIRO MILHÃO, OS ANOS TROIKA E O CENTENÁRIO

Se no ano de entrada da CEE a quota de mercado era de 2,6%, dois anos antes da crise mundial de 2008 chegava aos 7,2%. Pelo meio, em 1993, foi ultrapassada a célebre fasquia de 1 milhão de contos (5 milhões de euros) em Prémios.

Em março de 2007, António Bico, atual CEO sucede a José Manuel Coelho. A crise de 2008 iniciada nos Estados Unidos da América, com a queda do Grupo Lehman Brothers e da seguradora AIG, apanhou a Zurich num processo de redefinição do modelo organizacional e operacional.

A crise mundial chegou a Portugal e os anos da Troika (2011-2014) foram marcantes no setor segurador, um setor que assistiu a uma vasta e profunda mudança no que toca “aos donos” das seguradoras. A grande maioria muda de mãos, mas a identidade da Zurich Portugal manteve-se inalterável.

Em 2017 a empresa detinha 5,4% da quota de mercado no Ramo Não Vida e 2,7% do Ramo Vida. Este foi o contexto que serviu de introdução do novo modelo operacional, de onde surgem as atuais 18 áreas comerciais distribuídas pelo país.

“Ao longo dos 100 anos a empresa tem evidenciado uma grande capacidade para antecipar tendências e preparar-se para mudanças tão radicais”, finaliza António Bico, o CEO do ano do Centenário.





José Miguel Trigo

PREVENÇÃO RODOVIÁRIA PORTUGUESA

ENTREVISTA

“O problema da velocidade e outros deviam ser trabalhados na formação”

José Miguel Trigo, presidente da Prevenção Rodoviária Portuguesa diz que é urgente melhorar a formação quando se “está a tirar a carta”. Alerta que dizemos “eu quero a carta” e não “eu quero aprender a conduzir” pelo alerta que o Estado deverá atuar.

Defende melhores conhecimentos, melhor e mais educação na estrada, mais testes práticos de condução, testes de velocidade e à capacidade de reação. É este o caminho para inverter os números da sinistralidade. Sinistralidade essa que atinge valores muito elevados dentro das localidades, colocando Portugal no topo europeu, sendo que, ao invés, fora das localidades, recolocam o país abaixo da média europeia.

Abordando as novas formas de mobilidade, dos carros autónomos ao crescente número de motociclos, José Miguel Trigo alerta para os perigos de utilização de telemóveis nos peões e para o consumo de álcool, sendo que cerca de 30% dos condutores mortos apresentam taxa de consumo ilegal.

ESTAMOS QUASE NO FINAL DO ANO. CONSEGUE ANTECIPAR SE TEREMOS MELHORES OU PIORES NÚMEROS QUE NO ANO PASSADO?

R: Tenho resistência em ver em prazos curtos. A tendência é: nos últimos anos não melhora, apesar que em 2016 se ter registado uma queda do número de mortos. No global, a nível da sinistralidade estava a haver alguma redução da gravidade média dos acidentes em termos do número de mortos, mas em termos globais de acidentes com feridos não reduzia.

MAIS ACIDENTES E MENOS MORTOS. É ISSO?

R: Sim, aconteceu durante dois ou três anos. Basta que a velocidade média de embate tenha reduzido para haver menos mortos porque a gravidade está relacionada com a velocidade de embate. Em 2017 houve um aumento bastante menor relativamente aos mortos a 30 dias do que era suposto, tendo em conta o número de mortos no local do acidente.

Em termos médios, desde 2010 (ano da contabilização de mortes a 30 dias) mais de 27% morria nos 30 dias depois. Em 2017, os dados apontam para 17%. São números fora do padrão. Ora, ou o sistema hospitalar melhorou, ou o tempo médio de entrada nos hospitais aumentou e o número médio de pessoas que morrem até à entrada no hospital aumentou. Inclino-me para esta última hipótese.

O TRANSPORTE PÚBLICO/COLETIVO PODE DIMINUIR A SINISTRALIDADE?

R: Sem dúvida. Em termos médios, a taxa de sinistralidade é muito mais baixa e a nível de danos corporais ainda mais baixo. Somos dos países da Europa que menos usa o transporte público/coletivo.

NO ENTANTO SÃO CADA VEZ MAIS OS CARROS A CIRCULAR NAS GRANDES CIDADES?

R: A nível urbano, quando a velocidade média do trânsito de superfície reduz, normalmente a velocidade média do transporte coletivo reduz também. E isso leva a algum desincentivo do uso desse transporte. Os tempos de percurso do transporte de superfície aumentam, o tempo de espera aumenta. No metropolitano acontece o mesmo. E, assim recorreremos aos nossos carros. Fora de Lisboa não há dados.

HÁ UM PADRÃO DE SINISTRALIDADE? DIFERE DENTRO E FORA DAS LOCALIDADES?

R: Temos uma altíssima sinistralidade dentro das localidades. Somos o 2º ou 3º país a nível da União Europeia (UE). Fora das localidades temos uma sinistralidade abaixo da

“Temos uma altíssima sinistralidade dentro das localidades. Somos o 2º ou 3º país a nível da União Europeia (UE).”

média da UE. Em termos médios, por milhão de habitantes, morrem menos que a média europeia.

A QUE SE DEVE ?

R: A organização de trânsito nas cidades é das câmaras municipais. Fazem-se muitas asneiras por falta de conhecimentos e tarda, tarda e tarda a tornar obrigatório a aplicação de normas semelhantes para vias urbanas como tenho defendido.

QUE NORMAS? MUDAR A VELOCIDADE DENTRO DAS LOCALIDADES?

R: A velocidade a que cada um de nós circula, a cada momento, é ditada pela nossa decisão e essa decorre do risco que cada um quer correr e dos conhecimentos que cada um tem. São esses fatores que ajudam a tomar, mesmo que inconscientemente, as decisões em cada momento.

PODE EXPLICAR?

R: Ir a 50 km/h nas localidades, em piso seco, o tempo de reação é de 1 segundo. Desde que surge o problema no campo visual até ao pé no travão paramos em 27 metros. Se formos a 60 km/h (ninguém acha que vai em excesso) e se de repente aparece um idoso ou uma criança... fiz a pergunta a estudantes de engenharia e nas contas chegamos a uns 40 metros. E 40 metros num peão... aí há uma percentagem de mortos significativa.

COMO SE COMBATE O PROBLEMA DE VELOCIDADE?

R: O problema da velocidade ou outros deviam ser trabalhados na formação. Dizemos “eu quero a carta” e não “eu quero aprender a conduzir”. É obrigação do Estado organizar as coisas de forma a garantir o mais possível que quem tem carta saiba o que está a fazer. Ora isso só é possível fazer através do exame. Mas este, em termos teóricos, tem questões sobre a legislação. As toneladas dos camiões não interessa a todos. Há países em que

estudar a educação rodoviária faz parte do exame. Sobre velocidade interrogam sobre limites! É importante que quem conduz perceba o mecanismo da velocidade para tomar a decisão correta e adequada. Há locais em que 50 km/h é um disparate porque não tenho visão para parar caso seja necessário.

A TOMADA DECISÃO E O COMPORTAMENTO DE CADA UM CRUZA COM A ENVOLVÊNCIA EXTERNA.

R: O que é um acidente rodoviário? Quando circulamos, olhamos, observamos e analisamos os dados e projetamos o que se segue e tomamos a decisão. Depende da organização do meio ambiente que facilita o comportamento dos outros. Há estudos que dizem que em cada 5 segundos tomamos uma decisão. Quando, num dado local e momento, coincidem um conjunto de dificuldades que ultrapassam a minha capacidade de atuação dá-se uma rutura no equilíbrio do sistema, que é o acidente.

“Há locais em que 50 km/h é um disparate porque não tenho visão para parar caso seja necessário.”

Devemos reduzir as dificuldades que os ambientes rodoviários colocam e aumentar as nossas capacidades para enfrentar a resposta. O mais importante é fazer tudo ao mesmo tempo.

É importante atuar num ambiente rodoviário do qual fazem parte as infraestruturas e os comportamentos dos outros. E os outros têm que ser educados, formados do ponto de vista técnico e controlados (a fiscalização também pesa nos comportamentos de cada um). Eu tenho que estar em cada momento o mais alerta possível, físico e psicológico, para responder com o meu nível de conhecimentos.

DENTRO DAS LOCALIDADES CRUZAM-SE TODOS OS TIPOS DE UTENTES DE NÍVEIS ETÁRIOS E CONHECIMENTOS, E HOJE EM DIA QUASE TODOS COM UM TELEMÓVEL NA MÃO, INCLUINDO PEÕES, TUDO ISTO AUMENTA A DISTRAÇÃO. DEVERIAM SER CONSIDERADAS MULTAS PARA OS PEÕES COM TELEMÓVEIS A PASSAR A ESTRADA?

R: Fizemos observações e identificámos que 30% dos peões abaixo dos 30 anos atravessa a passadeira com telemóvel na mão. Em Lisboa e no Porto não olham para os carros. Nas passadeiras com semáforos a diferença



“Fizemos observações e identificámos que 30% dos peões abaixo dos 30 anos atravessa a passadeira com telemóvel na mão.”

no encarnado ou verde é que os carros ainda param. Os ciclistas não são iguais: chegam, param e arrancam quando não há carros e comportam-se como o peão.

TEMOS HOJE NOVAS FORMAS DE MOBILIDADE. HÁ UM NÚMERO CRESCENTE DE MOTAS A CIRCULAR QUE PODE LEVAR A UM NÚMERO CRESCENTE DE ACIDENTES COM AS DUAS RODAS?

R: A tendência é para aumentar a circulação e estamos longe dos países com condições climáticas semelhantes. É mais barato, rápido e económico.

Olhando para 2017 levou-me a pensar nos números dos acidentes com motociclos. Fizemos estudos, não foi o “eu acho que...”. Em 2009 foi aplicada a legislação em que motociclos até 125 Cc podiam ser conduzidos por quem tenha carta B e mais de 25 anos de idade. Fez com que mais gente sem formação base ande a conduzir um motociclo.

E ESSE DADO PROVOCA MAIS SINISTRALIDADE NAS MOTAS DE MENOR CILINDRADA OU NÃO?

R: Os resultados de sinistralidade de motociclos mostram que 85% dos acidentes são em motas de alta cilindrada. O governo afirmou que, em 2017, triplicaram os mortos em acidentes com motas com menos 125 Cc e duplicou acima desta cilindrada. Ora, 7 para 20 triplica, mas 50 para 100 duplica. É diferente.

Até 2016 registou-se uma quebra de sinistros das duas rodas a motor. Se, em 2016, houve mesmo uma queda histórica, em 2017 há um aumento brutal que, mesmo assim, não bate recordes de 4 anos antes. Em 2017 foi um ano muito seco. Com o recorde de vendas, pessoas que nunca andaram e escolheram estes veículos, contribuíram para o aumento de circulação, as cidades começaram a fomentar novas formas de mobilidade, as autarquias com estacionamento gratuitos, parques, possibilidade de andar no corredor bus que ajudaram a circulação. E mais circulação, maior a probabilidade de acidentes. Em 2018, ano em que choveu muito, logo

menor a utilização das motas, registamos uma queda no número de mortos até final de maio, que foi compensada com aumento de mortos de peões.

COMO SE PODER ALTERAR ESSES DADOS? COM A PREVENÇÃO?

R: Os exames de condução são maus, em particular nas motos de grande cilindrada. Não há conceitos de condução defensiva. Em França fazem exercícios em pista fechada, andam com a mota à mão, fazem testes com um pendura, trajetos a baixa velocidade e travagens a velocidades superiores a 50 km/h. Na Holanda há uma comissão que só faz exames de condução e tem gente que concebe perguntas para a prova teórica e apresentam situações complexas. Avalia-se a capacidade de decisão sobre determinadas situações. Em Portugal há umas perguntas sobre algumas coisas.

PARA ALÉM DAS MOTAS ASSISTIMOS HOJE A UMA CORRIDA ÀS BICICLETAS.

R: É um meio caminho. Começamos com lazer e não tanto meio de transporte. Em termos de mobilidade era bom que tirasse carros da estrada, mas não está a acontecer. Tira peões e transporte público de pequenas distâncias nos centros urbanos.

E OS CARROS AUTÓNOMOS PODE FAZER PARTE DA SOLUÇÃO?

R: Ainda é cedo para fazer uma leitura. Em termos tecnológicos o problema está resolvido. Funciona. Agora meter mil carros a andar ao mesmo tempo... foram feitas experiências, em Gotemburgo e Amesterdão. Na Suécia correu bem e levou a que a Volvo, autarquia e governo autorizassem a circulação de 100 carros autónomos. Não sei bem o ponto situação. Em Amesterdão os carros não andavam. Peões, canais e bicicletas e os sensores estavam sempre a apitar. E li que os custos para a reformulação do trânsito eram incomportáveis.

Na estrada é mais simples, mas na Alemanha é uma realidade, no Sul da Europa é outra. Mais. Os acidentes conhecidos, na minha interpretação, parecem ser muito graves. Tão poucos carros e em tão poucos quilómetros. O futuro é esse, mas o futuro não é amanhã.

TELEMÓVEL E ÁLCOOL PESAM NA SINISTRALIDADE. HÁ NÚMEROS?

R: O problema do álcool diria que é gravíssimo em termos de sinistralidade. Fizemos, creio que em 2014, com apoio das autoridades, observações (7 mil condutores) em diferentes zonas do país em diferentes horas do dia,

“Em termos médios nos últimos anos, à volta de 30% dos condutores mortos apresentam taxa de consumo ilegal (de álcool).”

não procurando zonas de concentração, para ver as taxas de álcool. Taxas superiores ou iguais a 0,5 graus eram apenas 1,8%. A percentagem igual ou superior a 1,2 graus foram 0,2%.

Em termos médios nos últimos anos, à volta de 30% dos condutores mortos apresentam taxa de consumo ilegal. Ou seja 1,8 graus são 30%. No 1,2 graus são mais de 24% dos condutores mortos. Contas simples: o risco de morte de alguém com essas taxas é mais de 100 vezes maior. É um problema grave.

E TELEMÓVEIS E SMARTPHONES NÃO AJUDAM?

R: Há estudos americanos que dizem que a utilização de smartphone com desvio de olhar (não tanto a conversa em si) já ultrapassa o problema do álcool nos EUA. Não sei se ultrapassa, mas sei que são ambos muito importantes.

Fizemos observações em meio urbano junto a semáforos e fizemos a distinção entre aqueles que, com o carro em andamento, falavam com o telemóvel na mão ou em alta voz, e os que arrancavam a falar ou que falavam logo que paravam no semáforo. Quando param, olham para o telemóvel, depois arrancam mais tarde, fazem travagens bruscas porque estão a olhar para o aparelho...

Temos a consciência plena que se utiliza muito os telemóveis enquanto se conduz, mas não se sabe a consequência em termos de sinistralidade, em termos estatísticos. Agora, por exemplo, em França, os juízes nos casos de acidentes grandes intervêm junto das autoridades e das operadoras para saberem o que estava a acontecer com aquele número àquela hora e local.

A CARTA POR PONTOS É UMA SOLUÇÃO PARA COMBATER A SINISTRALIDADE?

R: É desastrosa até agora. Temos uma carta por pon-

tos desde os anos 90. Um acumular de infrações leva a cassação da carta (modelo desde 1995). O sistema passou para 12 pontos e acrescentaram um chorrilho de disparates. Dou um exemplo: em junho quase todos os condutores aumentam para 15 pontos devido à introdução de um prémio para quem durante três anos não seja condenado pela prática de infrações. Significa que posso fazer mais contraordenações? Aumenta como? A medida é impraticável. Mais, obrigam a fazer uns cursos quase no fim dos pontos. Se são de prevenção, devem ser no início. E até há um exame teórico de condução quando chega aos 10 pontos.

QUE BALANÇO FAZ?

Nos dois primeiros anos foram levantados 700 autos. O número de pessoas registado no sistema são 20 mil, por crime. O sistema de contraordenações está inoperacional e não está a funcionar.

“Quando param, olham para o telemóvel, depois arrancam mais tarde, fazem travagens bruscas porque estão a olhar para o aparelho...”

91.159
desastres

EM RELAÇÃO AOS ACIDENTES NAS ESTRADAS PORTUGUESAS OCORRERAM 97.159 DESASTRES, MAIS 1.519 DO QUE NO MESMO PERÍODO DO ANO PASSADO, UM LIGEIRO AUMENTO (1,5%) QUANDO COMPARADO COM OS PRIMEIROS NOVE MESES DE 2017

378
mortos

ACIDENTES RODOVIÁRIOS PROVOCAM 378 MORTOS NOS PRIMEIROS NOVE MESES DO ANO

Mais acidentes, número de mortos idêntico, e menos feridos graves e ligeiros até setembro. Estes são os números da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária que comparam com os primeiros nove meses de 2017.

Entre 1 de janeiro e 30 de setembro registaram-se 378 mortos em resultado de acidentes rodoviários, de acordo com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR). Estes números estão em linha com os verificados em igual período de 2017.

Os dados da ANSR dizem respeito às vítimas cujo óbito foi declarado no local do acidente ou a caminho do hospital.

29.877
feridos ligeiros

OS ACIDENTES RODOVIÁRIOS PROVOCARAM AINDA ESTE ANO 29.877 FERIDOS LIGEIROS, NÚMERO INFERIOR E QUE COMPARA COM OS 30.588 REGISTADOS EM 2017.

1.530
feridos graves

EM RELAÇÃO AOS FERIDOS GRAVES VERIFICOU-SE UM LIGEIRO DECRÉSCIMO, REGISTANDO-SE 1.530 FERIDOS GRAVES NOS PRIMEIROS NOVE MESES DO ANO, MENOS 122 QUE EM PERÍODO HOMÓLOGO.

57 Setúbal

38 Porto

36 Lisboa

32 Leiria

SETÚBAL, PORTO, LISBOA E LEIRIA FORAM OS **DISTRITOS COM MAIOR NÚMERO DE MORTOS**, SENDO QUE SETÚBAL E LEIRIA REGISTARAM A MAIOR SUBIDA EM RELAÇÃO AO MESMO PERÍODO DO ANO PASSADO.

SEGUNDO A ANSR, QUE REÚNE DADOS DA PSP E DA GNR, OS DISTRITOS QUE REGISTARAM MENOS VÍTIMAS MORTAIS FORAM, ATÉ SETEMBRO DESDE ANO, BRAGANÇA, VIANA DO CASTELO E PORTALEGRE, COM CINCO MORTOS EM CADA UM.

Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária Portuguesa



Seguramente mais simples quando o acidente acontece



e-SEGURNET: 6 mil participações amigáveis saídas dos bolsos dos condutores

Em dois anos, a App da Associação Portuguesa de Seguradores conta com mais de 75 mil downloads e mais de 18.600 utilizadores.

Facilitar a participação e a comunicação de um sinistro automóvel às seguradoras é o objetivo da e-SEGURNET, uma aplicação para telemóveis, tablets e PC, desenvolvida pela Associação Portuguesa de Seguradores em conjunto com as seguradoras que atuam no mercado português.

A sua aceitação pelo público, bem como o reconhecimento da comunidade digital, expresso na Menção Honrosa obtida na categoria Best Digital Product & Customer Experience, no âmbito dos 2017 Portugal Digital Awards, da IDC advém de quatro características fundamentais:

É SIMPLES. O pré-registo e pré-preenchimento dos dados do condutor, do seguro e do veículo evitam processos morosos de preenchimento da declaração em papel, no momento do sinistro.

É PRÁTICA. Com a maior parte dos dados necessários

à participação já residentes na app, a possibilidade de utilização de esquemas pré-definidos, e a utilização das funcionalidades do smartphone – tais como a geolocalização e a câmara – torna-se muito mais fácil registar e documentar a ocorrência.

É RÁPIDA. Todo o processo é mais célere, principalmente, no contacto com as seguradoras, dado que as informa, automaticamente, evitando deslocações e entregas em papel.

É SEGURA. A participação criada pode ser visualizada no telemóvel, através de um SMS recebido, mas é também enviado por email aos intervenientes um PDF, em formato DAAA, para que possa ser validada.

Simultaneamente, dá-se início ao processo de assinatura, que é muito simples: cada interveniente recebe um código no seu telemóvel e será esse código, em conjunto com o seu número de telemóvel, que deverá colocar na aplicação funcionando como assinatura. De seguida, a participação é enviada, diretamente, para as seguradoras dos intervenientes, não tendo estes que efetuar qualquer ação adicional.

A e-Segurnet é gratuita e está disponível na APP Store, Google Play e Windows Store. Desde que foi lançada, a 30 de novembro de 2016, conta já com mais de 75 mil downloads, sendo que mais de 18.600 utilizadores já

criaram conta na app e podendo usá-la em caso de acidente automóvel.

Já foram tramitadas pela app mais de 6 mil Participações e Informações Adicionais (verso da participação) correspondentes a mais de 3 mil acidentes.

Destaca-se de outras iniciativas existentes no mercado porque:

/ É transversal ao mercado. Uma vez criada a conta, se houver transferência de seguro para outra seguradora bastará registar os dados do novo seguro e continuará a poder utilizar a mesma app.

/ Pode ser utilizada mesmo sem pré-registo. Mesmo que não tenha a aplicação instalada, o utilizador poderá fazer a participação no dispositivo de outra pessoa ou ainda na web. Vai receber toda a informação no seu e-mail e no seu dispositivo, por sms.

Mais tarde, se quiser criar uma conta, utilizado o código que lhe foi enviado por sms para a assinatura, recuperará a participação que enviou, a qual ficará agregada à respetiva conta.

/ A utilização do QR facilita o preenchimento. Algumas seguradoras já incluíram, na Carta Verde, um QR Code standard de mercado, o qual tem duas utilizações: permite efetuar o pré-registo dos dados do seguro e do

veículo de forma automática, assim como permite que, em caso de acidente, possa ser lido para preenchimento da participação.

/ É abrangente. Pode ter registados na app os dados de vários veículos, e de várias apólices, bastando que, no caso de acidente, se escolha qual o veículo envolvido.

Pode ainda participar por este meio acidentes com vários veículos (e não apenas dois como na DAAA), inclusive acidentes ao abrigo da cobertura de Danos Próprios e até QIV - Quebra Isolada de Vidros.

No site www.e-segurnet.pt, que já contou com mais de 247 mil visitas, existe a versão web da aplicação, um tutorial e um conjunto de FAQ (*Frequently Asked Questions*) que poderão ajudar a esclarecer o funcionamento da app.

CARTA VERDE: A garantia de livre circulação europeia automóvel

A criação de um mercado único automóvel esteve e está na génese da criação da Carta Verde em 1953. O Gabinete Português de Carta Verde (GPCV) foi constituído em 1986.

O Sistema de Carta Verde é um mecanismo de proteção das vítimas de acidentes automóvel quando estes ocorrem fora das fronteiras onde o veículo está matriculado. Este sistema abrange 48 países membros, representados por 47 Gabinetes nacionais de Carta Verde. Foi criado, a nível mundial, em 1949 (em conformidade com a Recomendação número cinco, adotada a 25 de janeiro de 1949, pelo Sub Comité de Transportes Rodoviários do Comité de Transportes Internos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas, ajustado com a Diretiva 72/166/CEE, de 24 de Abril de 1972, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2009/103/CE, de 16 de Setembro de 2009).

Os países aderentes a este sistema e que têm Gabinetes Nacionais do Sistema de Carta Verde são:

/ Alemanha, Áustria, Albânia, Andorra, Azerbaijão, Bélgica, Bósnia Herzegovina, Bielorrússia, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, França, Finlândia, Grécia, Holanda, Hungria, Itália, Israel, Irão, Irlanda, Islândia, Luxemburgo, Lituânia, Letónia, Malta, Marrocos, Moldávia, Macedónia, Montenegro, Noruega, Portugal, Polónia, República Checa, Reino Unido, Roménia, Rússia, Sérvia, Suécia, Suíça, Tunísia, Turquia, Ucrânia.

O Gabinete Português de Carta Verde (GPCV) foi constituído em 1986. Os objetivos do sistema de Carta Verde são essencialmente dois:

/ Evitar que os automobilistas tenham que celebrar novos contratos de seguro sempre que passem as fronteiras do seu país;

/ Facilitar a gestão de reclamações, em caso de acidente, garantindo que qualquer pessoa, vítima de um acidente com um veículo de matrícula estrangeira, não fica prejudicada comparativamente com o que sucederia se o aci-

dente ocorresse com um veículo do seu próprio país. Assim, o GPCV assume dois tipos de funções:

/ a gestão de acidentes ocorridos em países da União Europeia ou noutros países aderentes ao Sistema de Carta Verde e causados por veículos terrestres obrigados a seguro que se encontrem matriculados em Portugal.

/ a gestão de acidentes ocorridos em Portugal e causados por veículos terrestres obrigados a seguro que se encontrem matriculados em países da União Europeia ou noutros países aderentes ao Sistema de Carta Verde.

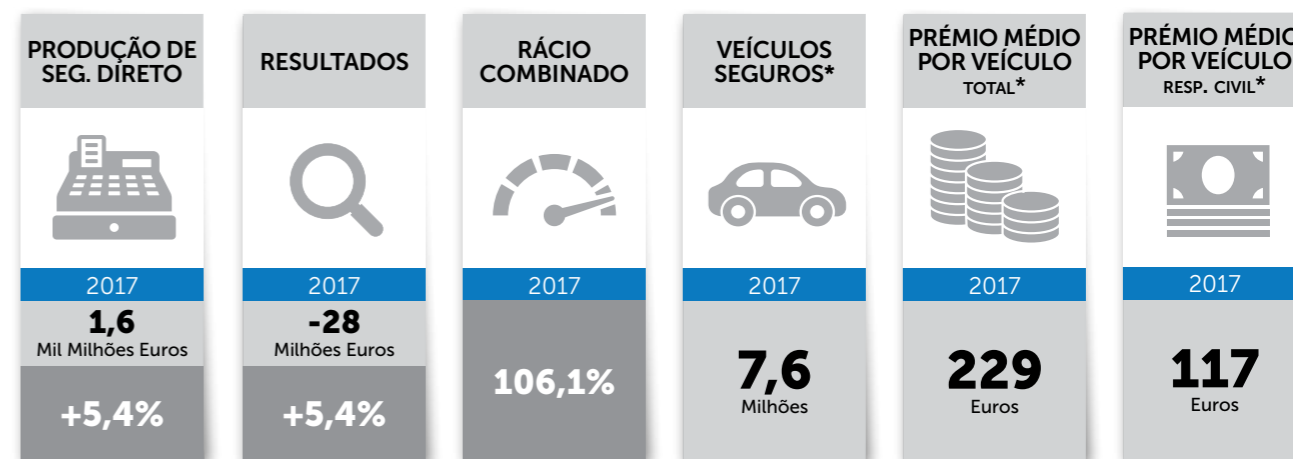
A atividade do GPCV tem tido a seguinte evolução:

Acidentes ocorridos no estrangeiro que decorrem da responsabilidade de veículos matriculados em Portugal que não sejam portadores de seguro válido ou, possuindo um seguro válido, a seguradora portuguesa não tem correspondente no país onde ocorreu o acidente;

	2015	2016	2017
PROCESSOS ABERTOS	1577	1232	1528

Acidentes ocorridos em Portugal da responsabilidade de veículos matriculados fora de Portugal que não sejam portadores de seguro válido ou, possuindo um seguro válido, a seguradora estrangeira não tem correspondente nomeado em Portugal;

	2015	2016	2017
PROCESSOS ABERTOS	760	959	1163



*Valores extrapolados com base no relatório "Indicadores de Gestão Trimestrais - Automóvel" da APS

Ficheiro Nacional de Matrículas: saiba se o veículo tem seguro válido

7,8 milhões de carros com seguro estão registados em Portugal. 82% são veículos ligeiros de acordo com Ficheiro Nacional de Matrículas. No ano 2000 foram registados mais de 400 mil carros segurados.

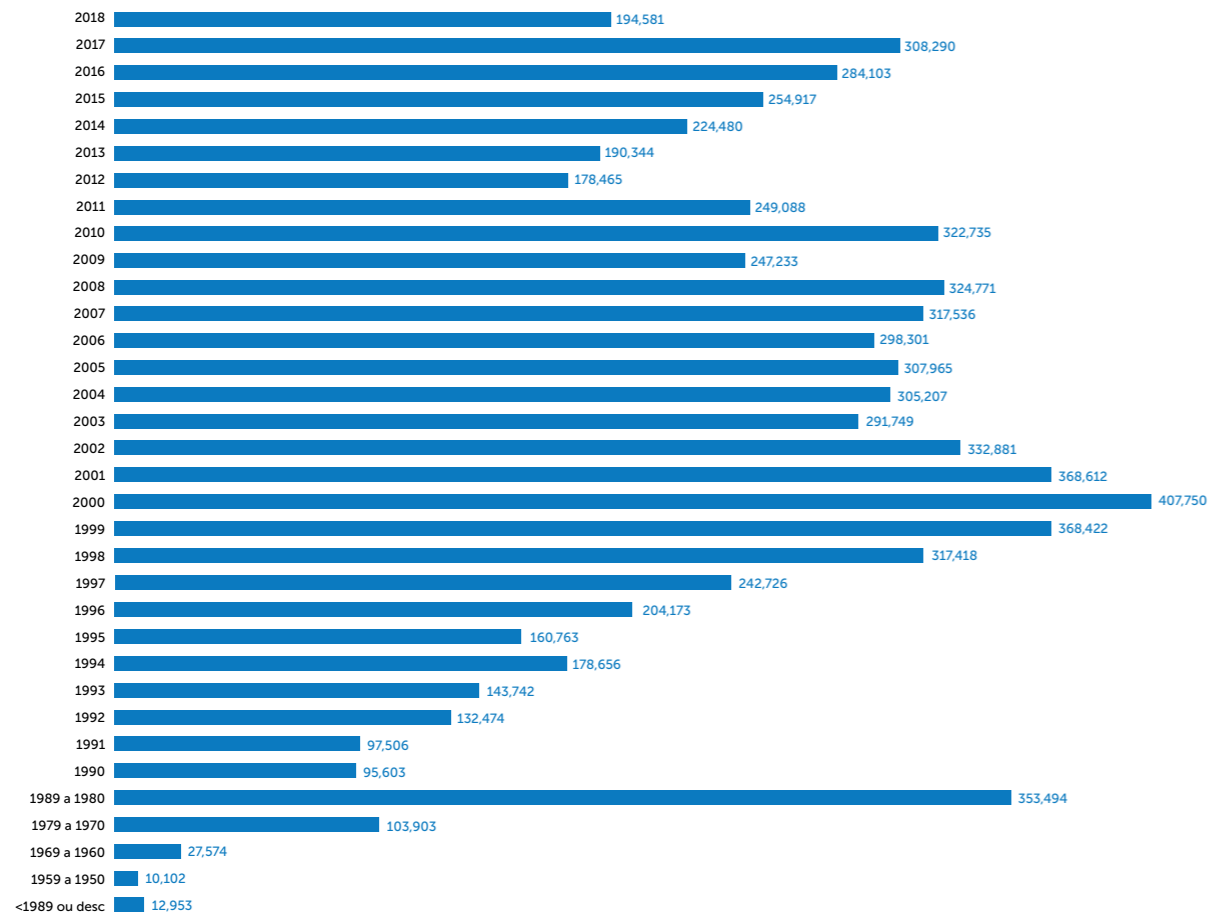
O Ficheiro Nacional de Matrículas (FNM) é um sistema que assenta num registo imediato de todo e qualquer seguro

automóvel, permitindo assim o controlo de todo o ciclo de vida de um Seguro Automóvel, desde a eventual emissão do certificado provisório, até à emissão, renovação e anulação do contrato de seguro.

Este ficheiro, ao qual são aderentes a totalidade das seguradoras que exploram o ramo Automóvel em Portugal, tem registados mais de 7,8 milhões de veículos com seguro em vigor, sendo utilizado também para, em nome das seguradoras, atualizar a informação existente no FNM e na ASF - Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões.

Para saber se um veículo tem seguro válido, existe no site da ASF (<http://www.asf.com.pt/>) uma funcionalidade que permite obter essa informação.

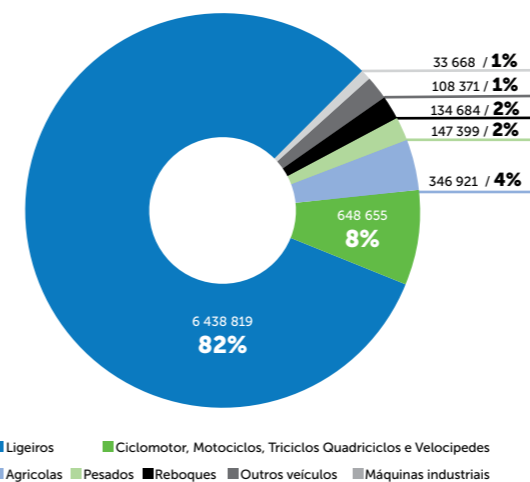
VEÍCULOS SEGUROS POR ANO DE CONSTRUÇÃO



VEÍCULOS SEGUROS POR DISTRITO DE CIRCULAÇÃO

Lisboa	1599348
Porto	1134804
Braga	622896
Aveiro	568030
Setúbal	510004
Leiria	424448
Faro	361756
Santarém	359267
Coimbra	349462
Viseu	316935
Viana do Castelo	198234
Vila Real	164561
Castelo Branco	152326
Ilha da Madeira	149388
Guarda	142094
Bragança	122403
Évora	119199
Beja	116544
DESCONHECIDO	115174
Portalegre	84909
Ilha de São Miguel	83701
Indefinido	81425
Ilha Terceira	37607
Ilha do Faial	11353
Ilha do Pico	10763
Ilha de São Jorge	7359
Ilha de Porto Santo	4541
Ilha de Santa Maria	4181
Ilha da Graciosa	3151
Ilha das Flores	2473
Ilha do Corvo	181

VEÍCULOS SEGUROS POR CATEGORIA



Indemnização Direta ao Segurado: 267 mil processos abertos mostram tendência de crescimento

De 2015 a 2017 registaram-se cerca de 20 mil novos processos. Criada em 1991, este processo de autorregulação do setor segurador português é a via mais rápida, célere, cómoda e eficaz para a regularização de sinistros.

Indemnização Direta ao Segurado, ou IDS, é um protocolo entre seguradoras que tem por objetivo:

- / acelerar a resolução de acidentes automóvel só com danos materiais;
- / promover o contacto do lesado com a sua seguradora num ambiente de maior proximidade;
- / simplificar os circuitos de comunicação entre seguradoras, com impacto positivo na resolução do sinistro.

Este sistema aplica-se aos acidentes que, cumulativamente, reúnam as seguintes características:

- / envolvam apenas dois veículos;
- / haja colisão entre eles;
- / as seguradoras desses veículos sejam aderentes do protocolo IDS;
- / ocorram em Portugal;
- / os danos materiais em cada um dos veículos não sejam superiores a €15.000;
- / não se verifiquem danos corporais;
- / haja uma Declaração Amigável de Acidente Automóvel (DAAA) assinada pelos intervenientes.

SINISTROS ABERTOS	2015	2016	2017
IDS	214.442	221.266	227.557
CIDS	34.522	44.136	39.577
TOTAL	248.964	265.402	267.134

O IDS entrou em vigor em 1 de dezembro de 1991. É um processo de autorregulação do setor segurador português que assentou em alguns princípios inovadores, à época, para o nosso mercado e ao qual aderiram 30 seguradoras.

Em 2007, este sistema convencionado foi alargado a acidentes em que não há assinatura da DAAA, através da criação do CIDS (Condição Especial ao IDS), permitindo assim que um maior número de sinistros possa ser regularizado através deste mecanismo expedito.

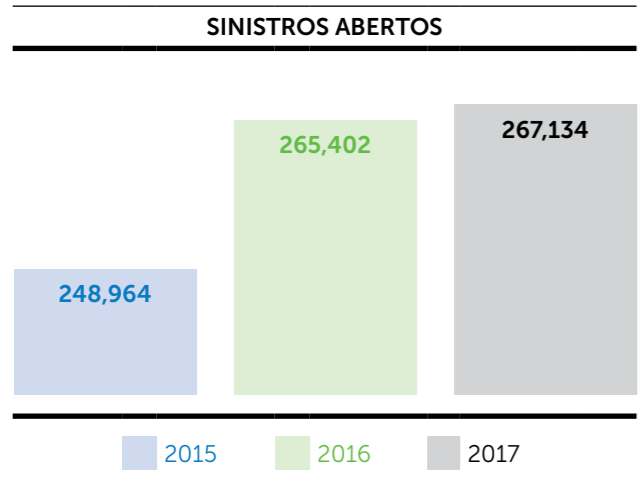
Sendo um protocolo entre seguradoras, apenas é válido entre estas, ou seja, o tomador de seguro ou sinistrado pode não aceitar que o sinistro seja regularizado desta forma.

Mas os benefícios do sistema têm sido enormes, e reconhecidos:

/ Os intervenientes num sinistro relacionam-se com a sua seguradora, a quem entregam a sua DAAA ou participação, não precisando de se deslocar à outra seguradora interveniente, na qualidade de terceiro;

/ A existência de um processo centralizado de gestão, com prazos bastante curtos, acelera a tomada de decisão, o que permite a mais rápida definição de responsabilidades e a correspondente resolução dos processos.

As principais vantagens deste sistema convencionado resumem-se a três palavras: simplicidade, eficácia e rapidez. Daí resulta, igualmente, melhor serviço, maior capacidade de resposta e um atendimento mais personalizado na relação cliente/seguradora.



Setor segurador defende obrigatoriedade de seguro do condutor

O setor segurador tem defendido junto das entidades competentes o estabelecimento de uma cobertura de acidentes pessoais de natureza indemnizatória para o condutor. Obrigatório e com capitais mais elevados do que o vulgar seguro de ocupantes.

Em Portugal a sinistralidade rodoviária é muito preocupante, registando-se, ano após ano, um número elevado de acidentes de viação com vítimas. Esse número tem, lamentavelmente, vindo a crescer nos últimos anos.

Todos os anos ocorrem várias dezenas de milhar de acidentes de viação com vítimas com lesões corporais (31.953 em 2015; 32.299 em 2016; e 34.416 em 2017), muitos deles particularmente preocupantes pelas consequências a eles associadas.

Em 2017, em consequência dos acidentes, ficaram feridos ou morreram 44.495 pessoas, sendo que a grande maioria das vítimas são os condutores dos veículos (cerca de 60%).

Segundo dados da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, mais de 25 mil condutores são anualmente vítimas de acidente de viação, acabando por falecer

ou sofrer lesões corporais (25.831 em 2015; 26.042 em 2016; e 28.213 em 2017).

Acontece que muitos destes condutores não têm nenhum tipo de proteção, não recebendo qualquer indemnização para fazer face aos danos corporais que sofrem, por vezes de repercussões gravíssimas – porque o acidente ocorreu sem que houvesse qualquer outro veículo envolvido ou porque foram eles próprios os responsáveis pela sua ocorrência. Ao contrário do que acontece relativamente às restantes pessoas transportadas no veículo envolvido no acidente, os condutores responsáveis pelo acidente estão excluídos da proteção do seguro obrigatório de responsabilidade civil do automóvel que conduzem.

Ainda que tenha sido contratado um seguro facultativo de acidentes pessoais para garantia dos danos sofridos pelo condutor (“seguro de ocupantes” ou “seguro de pessoas transportadas”), verifica-se que estes têm, em regra, capitais seguros relativamente baixos sendo frequentemente insuficientes para fazer face às necessidades relacionadas com o processo de tratamento e reabilitação da vítima sobretudo nas situações mais graves.

Atualmente, não existe qualquer obrigatoriedade de contratação de uma cobertura que garanta os danos sofridos pelo condutor, sendo ainda muito significativo o número de condutores que não tem qualquer tipo de proteção. Significa isto que, a vítima mais frequente dos acidentes de viação – o condutor – é, também, a vítima

menos protegida, o que acarreta custos económicos e sociais muito significativos.

Para fazer face a esta falha de proteção, já hoje existem no mercado coberturas facultativas que permitem que o condutor passe a estar protegido nos acidentes que resultem de culpa sua, garantindo-se que os danos que sofra são reparados em condições equiparáveis (ainda que não absolutamente idênticas) às que teria caso não fosse culpado pelo acidente ou caso fosse ocupante ou peão.

O seguro do condutor tem capitais substancialmente mais elevados dos que existem nos tradicionais “seguros de ocupantes”, não se limitando ao pagamento de uma indemnização ou ao reembolso de despesas de tratamento. O seguro garante o pagamento de indemnizações por danos patrimoniais futuros em caso de morte ou incapacidade permanente absoluta do condutor e as condições de assistência, adaptação da habitação ou de veículo, necessárias à sua reabilitação, concedendo-lhe, bem como à sua família, uma proteção financeira para o futuro.

A existência do seguro do condutor também permite que o “condutor vítima” possa, desde logo, ser acompanhado e indemnizado pela seguradora do veículo que conduzia, sem ser preciso uma prévia definição de responsabilidade pela produção do acidente, o que contribui para uma regularização mais rápida do sinistro.

Apesar de já ser possível encontrar coberturas facultativas desta natureza, a verdade é que o número de condutores protegidos é ainda reduzido. Por isso, o setor segurador tem vindo a defender junto das entidades competentes o estabelecimento de uma cobertura de acidentes pessoais de natureza indemnizatória para o condutor, que seja obrigatória (para abranger todos os condutores), com características próprias e com uma base mínima perfeitamente definida ao nível das regras indemnizatórias e do capital seguro, que seja complementar ao seguro de responsabilidade civil automóvel.

O estabelecimento de uma cobertura com as características referidas não beneficiará apenas os “condutores vítimas” responsáveis pelo acidente. Uma vez que as seguradoras passariam a garantir a reparação dos danos sofridos por esses condutores, o Serviço Nacional de Saúde deixaria de ter de suportar os custos médicos decorrentes desses acidentes de viação. Também para a Segurança Social os impactos seriam muito positivos, já que deixaria de ter de suportar certos encargos (pelo menos, até determinado valor) pois passariam a ser assumidos pelas seguradoras.



DIRETIVA DE DISTRIBUIÇÃO DE SEGUROS - O NOVO REGIME:

MAIOR PROTEÇÃO PARA QUEM COMPRA, MAIS INFORMAÇÃO DE QUEM VENDE

Mais transparência, regras mais exigentes e atribuição de mais responsabilidade a quem vende seguros e produtos de investimento com base em seguros. A Diretiva de Distribuição de Seguros reforça regras de conduta e prestação de informações a pensar no consumidor.

A Diretiva (UE) 2016/97, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de janeiro de 2016, sobre a reformulação do regime da distribuição de seguros, teve em vista, de acordo com o referido nos seus próprios considerandos:

- / reforçar a harmonização das disposições nacionais relativas à distribuição de seguros;
- / melhorar a proteção aos consumidores de seguros;
- / garantir aos consumidores de seguros, em cada Estado Membro, idêntico nível de proteção, independentemente do canal através do qual adquiram um produto de seguros; e,
- / contribuir para o reforço do mercado interno de seguros.

A Diretiva, comparada com a anterior de 2002, é bastante mais detalhada, regula muito mais matérias e tem um âmbito de aplicação mais extenso, disciplinando não apenas as atividades de mediação de seguros, mas todas as formas de distribuição de seguros, incluindo a venda direta pelas empresas de seguros, bem como as vendas associadas englobando seguros, sejam estes vendidos como produto principal de um pacote integrando outros bens ou serviços ou como produto acessório da venda de outros bens ou serviços.

Para além disso, desenvolve e clarifica vários aspetos do regime da distribuição, designadamente sobre requisitos de formação, conhecimentos profissionais, reputação e condicionamento ao regime de remuneração dos distribuidores. Prevê também novas regras de conduta, de prestação de informações e, se for o caso, de aconselhamento, a observar pelo distribuidor, aquando da venda de um produto de seguros. Não menos relevante são as normas sobre a prevenção e mitigação de eventuais conflitos de interesses entre o distribuidor, o cliente e a empresa de seguros, assim como sobre requisitos de supervisão e de governação dos produtos.

A Diretiva procura, ainda, alinhar o regime de venda dos produtos de investimento com base em seguros com o previsto na Diretiva 2014/65/EU (aplicável também aos restantes produtos de investimento) e enuncia requisitos adicionais de maior exigência a observar na venda desses produtos.

Tudo isto, como se referiu, para que o consumidor/cliente possa gozar não só de mais e melhor proteção como de proteção tendencialmente idêntica, independentemente do canal ou meio de distribuição a que aceda.

Todavia, a Diretiva reveste a natureza de diretiva de harmonização mínima, como é reconhecido no seu preâmbulo. Deixa, por isso, aos Estados Membros um apreciável espaço de liberdade sobre o modo de prosseguir a concretização das diretrizes traçadas.

Como diretiva de mínimos, não impede – antes induz, por vezes – que os Estados Membros mantenham e/ou introduzam disposições mais rigorosas e exigentes, destinadas a melhor proteger os clientes.

Estas circunstâncias vão contribuir, decerto, para a subsistência de regimes regulatórios diferenciados de mercado para mercado, dentro da União Europeia. Por isso, e apesar do carácter muito mais detalhado da Diretiva, não é de antever que, por mero efeito dela e da sua transposição, venham a ser eliminadas muitas especificidades dos regimes nacionais.

Também a “igualdade de condições entre os distribuidores”, referida como objetivo nos considerandos da Diretiva, não se revela fácil de concretizar. Distribuir ou, vistas as coisas de outro ângulo, comprar seguros diretamente junto de uma empresa de seguros, ou realizar tal operação através de um mediador vai, decerto, continuar a ser diferente do ponto de vista material e a ter um enquadramento jurídico distinto, dentro de cada Estado e nos vários Estados Membros.

Os modelos operativos típicos de cada canal de distribuição tenderão a manter-se diferenciados. Tais diferenças, pela natureza das coisas, não podem deixar de se refletir no processo e no concreto regime de cada ato de distribuição de seguros, com reflexo nos direitos e deveres das pessoas ou entidades nele envolvidas ou interessadas.

ASPETOS EM DESTAQUE DO NOVO REGIME

O que a Diretiva considera distribuição de seguros.

As atividades que consistam em:

- i) prestar aconselhamento, propor ou praticar outros atos preparatórios da celebração de contratos de seguro; ou em,
- ii) celebrar contratos de seguros ou apoiar a gestão e execução desses contratos, em especial em caso de sinistro;
- iii) prestar informações - através de um sítio na internet ou de outros meios, de acordo com critérios selecionados pelos clientes – sobre um ou mais contratos de seguro, bem como a comparação, nesses meios, de produtos e/ou de preços de seguros, quando o cliente puder logo celebrar, direta ou indiretamente, o contrato. Pretende-se aqui enquadrar as atividades dos “comparadores, ou “agregadores”.

O que não se considera distribuição de seguros

Não é considerada distribuição de seguros:

- i) A prestação de informações a um cliente, a título ocasional, no contexto de outra atividade profissional, ou a prestação de informações sobre produtos de seguros a potenciais tomadores, ou sobre estes a um segurador, caso o prestador dessas informações não se proponha praticar, nem pratique, atos adicionais de assistência na celebração ou na execução de um contrato de seguro;
- ii) gestão de sinistros a título profissional, bem como a peritagem e a regularização de sinistros.

A quem se aplica?

O regime aplica-se às pessoas, singulares ou coletivas, que exerçam, ou venham a exercer, atividades subsu-

míveis ao conceito de distribuição de seguros; Entre outros, poderão exercer atividades de distribuição de seguros:

- i) empresas de seguros;
- ii) mediadores de seguros (agentes de seguros, exclusivos ou não, ou corretores);
- iii) mediadores de seguros a título acessório (quando a atividade não goze do regime de isenção).

Comparativamente com o regime até agora vigente deixa de existir a figura do mediador de seguros ligado. Surge uma nova figura: a do mediador de seguros, a título acessório.

As sub-categorias da atividade de mediação

É usual, na ordem jurídica nacional, distinguir os seguintes sub-tipos de mediador:

Agente de seguros, ainda que “multimarca”, que é o mediador que exerce atividade em nome e por conta de uma ou mais empresas de seguros, nos termos dos contratos que celebre; ou

Corretor de seguros, que é o mediador que exerce a atividade de modo independente face às empresas de seguros e baseia a sua atividade numa análise imparcial de um número suficiente de contratos disponíveis no mercado que lhe permitam aconselhar o cliente tendo em conta as necessidades deste.

O importante é que, em cada situação concreta de mediação, seja claro em que veste o mediador de seguros age, isto é, se no caso, atua:

- i) em representação do cliente; ou,
- ii) em nome e por conta de uma empresa de seguros;

A nova figura do mediador de seguros, a título acessório

É considerado mediador de seguros a título acessório a pessoa, singular ou coletiva, (não instituição de crédito ou empresa de investimento) que venha a exercer, mediante remuneração, a distribuição, numa base acessória, de produtos de seguros complemen-

tares de um bem fornecido ou serviço prestado no âmbito da sua atividade principal. As regras aplicadas a este tipo de mediador não são tão exigentes como as que se aplicam aos demais mediadores e corretores.

Requisitos Profissionais (competências e reputação)

Todos os distribuidores de seguros, incluindo os empregados das empresas de seguros e dos mediadores que exerçam atividades de distribuição, devem possuir conhecimentos e aptidões adequados ao bom e correto exercício dessas funções.

Também as pessoas relevantes na estrutura de gestão dessas empresas, responsáveis pela distribuição de produtos de seguros, bem como quaisquer outras diretamente envolvidas na atividade de distribuição, devem ter conhecimentos e aptidões necessários ao exercício das suas funções.

No mínimo, devem ser proporcionadas 15 horas de formação ou aperfeiçoamento profissional anual a cada uma das pessoas envolvidas nas atividades de distribuição (com eventual ressalva para os mediadores a título acessório); esse período de formação e aperfeiçoamento pode ser aumentado tendo em conta os produtos que sejam distribuídos e a complexidade das funções em exercício.

Além dos requisitos relativos aos conhecimentos e competências, as pessoas a que se faz referência **devem gozar de boa reputação, ou seja, preencher o requisito da idoneidade.**

Obrigação de contratar seguro de responsabilidade civil

Os mediadores de seguros (com eventual ressalva dos mediadores a título acessório) devem contratar cobertura de Responsabilidade Civil profissional, ou garantia equivalente, que abranja a atividade desenvolvida no território da UE, com capital de montante não inferior a 1.250.000,00 Euros por sinistro e a 1.850.000,00 por anuidade (conjunto dos sinistros, em cada ano).

Ficam isentos dessa obrigação se: i) estiverem abrangidos

por seguro, ou garantia equivalente, contratado, com pelo menos o mesmo âmbito, por empresa de seguros ou outra empresa por conta da qual atuem ou pela qual estejam mandatados; ii) a empresa de seguros tiver assumido plena responsabilidade pelos atos dos mediadores pelos quais seja responsável.

Deveres de Informação e Regras de Conduta

Os distribuidores de seguros devem atuar de forma honesta, correta e profissional, em conformidade com os melhores interesses dos seus clientes; Todas as informações que sejam prestadas ao cliente devem ser corretas, claras e não enganosas; Os produtos oferecidos devem, no mínimo, ser adequados às necessidades dos clientes; Os distribuidores de seguros não devem ser remunerados, nem devem remunerar ou avaliar o desempenho dos empregados, de um modo que conflitue com o dever de agir em sintonia com os melhores interesses dos seus clientes.

Informações antes da celebração de um contrato de seguro

São de destacar os deveres de informação para com os clientes sobre:

- se a venda do seguro é precedida de "aconselhamento", quer a pedido do cliente quer por iniciativa do distribuidor, entendendo-se como aconselhamento a "formulação de uma recomendação pessoal", em relação a um ou mais contratos de seguro;
- se o mediador atua em representação do cliente ou em nome e por conta de uma empresa de seguros;
- se o mediador de seguros, tem participação qualificada (igual ou acima de 10%) nos direitos de voto ou no capital de uma empresa de seguros e, no caso, qual, ou se uma empresa de seguros, ou empresa mãe desta, tem participação igual ou superior a 10% no capital do mediador ou nos respetivos direitos de voto;
- a natureza da remuneração a receber em relação ao seguro contratado, máxime se o serviço é pago: **a)** com base em honorários, a cargo do cliente e, sendo o caso, qual o montante ou método de cálculo destes; **b)** por uma comissão, incluída no prémio do seguro; **c)** noutro tipo de remuneração, nesta se incluindo qualquer vantagem económica ou incentivo

financeiro ou não financeiro, oferecidos ou concedidos em contrapartida da atividade de distribuição de seguros; **d)** na base de uma combinação de vários tipos de remuneração.

Regime quando haja aconselhamento

Quando a celebração do contrato de seguro for precedida de aconselhamento por mediador de seguros este, além das informações gerais, deve ainda informar o candidato a tomador sobre:

- se baseia os conselhos em análise pessoal e imparcial;
- se trabalha em exclusivo para uma ou mais empresas de seguros e quais;
- com que empresas trabalha, quando não tenha obrigação contratual de trabalhar com alguma.

Sendo prestado aconselhamento, o distribuidor deve transmitir ao cliente uma recomendação personalizada na qual explique a razão pela qual um produto concreto constitui a melhor solução para a satisfação das necessidades do cliente.

Se o aconselhamento for prestado por mediador de seguros que baseie os seus conselhos numa análise imparcial, deve emitir tal conselho pessoal após análise de um número suficiente de coberturas disponíveis no mercado e sugerir, de acordo com critérios profissionais, a contratação da que julgue mais **adequada** às necessidades do cliente;

Regime quando não haja aconselhamento

Em caso de venda de um produto de seguros não precedida de aconselhamento, o distribuidor deve, ainda assim, tendo em conta as informações que tenha sobre o cliente, especificar as exigências e necessidades desse cliente e transmitir-lhe, de forma compreensível, informação objetiva sobre o(s) produto(s) que se proponha vender-lhe, de modo a que aquele possa tomar uma decisão informada. Os seguros propostos devem ser adequados à satisfação das necessidades do cliente.

O detalhe e conteúdo das informações a prestar são ajustados em função da complexidade do produto e o perfil do cliente; quanto maior se revelar a iliteracia

deste em temas de seguros mais cuidada e clara deve ser a informação a prestar.

Modo de prestação de informações

As informações devem ser comunicadas ao cliente, a título gratuito, em papel, com clareza e exatidão e de forma compreensível.

Em alternativa, tais informações, podem ser prestadas através de um sítio da internet, ou noutro suporte duradouro diferente do papel, se o meio tiver sido escolhido pelo cliente e for considerado apropriado no contexto da relação estabelecida entre aquele e o distribuidor.

O uso de um sítio da internet é considerado apropriado se for comprovável que o cliente tem acesso regular à internet, entendendo-se que a indicação pelo cliente de um endereço eletrónico para efeitos desses contactos é meio de prova bastante desse acesso regular.

Sobre o conteúdo dos produtos de seguros não vida a informação deve ser prestada em documento normalizado, elaborado pelo produtor do produto; O documento de informação sobre o produto deve ser sucinto e independente, claro, redigido em caracteres que facilitem a leitura, e, ainda, preciso e não enganoso.

A apresentação deste documento não dispensa a prestação de outra informação pré-contratual ou contratual prevista nas leis aplicáveis.

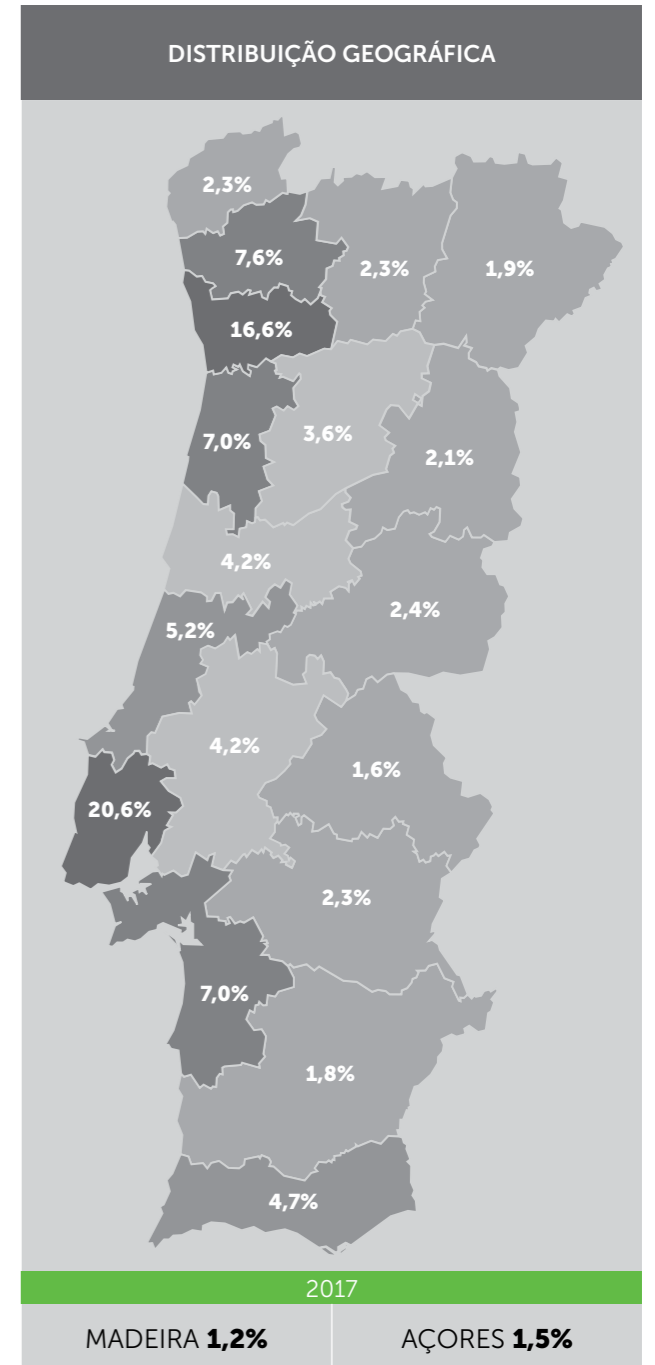
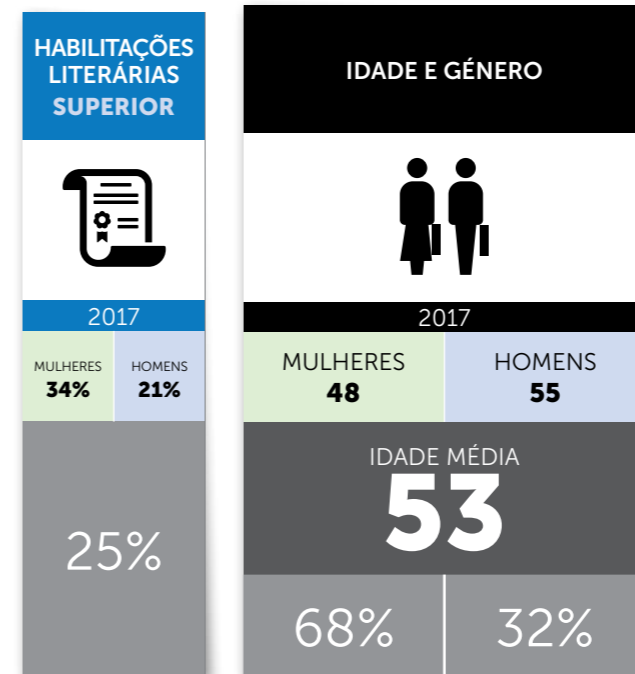
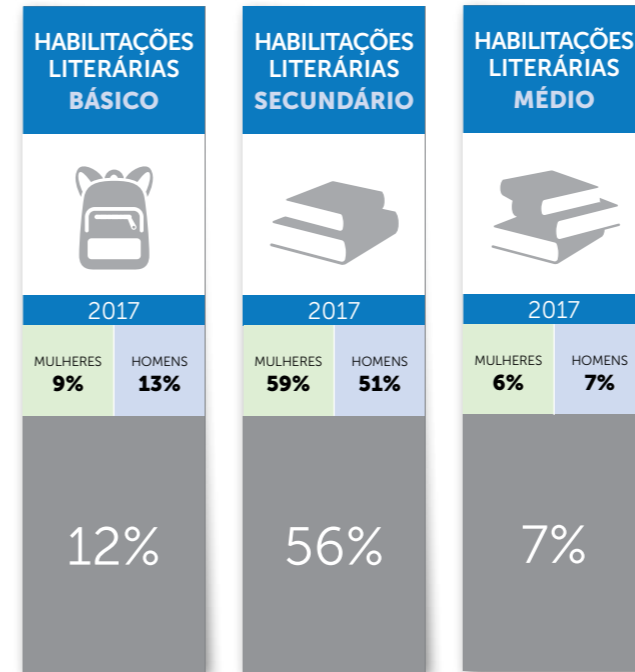
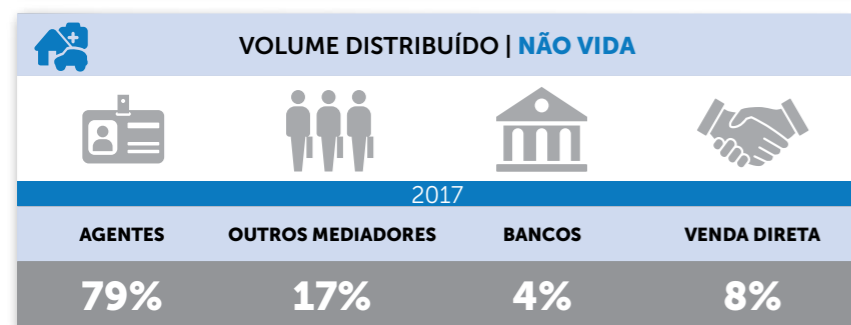
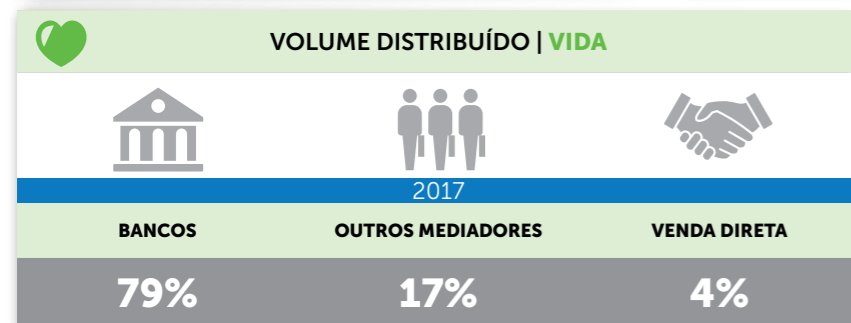
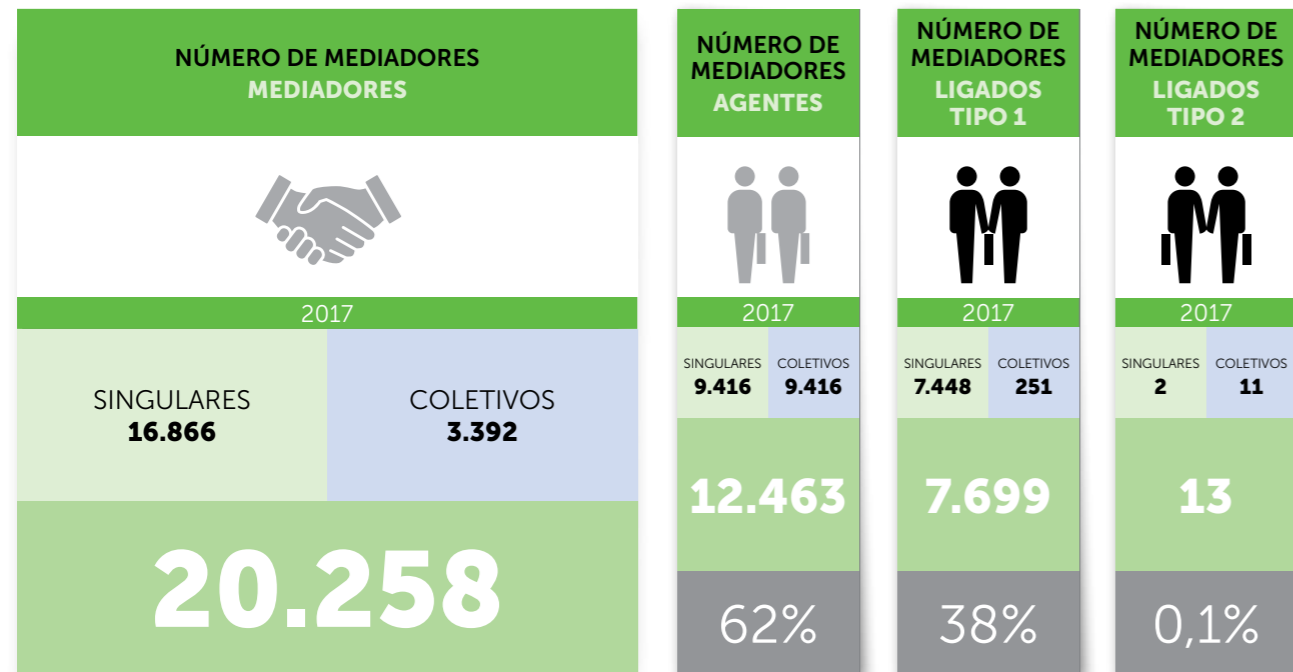
Supervisão e Governação dos Produtos

Inovando de forma relevante em relação ao anterior regime, a nova diretiva dispõe que as empresas de seguros e os mediadores que concebam produtos de seguro têm o dever de manter um procedimento de aprovação de cada produto ou de adaptações importantes a produtos existentes, antes da sua comercialização ou distribuição aos clientes.

O processo de aprovação deve especificar o mercado alvo e assegurar que: i) todos os riscos relevantes nesse mercado alvo são objeto de avaliação; ii) a estratégia de distribuição pretendida é coerente com o mercado alvo identificado; iii) todas as medidas razoáveis a garantir que o produto é distribuído no mercado alvo são tomadas.

CARACTERIZAÇÃO DA MEDIAÇÃO / DISTRIBUIÇÃO DE SEGUROS EM PORTUGAL



CARACTERIZAÇÃO DOS MEDIADORES



SEGUROS EM NÚMEROS

PARA ALÉM DAS CINZAS

Portugal Seguro

PRODUÇÃO ACUMULADA DESDE JANEIRO	Em milhares de Euros		Variação homóloga		Estrutura da produção	
	2017.09	2018.09	Nominal	Real	2017.09	2018.09
 VIDA	4 638 457	5 766 219	24,3%	23,0%	58,5%	62,0%
Risco	732 839	748 937	2,2%	1,1%	9,2%	8,1%
Produtos Capitalização	2 424 054	2 739 171	13,0%	11,8%	30,6%	29,4%
PPR	1 480 251	2 277 611	53,9%	52,3%	18,7%	24,5%
Operações de capitalização	1 313	500	-61,9%	-62,3%	0,0%	0,0%
 NÃO VIDA	3 296 223	3 536 598	7,3%	6,2%	41,5%	38,0%
Acidentes e Doença	1 217 421	1 337 538	9,9%	8,7%	15,3%	14,4%
Acidentes de Trabalho	531 716	604 362	13,7%	12,5%	6,7%	6,5%
Doença	577 565	618 153	7,0%	5,9%	7,3%	6,6%
Incêndio e Outros Danos de Coisas	604 429	631 921	4,5%	3,5%	7,6%	6,8%
Habitação e Condomínios	367 264	384 503	4,7%	3,6%	4,6%	4,1%
Comércio e Indústria	171 942	178 428	3,8%	2,7%	2,2%	1,9%
Automóvel	1 273 572	1 361 572	6,9%	5,8%	16,1%	14,6%
Transportes	38 365	37 558	-2,1%	-3,1%	0,5%	0,4%
Responsabilidade Civil Geral	83 946	85 206	1,5%	0,4%	1,1%	0,9%
Diversos	78 490	82 804	5,5%	4,4%	1,0%	0,9%
TOTAL	7 934 681	9 302 817	17,2%	16,0%	100%	100%

JUNIOR ACHIEVEMENT

APRENDER A GERIR O RISCO NOS BANCOS DA ESCOLA

O risco e a gestão do risco no mercado segurador explicado numa sala de aula. É este o propósito do programa de Literacia Financeira desenhado pela Junior Achievement Portugal (JA Portugal) em conjunto com a Associação Portuguesa de Seguradores (APS).

“São manuais de literacia financeira baseada no risco e no que é o papel do mercado segurador na gestão e prevenção do risco”, explica Frederico Fezas Vital, CEO da JA Portugal, congénere portuguesa (2005) de uma organização internacional, Junior Achievement, criada nos Estados Unidos em 1919. É hoje a mais antiga organização mundial de educação para o empreendedorismo, desenvolvendo ações em 122 países e abrangendo, anualmente, mais de 10 milhões de crianças e jovens.



Frederico Fezas Vital

CEO, JA PORTUGAL

“Tendo por base o que foi feito em Espanha com a congénere espanhola da APS, a UNESPA, que implementou um conjunto de conteúdos pedagógicos específicos, o programa adaptar-se-á à realidade portuguesa e será direcionado aos alunos do Ensino Secundário, focando a atuação, neste primeiro ano de parceria, numa faixa etária dos 15 aos 17 anos”, anuncia.

Com as questões financeiras relacionadas com os seguros a entrarem na escola, o setor segurador procura consciencializar os jovens alunos sobre os riscos a que estão expostos, para além de assimilarem os respetivos efeitos. Devem ainda apreender a gestão de emoções e comportamentos e saber aplicar as ferramentas que necessitam de ter para preveni-los, entrando, neste último capítulo, em questões relacionadas com a “poupança ou a mutualidade”, estatuí o protocolo assinado entre as duas entidades, Associação Portuguesa de Seguradores e JA Portugal.

O programa em vigor desenrola-se por quatro sessões, com a duração de uma hora cada, num horário normal de aula, durante quatro semanas. Elege como temas a gestão de Risco, o autoconhecimento e tomada de decisão, pormenoriza Frederico Fezas Vital que relembra que a associação a que preside tem presença nacional em 18 distritos (Portugal Continental) e Açores (“falta a Madeira”, assume) e envolveu mais de 330 mil alunos, desde o ano zero dos programas (2005).

Os “professores” são voluntários, formados em equipas de dois e apontados pelas seguradoras. A APS desenvolve em conjunto com a JA os materiais.

Foi criado o “frame para que as companhias possam individualmente aplicar os programas utilizando voluntários seus na veiculação desses temas em sala de aula”, continua.

“As companhias de seguro vão ter que envolver-se na gestão de voluntários”, remata, sendo que a JA dará uma lição única, conjunta e presencial a estes, cabendo-lhe ainda “garantir que os materiais pedagógicos estejam prontos” sendo o foco da formação sobre postura em sala de aula, atitude e interação com alunos. A APS terá à sua responsabilidade a componente mais técnica”, sustenta.

Embora estejam a testar o digital na área formativa, “para este primeiro ano de parceria com a APS, é ainda presencial”, avisa o responsável máximo da Junior Achievement Portugal.

No final deste programa, “será feita uma avaliação, para ver o impacto e nível de satisfação, dados que medem o sucesso ou insucesso da ação e ver se há ajustes a

fazer”, finaliza. Para o segundo ano de implementação (ano letivo de 2019/2020) deste programa de Literacia Financeira, está em equação o alargamento aos alunos do Ensino Básico.

Recorde-se que a JA Portugal desenvolve seis programas de base, cujos temas são os seguintes: “A Família” (1.º ano de escolaridade), “A Comunidade” (2.º ano), “Europa e Eu” (5.º e 6.º ano), “É o meu Negócio” (7.º e 8.º ano), “Economia para o Sucesso” (9.º ano); “A Empresa” (10.º ao 12.º ano).



Os “professores” são voluntários, formados em equipas de dois e apontados pelas seguradoras.

Foi criado o *frame* para que as companhias possam individualmente aplicar os programas utilizando voluntários seus na veiculação desses temas em sala de aula”.

FUNDAÇÃO DR. ANTÓNIO CUPERTINO DE MIRANDA

APRENDER A LIDAR COM O DINHEIRO

É comum afirmar-se que de cada crise recebemos uma nova lição da qual podemos e devemos retirar as devidas ilações.

A Fundação Dr. António Cupertino de Miranda (FACM) bebeu inspiração na crise económica, financeira e social a nível mundial de 2008 (a que Portugal não escapou). Tendo por base o diagnóstico da Universidade do Porto (Departamento de Museologia da Faculdade de Letras) que estatuiu que as "pessoas" não só "não tinham dinheiro", como não sabiam "lidar com ele", a Fundação iniciou com o apoio da Faculdade de Economia do Porto, "um projeto de educação financeira dirigido a crianças e jovens, desde o ensino pré-escolar ao secundário, propondo um novo paradigma de interação", recorda Maria Amélia Cupertino de Miranda, presidente do conselho de administração da Fundação Dr. António Cupertino de Miranda.

Maria Amélia Cupertino de Miranda

PRESIDENTE DA FUNDAÇÃO
DR. ANTÓNIO CUPERTINO
DE MIRANDA



"contribuir para a formação de uma nova geração mais informada e melhor preparada para lidar e viver com riscos calculados, o que implica financeiramente mais educada".

"No Poupar está o ganho" é o nome de batismo desta iniciativa de cariz formativo, criado em 2009. O objetivo foi "mostrar a importância da educação financeira e transmitir conhecimentos para o desenvolvimento de competências financeiras que permitam a tomada de decisões informadas e corretas", prossegue.

O diagnóstico resultante do 1º Inquérito à Literacia Financeira da População Portuguesa, realizado em 2010 pelo Banco de Portugal que apontava "para a existência de uma muito baixa literacia dos portugueses", o alerta do Relatório de Supervisão Comportamental do Banco de Portugal, (abril 2011) que realçava "para a urgente necessidade de fazer da educação financeira uma estratégia prioritária, a ser implementada a nível nacional", e, finalmente, com os avisos em março de 2016 do World Economic Forum que "identifica a literacia financeira como uma das cinco competências mais importantes para um aluno do séc. XXI" reforçaram a decisão tomada pela FACM.

O projeto, que vai na 9ª edição, abrange este ano um universo de cerca de 320 turmas e 6400 alunos. Procurará, tal como em anos anteriores, não só "fornecer todos os recursos educativos necessários à aprendizagem de conceitos, objetivos e prioridades, indispensáveis à educação financeira de uma nova geração" como também dar "aos professores a formação e o acompanhamento necessário para que se sintam confiantes a lecionar estes temas", realça a presidente da Fundação criada em 1964 cuja sede na Avenida da Boavista, no Porto, alberga o Museu do Papel Moeda (MPM) espaço museológico que narra a "história do dinheiro de papel enquanto património fiduciário português com o fim de preservar os testemunhos da evolução económica, social e cultural de Portugal".

O projeto "No Poupar Está o Ganho!", refere-se tanto à "aquisição de competências de literacia financeira", como a "atitudes, expectativas e emoções associadas à gestão do dinheiro nas diferentes situações do quotidiano, contribuindo para o desenvolvimento de relações

empáticas entre as crianças e os pais", acrescenta ainda.

Neste seguimento, a Fundação sente-se "orgulhosa de poder contar com o importante apoio e a preciosa colaboração da Associação Portuguesa de Seguradores (APS)", associação "que manifestou vontade de tecer uma forte e musculada parceria, com o objetivo de reforçar a abordagem do tema dos seguros junto dos diferentes públicos-alvo: alunos de todos ciclos de ensino, professores e seniores", resume a presidente do conselho de administração da Fundação Dr. António Cupertino de Miranda.

Nesse sentido e tendo como "foco a consciencialização da importância dos seguros" foi desenhado um plano em conjunto com a APS para os anos 2018/2019 que "teve subjacente a preocupação de configurar atividades inovadoras, lúdico-pedagógicas, incentivadoras de criatividade", sublinha. São iniciativas "diferenciadas", "divertidas" e "totalmente focadas na disseminação do conhecimento dos seguros", assinala Maria Amélia Cupertino de Miranda.

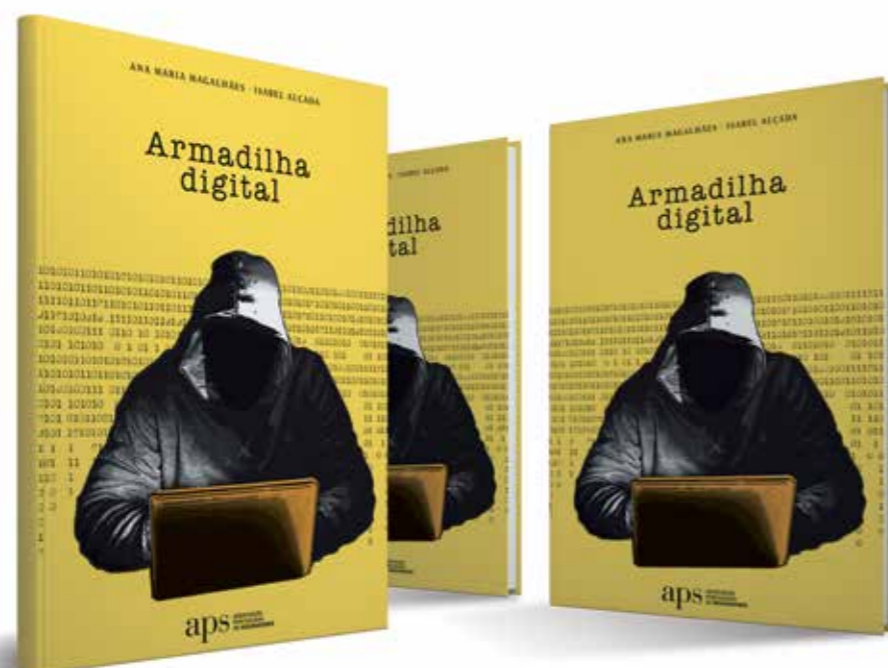
Para além de assumirem a "forma colaborativa" querem ser "transformadoras", já que visam "alterar atitudes e comportamentos que minimizarão riscos", descreve.

O programa "para além de suporte físico" assumirá também uma "dimensão digital", juntando, desta forma, "a educação financeira com a capacitação digital". Para os seniores, "haverá outras abordagens e iniciativas", destacando-se as "oficinas de capacitação adequadas a esta faixa etária", sublinha.

Estatuindo que "não podemos sair desta crise da mesma maneira como entramos", Maria Amélia Cupertino de Miranda, presidente da Fundação Dr. António Cupertino de Miranda, refere que "partilha" com a Associação Portuguesa de Seguradores a "ambição de contribuir para a formação de uma nova geração mais informada e melhor preparada para lidar e viver com riscos calculados, o que implica financeiramente mais educada".

LIVRO ARMADILHA DIGITAL

OS PERIGOS DAS PORTAS ABERTAS



Da coleção Seguros e Cidadania, “Armadilha Digital” é a quinta obra literária assinada por Ana Maria Magalhães e Isabel Alçada.

Tendo a família Ventura como epicentro dos acontecimentos, a história gira à volta do trio familiar: o pai Abel, proprietário de uma agência de viagens, a filha Beatriz, estudante e a tia Aline, dona duma empresa de *ticketing* (emissão de bilhetes).

Na trama entram também Zé Gonzaga, programador de profissão, professor de Beatriz na Escola das Artes onde lecciona um workshop extracurricular sobre programação e Carlos, o “viking” amigo de sempre da família, especializado em questões de segurança cibernética e que tinha a expressão viva das pessoas inteligentes, conforme é descrito.

Como figura paralela surge Inês Patrícia, mediadora de seguros da agência de viagens Venturina de que Abel é proprietário.

Com a narrativa a começar numa esplanada parte integrante de um bar de *tapas* com decoração minimalista, chamado Barcelona, a localização geográfica serve de porta de entrada de uma história que mete partilha inócua de dados privados da vida quotidiana com alguém que não merece, à primeira vista, a menor das suspeitas.

Uma simples ida a um concerto antecipa o que se irá passar para a frente, trazendo para o centro da ação personagens anónimas vindas de uma unidade de combate ao cibercrime e à criminalidade tecnológica da Polícia Judiciária e conceitos novos do mundo digital como sejam o de *hackers* (piratas informáticos), *ransomware* (ataques com pedidos de resgate), *phishing* (descobrir e usar a palavras passe) ou *malware* (instalação de vírus ou programas maliciosos).

Viajando sobre os riscos e perigos para quem navega na internet – furto de identidade, burlas online, invasão de contas bancárias, clonagem de cartões bancários ou a cópia de ficheiros de clientes, no caso das empresas, – a obra, educativa, termina em forma de glossário no qual são elencados os riscos e perigos da internet, lista à qual acrescenta uma listagem e caracterização de truques de *hackers* e cibercriminosos para se infiltrarem nos sistemas informáticos privados, das empresas, das organizações públicas ou dos Estados.

Depois da leitura de mais esta aventura escrita pela dupla Isabel Alçada e Ana Maria Magalhães, as autoras deixam um aviso: o que importa é aprender a lição, ficar alerta, passar a ter cuidados redobrados tanto no mundo real como na esfera digital.



CONFERÊNCIA ANUAL APS ESTÁ PORTUGAL PREPARADO PARA RESPONDER A UM GRANDE SISMO?

Estamos preparados para responder a um sismo ou a catástrofes de média e grande dimensão? Especialistas internacionais respondem como se faz e o setor segurador português apresentou soluções para o território nacional.

Está Portugal preparado para responder a um grande sismo? Em que condições conseguirá responder de forma rápida e ordenada a uma catástrofe de média ou grande dimensão? E se essa acontecer, que soluções tem para proteger a principal riqueza das famílias portuguesas, a habitação?

Estas e outras perguntas foram respondidas e debatidas durante a conferência “A gestão do risco em situação de catástrofe” que decorreu no passado dia 30 de outubro no Pestana Pousada de Lisboa.

O evento da Associação Portuguesa de Seguradores contou com a presença keynote speakers internacionais em representação de resseguradoras (Esther Baur, Head Global Partnerships EMEA, Swiss Re), Fundos de Catástrofes (Ismet Güngör, Coordenador Geral do Fundo de Seguros Contra Catástrofes, Turquia) e Comissões Públicas (Sid Milller, Chefe Executivo da EQC - Comissão Sísmica, Nova Zelândia), organizações internacionais (Charles Baubion, Analista de Políticas de Gestão de Risco da OCDE), para além de representantes de entidades públicas nacionais.

Sendo Portugal um país com elevada exposição ao risco sísmico e não tendo até hoje nenhuma solução estruturada para responder a uma eventualidade do género, a APS

apresentou, publicamente, uma proposta de Sistema de Proteção de Riscos Catastróficos para o mercado português, proposta esta que já foi apresentada ao Governo.

No modelo proposto pela APS, a cobertura de risco sísmico seria incluída, obrigatoriamente, nos seguros de incêndio e multirriscos. Os setores segurador e ressegurador estão disponíveis para assumir responsabilidades que podem atingir os oito mil milhões de euros, sendo todo o sistema gerido por uma associação pública participada pelo Estado e pelas empresas de seguros. Procura-se, assim, garantir para o país um sistema de resposta eficaz em caso de catástrofe, um sistema assente na partilha do risco entre seguradores e resseguradores internacionais, mas com garantias também do Estado.

O presidente da APS evidenciou que “Portugal não tem atualmente qualquer mecanismo de proteção” para as habitações em caso de sismo e que apenas 16% do total das habitações que existem em Portugal têm proteção caso ocorra um terramoto. A situação é ainda agravada pelo facto de 50% da riqueza das famílias estar concentrada na habitação e o nível de poupança dos portugueses ser dos mais baixos da Europa. O que significa que, se a habitação sofrer danos, serão poucos os cidadãos com capacidade económica para a reconstruir. E é pouco provável que o Estado tenha, no imediato, capacidade para ajudar nessa reconstrução pois a sua prioridade deverá ser recuperar os bens e serviços públicos (aerportos, hospitais, estradas, escolas, redes de energia elétrica, água e gás).

Os incêndios de 2017 evidenciaram as dificuldades que existem na gestão de situações catastróficas, sendo que, no decorrer desse incidente que deixou marcas indeléveis no país, o setor pagou indemnizações da ordem dos 300 milhões de euros, dos quais 45 milhões destinaram-se à recuperação de habitações.

Depois da conferência, decorreu o lançamento e apresentação do livro “Para além das cinzas”, evocativo dos incêndios de 2017, com textos da jornalista Christiana Martins e fotografia de Rui Duarte Silva.





MEMÓRIA DO SEGURO

EXPOSIÇÃO PERMANENTE

MEMÓRIA DO SEGURO EM EXPOSIÇÃO

Das cartas régias à literacia financeira, passando pelas “chapas” e imagens de grandes catástrofes. Entre o papel e as mesas interativas embarque numa viagem pela história do Seguro em Portugal.

Situada na sede da Associação Portuguesa de Seguradores, na Rua Rodrigo da Fonseca, em Lisboa, vai ser inaugurada uma exposição que conta a história viva dos seguros em Portugal num fluxo cronológico entre o “Passado”, “Nós e o Seguro” e o “Futuro Seguro”.

A mais antiga apólice de seguro que chegou aos nossos dias é de um seguro marítimo feito em Pisa, no ano de 1343.

Em Portugal foi criada, no século XVI, uma organização destinada a registar as apólices de seguro que envolvessem comércio marítimo português. Chamava-se Casa dos Seguros e funcionava perto do Terreiro do Paço. Toda a sua documentação foi perdida no Terramoto que devastou Lisboa em 1755.

Também o primeiro Tratado de Seguros do mundo

foi escrito por um português, Pedro de Santarém, em 1552. Com o título *Tractatus de Assecurationibus et Sponcionibus Mercatorum*, a obra foi traduzida em várias línguas e mantém-se ainda hoje atual.

A primeira seguradora portuguesa foi fundada em Lisboa, em 1791 e chamava-se Permanente Seguros.

Estas e outras histórias, vão fazer parte do acervo da exposição.

Numa viagem pela evolução dos seguros, pelas grandes catástrofes naturais e humanas, por documentos históricos relevantes, pelas personalidades que marcaram o setor e por curiosidades em torno desta atividade, há ainda espaço neste acervo, para uma zona de literacia financeira, anúncios de imprensa, ilustrações e material informativo e institucional, cedido pelas Associadas e parceiros.

A APS acredita que este será um espaço de referência, aberto à comunidade, que contribuirá para promover uma maior proximidade e sensibilização do público, em geral e, em particular, das gerações mais jovens, a temas como a literacia financeira, o risco, as catástrofes e importância de estar seguro e fomentará o estudo e o aprofundamento da temática dos seguros.

Ruy de Carvalho: o embaixador do setor segurador em Portugal

Nascido no Porto numa família com fortes ligações à atividade seguradora, foi com naturalidade que Ruy de Carvalho, presidente da Associação Portuguesa de Seguradores durante 14 anos (1982 a 1997) e atualmente presidente Honorário da APS, e o grande impulsionador da Exposição Permanente - Memória do Seguro.

Completada a licenciatura em finanças pelo ISCEF - Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, em 1956, e um ano depois de um estágio na Suíça em seguradoras e resseguradoras, entra na Companhia de Seguros Garantia onde permanece até 1975.

Ao leme do Instituto Nacional de Seguros (INS) enceta algumas das transformações profundas que se verificaram no setor segurador português: a criação de seis grandes seguradoras, a introdução do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a regulamentação da mediação de seguros e a modernização e preparação do setor para a adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE).

Gozando de enorme prestígio e reconhecimento entre os pares do setor financeiro e empresarial, além da presença regular, na qualidade de orador convidado, em congressos, seminários, encontros e outras iniciativas, em Portugal e no estrangeiro, é autor de “Uma Breve História do Seguro” e “O Seguro em Portugal”, dois livros que contam a história do Seguro em Portugal e no Mundo lançados numa edição conjunta entre a Imprensa Nacional Casa da Moeda e a Associação Portuguesa de Seguradores.

Sendo uma das personalidades mais marcantes de entre os dirigentes europeus, Ruy de Carvalho integrou diversos órgãos diretivos e consultivos de numerosas instituições públicas e privadas internacionais, entre as quais se destaca a OCDE e o Comité Européen des Assurances (CEA).

Fora do setor segurador foi membro do Conselho para o Sistema Financeiro, do qual resulta a elaboração do “Livro Branco Sobre o Sistema Financeiro: 1992”, do Conselho do Mercado de Valores Mobiliários. Foi vice-presidente do Conselho de Administração do BPI, ocupou cargos na EFACEC, no Fórum dos Administradores de Empresas, na Fundação Portuguesa “A Comunidade contra a Sida”, no Instituto Nacional de Administração e na Câmara de Comércio Internacional-Delegação Nacional Portuguesa.

Pelo notável trabalho desenvolvido, em prol do setor segurador, Ruy de Carvalho recebeu duas condecorações, ambas de ordem de Mérito Comercial: a Grande Oficial, a 9 de junho de 1995, e a Grã-Cruz, a 4 de março de 1998.

PARA ALÉM DAS CINZAS

**Apesar das ruínas e da morte,
Onde sempre acabou cada ilusão,
A força dos meus sonhos é tão forte,
Que de tudo renasce a exaltação
E nunca as minhas mãos ficam vazias.**

Sophia de Mello Breyner Andresen, in Obra Poética, | Editorial Caminho, 2010, p. 13.

São estas as palavras que convidam a folhear, atenta e demoradamente, “Para além das cinzas, Portugal Seguro”, livro com a chancela da Associação Portuguesa de Seguradores, escrito pela mão de Christiana Martins, jornalista e com registo fotográfico de Rui Duarte Silva.



Uma mão que, através da soma das letras, procura juntar peças num relato de dor e do sentimento de perda que se lê nos rostos de quem assistiu e sentiu na pele, que se sente nos testemunhos e depoimentos de quem foi obrigado a saltar para o palco principal dos trágicos acontecimentos, seja relembrando o sucedido, seja na reconstrução pelo caminho das cinzas, e, finalmente, que se vê nas imagens que procuram deixar para todo sempre algo que se perdeu para sempre em dois dias do ano de 2017: 18 de junho e 15 de outubro.

Falamos, claro está, dos trágicos incêndios no ano passado. O primeiro, conhecido como o “Incêndio de Pedrógão”, 18 de junho, 66 pessoas perderam a vida, metade das quais num troço de 400 metros de uma estrada nacional; cerca de 500 casas de habitação foram destruídas ou danificadas; 48 empresas, responsáveis por 372 postos de trabalho, foram afetadas e 53 mil hectares do território arderam.

Quatro meses depois, a 15 de outubro, o número de mortos cifrou-se nos 50. Os 523 fogos deixaram um rasto

de destruição em 190 mil hectares espalhados por oito distritos nas regiões centro e norte, atingindo cerca de 900 primeiras habitações e 500 empresas.

O décimo primeiro incêndio mais mortífero de todo o mundo entre 1990 e 2017 e o maior incêndio de 2017 em todo o mundo, respetivamente, não podiam deixar de ficar gravados na memória coletiva de um país, memória essa que o livro "Para além das cinzas", procura relevar e preservar recorrendo à crueza dos relatos de quem se viu confrontado física e emocionalmente com a tragédia.

Recorrendo à descrição de um relato fiel feito na primeira pessoa, que são afinal as personagens principais da narrativa, uma linha condutora na qual procuram, passo a passo, através de histórias de vida, de perda e de construção, seja pelo renascimento emocional, seja pela reconstrução material, apresentar a razão e a emoção.

Relembrando o papel da Associação Portuguesa de Seguradores e da decisão de criar um Fundo Solidário

que abraçou os dois trágicos incêndios, a autora do livro entrevistou figuras que, de uma forma, ou de outra, se interligam à distância com os trágicos acontecimentos.

Desde logo, José Galamba de Oliveira, presidente da APS. Também Pedro Romano Martinez, diretor da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa com a responsabilidade de liderar a Comissão de Gestão do Fundo Solidário, José Manuel Mendes, Doutoramento em Sociologia pela Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra que, na qualidade de coordenador do Observatório do Risco, acompanha a população afetada pelo incêndio de Pedrógão Grande e João Redondo, Psiquiatra, coordenador do Centro de Prevenção e Tratamento do Trauma Psicológico do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra (CHUC), tendo integrado a Comissão de Acompanhamento da população afetada pelos incêndios que atingiram os concelhos de Castanheira de Pera, Figueiró dos Vinhos, Góis, Pampilhosa da Serra, Pedrógão Grande, Penela e Sertã, e ainda Francisco Corte Real, Presidente Instituto Nacional de Medicina Legal e Ciências Forenses.



ACIDENTE DA PONTE DE GÉNOVA: Indústria com perdas entre os 400 e os 600 milhões de euros

O colapso de uma secção de 200 metros de extensão e 45 metros de altura da ponte Morandi, um viaduto na cidade de Génova, Itália, que provocou a morte de 43 pessoas no passado dia 14 de agosto pode custar à indústria seguradora entre 400 e 600 milhões de euros, de acordo com uma nota da JP Morgan.

O acionamento das coberturas de danos à propriedade e de lucros cessantes para a concessionária, bem como de responsabilidade civil, seguro de vida e seguro automóvel, sendo que pode haver pedidos adicionais de lu-

ros cessantes para a linha férrea que passa por baixo da ponte, ajudam a explicar os números adiantados pela JP Morgan, que refere, ainda, "devido ao facto das causas do acidente ainda não serem conhecidas e por causa da complexidade da cobertura seguradora, as nossas estimativas das perdas estão ainda numa fase tentativa".

A Swiss Re, Allianz e a Hannover Re (Talanx) são as seguradoras e resseguradoras afetadas pelo trágico acidente.

A maior companhia de seguros e resseguros do mundo, a Swiss Re, principal seguradora da ponte Morandi e que tem a concessionária Autostrade per l'Italia como cliente poderá, de acordo com uma estimativa adiantava pela JP Morgan, assumir perdas de 70 milhões de euros. Por sua vez, os custos da Allianz atingem os 50 milhões e a Talanx poderá assumir perdas de 20 milhões de euros.

SEMINÁRIO SOBRE CIBERSEGURANÇA

A PREVENÇÃO COMO A MELHOR DEFESA AOS ATAQUES INFORMÁTICOS

"Estou absolutamente convencido que, contrariamente ao que sucedeu nas grandes batalhas do passado, que começaram com grandes fogos de artilharia e bombardeamentos aéreos, a próxima guerra começará com um ciberataque generalizado que destruirá a capacidade militar... e paralisará as infraestruturas críticas como, por exemplo, as redes de energia elétrica".

O Contra Almirante António Gameiro Marques "pediu" emprestada a frase que saiu da boca de António Guterres, Secretário-Geral das Nações Unidas e colou-a numa apresentação no seminário "Cibersegurança e Ciberriscos", organizado pela Associação Portuguesa de Seguradores.

Recorrendo ainda a outra citação de um outro líder internacional, Jean Claude Juncker – "os ciberataques podem ser mais perigosos para a estabilidade das democracias ou das economias que as armas e os tanques", – António Gameiro Marques, da Autoridade Nacional de Segurança, navegou sobre o tema de como as organizações devem olhar para esta realidade de cibersegurança, seja ao nível do modelo de governance, seja de investimento e alocação de recursos humanos.

Pedro Duarte, presidente do Conselho Estratégico da Economia Digital da Confederação Empresarial Portuguesa, outro dos oradores, defendeu que "o Data é o novo petróleo" e socorreu-se de números. Com "4 mil milhões de utilizadores, 14,5 milhões de logins no facebook a cada 15 minutos, 570 milhões de mensagens via whatsapp ou 64 milhões de vídeos no you tube" a vulnerabilidade é enorme, sendo que a primeira porta de entrada está num simples email. "90% da intrusão em cibersegurança começa com um email de phishing", sustenta Brad Smith, presidente e diretor jurídico da Microsoft.

Numa fase em que a realidade começa a imitar a ficção, em que os ataques estão cada vez mais sofisticados não se limitando a serem praticados adolescentes no quarto, mas por organizações criminosas, Estados e grupos terroristas, a prevenção é o melhor remédio,

sendo que as organizações devem continuar a proteger-se dos ataques mais comuns, e ao mesmo tempo estarem preparados para lidar com ataques avançados e emergentes. Porque "há dois grandes tipos de empresas, as que foram atacadas e as que ainda não sabem que foram atacadas", uma frase que pertence a James Comey, antigo diretor do FBI.

APS ATRIBUI PRÉMIO A ESTUDOS SOBRE DIREITO DOS SEGUROS

Premiar os melhores estudos, trabalhos de dissertação ou de investigação sobre o Direito dos Seguros é o propósito do Protocolo celebrado entre a Associação Portuguesa de Seguradores (APS), o Instituto da Banca, Bolsa e Seguros da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra (BBS) e o Instituto de Direito Privado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

Destinado a estudantes universitários de licenciatura, a investigadores da área de mestrado, pós-graduação e doutoramento, a APS atribuirá um prémio de três mil euros (3000€) a cada um das universidades, num total de seis mil euros (6.000€).

Para além do prémio pecuniário, os autores dos melhores trabalhos beneficiam, ainda, de estágios nas seguradoras associadas da APS.

Com a Comissão de Avaliação constituída por três membros – um docente de cada uma das Universidades participantes e um representante da APS –, a mesma levará em conta, para além da originalidade e qualidade científica do trabalho, o interesse para efeitos de eventual publicação e relevância da matéria para o exercício da atividade seguradora.

O presente protocolo, que foi assinado em 12 de julho de 2018, é válido para o ano letivo 2018/2019 e é passível de renovação.



Luís Poças

PRESIDENTE DA
COMISSÃO TÉCNICA
“CONDUTA DE MERCADO”
E COORDENADOR DO
GRUPO DE TRABALHO
“COMPLIANCE”
DA ASSOCIAÇÃO
PORTUGUESA DE
SEGURADORES

O RGPD E OS SEGUROS

1 - O RGPD, ESSE (AINDA) DESCONHECIDO

Desde há alguns meses, já todos ouvimos falar do Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD) mais do que, provavelmente, gostaríamos. Todos fomos soterrados por cartas, e-mails e SMS com pedidos de consentimento e políticas de privacidade de empresas que nem sabíamos que existiam (e, muito menos, que possuíam os nossos contactos). Mas em que consiste, afinal, o RGPD?

O RGPD é um ato legislativo da União Europeia que visa regular uniformemente, entre os países que a compõem, o tratamento de dados pessoais e a circulação dos mesmos. O Regulamento foi publicado em abril de 2016 e tornou-se aplicável em 25 de maio de 2018, tendo revogado, nesta data, a Diretiva que anteriormente disciplinava a matéria (a n.º 95/46/CE, transposta para o Direito português pela Lei n.º 67/98, conhecida como Lei da Proteção de Dados).

Para compreendermos o alcance do RGPD, importa começar por uma noção de dados pessoais. Simplificando, dir-se-á que são dados pessoais todas as informações sobre uma pessoa (designada como titular dos dados) que seja diretamente identificada ou identificável. Por seu turno, o RGPD dá uma noção amplíssima de tratamento de dados: «operação ou um conjunto de operações efetuadas sobre dados pessoais ou sobre conjuntos de dados pessoais, por meios automatizados ou não automatizados, tais como a recolha, o registo, a organização, a estruturação, a conservação, a adaptação ou alteração, a recuperação, a consulta, a utilização, a divulgação por transmissão, difusão ou qualquer outra forma de disponibilização, a comparação ou interconexão, a limitação, o apagamento ou a destruição» (n.º 2 do Art.º 4º). Exemplificando, imagine o leitor que recebe um cartão de visita. Só por recebê-lo (recolha), já está a tratar dados pessoais; se o ler (consulta), também; se o guardar (conservação), a mesma coisa; se o rasgar e deitar no lixo (destruição), idem.

No detalhe e complexidade das suas 88 páginas, 173 considerando e 99 artigos, o RGPD estabelece um amplo conjunto de medidas de proteção da privacidade. Para além destas, o tratamento de dados obedece a uma lógica relativamente simples, e que é a seguinte: (i) os titulares dos dados pessoais são as pessoas singulares a quem os mesmos respeitam, sendo-lhes legalmente garantidos direitos sobre esses dados; (ii) os dados pessoais são confiados pelos titulares a entidades (designadas responsáveis pelo tratamento) exclusivamente para finalidades de tratamento por elas determinadas e que as mesmas devem informar aos titulares; (iii) ainda assim, os dados pessoais apenas podem ser tratados se existir um fundamento que legitime esse tratamento em função das finalidades em causa, definindo o RGPD quais são essas fontes de licitude.

Para a generalidade dos dados, as fontes de licitude são estabelecidas no Art.º 6.º do RGPD, figurando entre elas o consentimento do titular ou, em alternativa, a necessidade do tratamento para um dos seguintes propósi-

tos: a execução de um contrato; o cumprimento de uma obrigação jurídica; a defesa de interesses vitais do titular; o exercício de funções de interesse público ou exercício da autoridade pública; ou interesses legítimos do responsável. Assim, por exemplo, diz-nos a alínea b) do n.º 1 do referido artigo que o tratamento é lícito se for necessário para a execução de um contrato de que o titular dos dados seja parte. Logo, concretizando, se o leitor contratar um seguro de incêndio sobre a sua habitação, deve ser informado de que os seus dados de morada são necessários para o cumprimento desse contrato e o tratamento é lícito na medida em que a disposição que citámos o fundamenta.

Há, porém, categorias especiais de dados que merecem uma acrescida proteção do RGPD. São eles os «que revelem a origem racial ou étnica, as opiniões políticas, as convicções religiosas ou filosóficas, ou a filiação sindical, [...] dados genéticos, dados biométricos para identificar uma pessoa de forma inequívoca, dados relativos à saúde ou [...] à vida sexual ou orientação sexual de uma pessoa» (n.º 1 do Art.º 9.º do RGPD). Quanto a estas categorias de dados, as fontes de licitude – previstas no Art.º 9.º do RGPD – são mais restritas do que as aplicáveis aos outros dados pessoais, não se prevendo, entre elas, a necessidade do tratamento para a execução de um contrato. Será então ilícito o tratamento de dados de saúde pelo segurador para gestão de um contrato de seguro?

2 - OS SEGUROS E O TRATAMENTO DE DADOS DE SAÚDE

Compreende-se facilmente que, para poder dar cumprimento a determinados contratos de seguro, o segurador não possa deixar de tratar dados de saúde. Assim, num sinistro de um seguro de responsabilidade civil automóvel em que haja lesados com danos corporais, o segurador terá de inteirar-se da gravidade desses danos, acedendo, por exemplo, a relatórios clínicos. O mesmo se passará com um sinistro num seguro de acidentes de trabalho. Nestes exemplos, que se reportam a seguros obrigatórios, o tratamento de dados de saúde é legitimado pela alínea b) do n.º 2 do Art.º 9.º do RGPD, («tratamento [...] necessário para efeitos do cumprimento de obrigações [...] em matéria de legislação [...] de proteção social»).

O problema não se coloca, portanto, nos seguros obrigatórios, mas antes nos facultativos e, em especial, nos seguros de vida, de doença e de acidentes pessoais.

Mas porque necessita o segurador de tratar dados de saúde quanto a esses contratos? Essa necessidade verifica-se em dois momentos. Desde logo, aquando da subscrição do contrato. Nessa fase, para poder avaliar o risco que lhe é proposto e calcular o correspondente prémio (o “preço” do seguro), o segurador necessita, pelo menos, de analisar as respostas a um questionário sobre a situação e antecedentes clínicos da pessoa a segurar.

Mas essa necessidade verifica-se também em momento posterior, aquando da execução do contrato e, sobretudo, na sequência de um sinistro. Vejamos alguns exemplos. Num seguro de vida, poderá ser devido um capital mais alto em caso de morte por acidente do que em caso de morte por doença. Logo, quando não seja evidente a causa da morte, o segurador poderá ter de aceder a um relatório de autópsia para saber qual o capital que deve liquidar aos beneficiários. Noutra exemplo, é normal que os seguros de doença excluam a cobertura de patologias preexistentes ao contrato. Ora, em caso de dúvida, poderá o segurador ter de aceder a um relatório médico indicando a data de diagnóstico de uma dada doença para saber se a mesma está contratualmente coberta. Também para a regularização de sinistros de acidentes pessoais o segurador terá de apurar qual a extensão do dano corporal, para determinar o valor a indemnizar. São exemplos, entre muitos outros possíveis, que demonstram como nos referidos seguros facultativos é imprescindível ao segurador o tratamento de dados de saúde.

Mas – perguntar-se-á – na falta de outro fundamento para o tratamento de dados de saúde nos seguros facultativos, não poderá o segurador efetuar esse tratamento com base no consentimento do titular (reconhecido como fonte de licitude na alínea a) do n.º 2 do Art.º 9.º)?

3 - O PROBLEMA DO CONSENTIMENTO DO TITULAR

O consentimento comporta diversos problemas, desde logo, quanto aos seus requisitos. O RGPD define o consentimento como «uma manifestação de vontade, livre, específica, informada e explícita, pela qual o titular dos dados aceita, mediante declaração ou ato positivo inequívoco, que os dados pessoais que lhe dizem respeito sejam objeto de tratamento». Ora, sendo o tratamento de dados de saúde necessário para a execução de alguns contratos de seguro, se o titular negar o seu consentimento para o tratamento desses dados fica o segurador impossibilitado de subscrever o contrato. Porém, colocada a obtenção do consentimento nestes termos – sem consentimento não há seguro – poder-se

-á questionar se o mesmo é, efetivamente, livre (como o exige o RGPD).

Também quanto ao requisito da especificidade do consentimento, tem sido entendimento da Comissão Nacional da Proteção de Dados (CNPd) que o mesmo significa uma «contextualização factual concreta, [...] atualidade cronológica precisa e [...] operação determinada, sendo o mais individualizado possível» (Deliberação n.º 72/2006). Ora, obtendo-se o consentimento aquando da subscrição do contrato, mas sendo o tratamento de dados de saúde efetuado só em momento posterior (que poderá ocorrer muitos anos depois), em função de um eventual sinistro cujas circunstâncias são, à partida, imprevisíveis, o referido requisito da especificidade é uma impossibilidade lógica e prática. Se o não fosse (isto é, se a contextualização factual concreta do sinistro fosse à partida conhecida), então não haveria seguro.

Mas as dificuldades não terminam por aqui. É que um dos corolários da liberdade do consentimento consiste no direito de o titular poder retirá-lo a todo o tempo (n.º 4 do Art.º 7º do RGPD). Ora, sendo o tratamento de dados de saúde necessário para a execução de um contrato de seguro, não é admissível que a pessoa a segurar dê o seu consentimento aquando da subscrição, revogando-o de seguida e impedindo, dessa forma, o segurador de executar o contrato. Isso mesmo seria agravado com um passo subsequente, também previsto no RGPD (alínea b) do n.º 1 do Art.º 17º): o direito do titular ao apagamento dos dados (“direito a ser esquecido”).

De resto, a ser necessário o consentimento para o tratamento de dados de saúde no âmbito de seguros facultativos, do considerando 171 do RGPD pode resultar a obrigatoriedade de obtenção de novos consentimentos (anteriormente recolhidos, ou não, à luz da legislação agora revogada) relativamente aos contratos de seguro em vigor. Atentas as dificuldades práticas de tal obtenção – até porque, como referimos, a ausência de resposta do titular dos dados corresponde à negação do consentimento – a referida obrigatoriedade de renovação de consentimentos para o mencionado tratamento inviabilizaria a execução de uma proporção muito significativa de contratos de seguro.

4 - O PONTO DE SITUAÇÃO

Aqui chegados, cumpre fazer um balanço do que acima dissemos. Assim, numa interpretação literal do RGPD não tem sido encontrada margem para se entender que,

em matéria de seguros facultativos (designadamente, os de vida, de doença e de acidentes pessoais), haja, para além do consentimento, uma fonte de licitude para o tratamento de dados de saúde por parte do segurador. Por outro lado, vimos que o recurso ao consentimento como fonte de licitude para tal tratamento é também inviável, suscitando múltiplos problemas. Desta lacuna legislativa tem a Associação Portuguesa de Seguradores (APS) vindo a alertar a sociedade civil, designadamente, através da comunicação social, bem como a comunidade política.

Qual a solução? Está em preparação, na Assembleia da República, um diploma que visa assegurar a execução, na ordem jurídica portuguesa, do RGPD, esperando-se que o mesmo seja aprovado logo após a retoma, subsequente às férias de Verão, dos trabalhos parlamentares. Sobre a correspondente Proposta de Lei emitiu a CNPD o seu Parecer n.º 20/2018, onde manifesta preocupação pela referida lacuna, considerando, em matéria de seguros, ser «imperioso que a lei nacional preveja não apenas a possibilidade de efetuar o tratamento de dados de saúde, mas também o respetivo regime do mesmo, designadamente, os limites a que necessariamente tem de estar sujeito e as medidas de segurança e de mitigação do impacto sobre os direitos dos titulares dos dados».

Espera-se do legislador a sensatez e discernimento que as circunstâncias impõem, evitando que, por ausência de solução legal, os seguradores fiquem impossibilitados de tratar dados de saúde e, por esta via, de assegurar a função de previdência, da maior relevância social, que é inerente à atividade seguradora.

COMO PODE A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL MUDAR A SUA VIDA

Acabei de me inscrever para um curso on line, sob a chancela do reputado MIT (Instituto de Tecnologia de Massachussets), sobre “Como a Inteligência artificial pode mudar o seu negócio”.

Sim, sou jornalista, mas até mesmo nesta área estou absolutamente convencido de que a Inteligência Artificial (IA) vai ter um impacto profundo.

Estamos perante uma revolução que tem o potencial de um ainda maior impacto do que a invenção da eletricidade. Na verdade, quando Thomas Edison “inventou” a produção de eletricidade, procurava responder a um problema concreto: a melhoria da iluminação nocturna em Nova Iorque, que estava diretamente associada a um brutal aumento da violência. Nem Edison nem ninguém seria capaz de imaginar a diversidade de máquinas que, aproveitando a fonte de energia elétrica, acabariam por radicalmente transformar todas as atividades humanas.

O desenvolvimento atual da tecnologia leva muitas pessoas, incluindo eu próprio, a acreditar que por mais incrível que possa parecer, o próximo passo será ainda de maior impacto do que a energia elétrica. A proliferação de dispositivos, a melhoria da latência das redes aproximando todos os circuitos do funcionamento em tempo real absoluto e a “aprendizagem das máquinas” criaram mecanismos de inteligência artificial que estão a melhorar a sua capacidade de cálculo a velocidades assombrosas. É isso que permite com confiança aceitar que os automóveis com condução autónoma serão incomparavelmente melhores condutores do que os seres humanos; que todos as atividades de inquérito e apoio (contact centers) serão mais eficientes se forem conduzidas por bots (robôs de linguagem e interação); que a segurança de um cirurgião robotizado será mais exata do que a mais firme mão humana; e que, praticamente todas as atividades atualmente desenvolvidas por humanos serão melhor executadas por “sistemas” de IA.

Num mundo assim... os erros, os acidentes, as catástrofes deverão ser menores. Mas mais cataclísmicas: uma falha de protocolo ou um erro de código num programa informático poderão provocar consequências para milhões de pessoas, e as suas vidas. Quem nos poderá proteger destes cenários de consequências massivas? Como acautelar os bens e as vidas, entregues cada vez mais a processadores e software “invisível”? Como iremos reorganizar toda a nossa sociedade e economia perante um mundo em que a “falha humana” e o “acidente” serão cada vez menores?

Todas as áreas, incluindo a dos seguros, estão prestes a enfrentar desafios de um mundo totalmente desconhecido. A IA vai mudar a nossa vida, sem dúvida. E provavelmente também a nossa morte.



**José Alberto
de Carvalho**

JORNALISTA



Paulo Ferreira

JORNALISTA

LITERACIA FINANCEIRA, UM DOS POUÇOS ALMOÇOS GRÁTIS

Qual o custo económico e social da baixa literacia financeira dos portugueses? Quanto custa às empresas? Como é que interfere na construção de portfólios de produtos, na inovação financeira, na organização dos meios das instituições e mesmo na leal e dinâmica concorrência entre operadores?

Não podemos, por certo, quantificar com exactidão estes valores mas há três coisas que sabemos: esse custo existe, é elevado e constitui um atraso no desenvolvimento económico e social do país.

O sector financeiro em geral e os seguros em particular, pelas características próprias das suas actividades, estão certamente na primeira linha do impacto da baixa literacia financeira.

Dois números apenas, que constam do "Inquérito à Literacia Financeira da População Portuguesa", realizado em 2015 pela iniciativa Todos Contam do Plano Nacional de Literacia Financeira: 77% dos inquiridos afirmam que têm seguros apenas para cumprir obrigações legais – essencialmente automóvel, de habitação e de vida associados a hipotecas, presume-se – e 53% diz que nunca beneficiou de um seguro.

É natural. As pessoas tendem a comprar ou a investir apenas nos produtos que percebem e evitam tudo aquilo que é complicado, que ultrapassa o seu entendimento e cujos benefícios e riscos não conseguem avaliar com razoabilidade suficiente para lhes dar confiança.

É óbvio o potencial que existe para todos – empresas, consumidores e aforadores – se aumentarmos o nível médio de entendimento sobre o funcionamento da economia, das finanças e das opções de investimento, crédito, poupança e cobertura de riscos.

O sector financeiro tem disto consciência e tem-se organizado para colocar no terreno acções que procuram contribuir para promover os conhecimentos financeiros de alguns sectores da população.

Mas esse esforço é ainda embrionário e deve ser reforçado. Este devia ser um designio nacional, liderado pelo sector financeiro. E se não se fala disso publicamente com relativa frequência, então é porque não está a acontecer ou não está a ser eficaz.

Hoje é relativamente fácil e económico chegar à generalidade da população. As camadas mais jovens obtêm grande parte do conhecimento, informam-se e divertem-se através das plataformas electrónicas. É preciso ir ter com elas onde elas estão. E é preciso fazê-lo nos formatos de que elas gostam, na linguagem que entendem e através das personalidades que seguem e que as influenciam.

A oportunidade está aí. Requer agilidade, alguns meios, abandonar posturas mais institucionais e muita criatividade. É certo que este é um investimento que, a prazo, terá retorno para todos. Na economia não restam muitos almoços grátis. Este pode ser um deles.



Fundação
Dr. António
Cupertino
de Miranda

Museu
do Papel
Moeda

UMA FUNDAÇÃO SOCIALMENTE RELEVANTE



<http://www.facm.pt>

aps ASSOCIAÇÃO
PORTUGUESA
DE SEGRADORES