



RISK DOCTOR BRIEFING

VULCÃO EYJAFJALLAJÖKUL UMA VISÃO PESSOAL



© Abril 2010, Dr David Hillson, *The Risk Doctor*

david@risk-doctor.com

Por que todo mundo começou a falar sobre vulcões e tenta pronunciar o nome Eyjafjallajökul? Acabei de retornar para Inglaterra de uma viagem de negócios nos Estados Unidos que demorou 8 dias a mais do que o planejado, devido a erupção do vulcão islandês com o nome impronunciável em 14 de abril, enviando toneladas de cinzas vulcânicas no céu. Como resultado as autoridades da aviação do norte europeu paralisou todos os voos comerciais, impedindo aproximadamente cinco milhões de passageiros em todo mundo que queriam voar para os aeroportos afetados ou não pela situação. Após o caos, o espaço europeu ficou fechado por oito dias. No decorrer deste período as autoridades da aviação foram amplamente criticadas por terem agido de maneira super protetora, proibindo desnecessariamente os voos.

Tivemos poucas ocasiões em que os aviões foram afetados seriamente por cinzas vulcânicas, incluindo um voo da British Airways de Londres a Auckland em 1982, que gerou o desligamento de todas as quatro turbinas após voar sobre o Monte Galunggung, um pequeno vulcão que entrou em erupção na ilha de Java. Felizmente a tripulação foi capaz de reiniciar as turbinas e aterrissou com segurança em Jacarta. Mas a decisão de fechar o espaço aéreo europeu dessa vez foi justificada?

Na verdade o vulcão Eyjafjallajökul já tinha entrado em erupção 26 dias antes de 20 de março, que foi sua primeira atividade desde a erupção entre 1821 e 1823. Dessa vez houve também medo que o Eyjafjallajökul pudesse disparar uma erupção similar como no próximo Monte Katla que é bem maior. A erupção de março resultou no risco de impedimento de voos por cinzas vulcânicas que apareceu no Registro de Riscos de algumas autoridades de aviação da Europa. Porém não havia informações suficientes sobre os níveis de cinzas vulcânicas e quanto elas poderiam afetar a segurança da navegação aérea, e então as autoridades da aviação adotaram uma política de tolerância zero, dizendo que a presença de qualquer cinza seria inaceitável. Agora eles decidiram que seria melhor parar todos os aviões até que se obtivessem informações de teste dos voos de reconhecimento. Quando estas informações estiverem disponíveis e analisadas, a orientação no nível de segurança das cinzas vulcânicas seria modificada para permitir a retomada dos voos comerciais. A nova orientação também declarou que “as companhias de aviação são exigidas a conduzir suas próprias avaliações de riscos e a desenvolver procedimentos operacionais para endereçar os riscos residuais.”

Este é um bom exemplo do princípio da precaução em ação. Ele diz que a ação de proteção deve ser tomada em quaisquer situações onde haja uma ameaça severa ou irreversível de dano, e se não há lucro positivo que o dano não resultaria. Decisões são tomadas para proteger as pessoas do pior caso-cenário. A única saída seria fornecer “lucro positivo que o dano não resultaria”. As autoridades da aviação não tiveram alternativas, elas pararam todos os vôos até que surgissem informações mais acuradas sobre a vulnerabilidade das turbinas dos aviões em relação às cinzas vulcânicas. Qualquer outra ação correia riscos não aceitáveis com as vidas dos passageiros.

Como um frequente aviador e um dos passageiros atrasados eu acredito que a decisão foi correta. Eu prefiro a certeza do atraso a possibilidade da queda do avião. Sei que meu julgamento foi afetado por influências cognitivas (incluindo capacidade de controle, temor e proximidade), bem como fatores emocionais (como ansiedade). Mas quando a vida está em risco é muito importante ter certeza que o risco será minimizado. O atraso de milhares de pessoas é melhor do que permitir a queda de um avião.

A maioria de nós não enfrenta comumente riscos de vida ou de morte em nossos negócios ou projetos. Mas frequentemente somos requisitados a tomar duras decisões quando estamos diante de incertezas consideráveis. A lição do vulcão Eyjafjallajökul deixa claro o que realmente importa, e não ser pressionado em correr níveis de riscos inaceitáveis. Em circunstâncias extremas o princípio da precaução é apropriado, e devemos escolher a opção de segurança, até que tenhamos informações mais precisas. Em outras ocasiões aceitaremos um grau de risco para continuarmos em operação. A dificuldade é saber quantos são os riscos aceitáveis e onde desenhar a linha. Isto será sempre uma questão de julgamento e as pessoas vão discordar em relação ao que deve ser feito. Precisamos saber como correr riscos de maneira segura, e algumas vezes isso significa não correr o risco.

Traduzido por Marconi Fábio Vieira, PMP, MVP in Project – marconi@infochoice.com.br

Para opinar sobre este artigo, ou para maiores detalhes como desenvolver uma gestão de riscos eficaz, contate Doctor Risk (info@risk-doctor.com), ou visite o web site do Doctor Risk (www.risk-doctor.com).