



RETROSPECTIVA

CPI DA CHAPECOENSE - SENADOR IZALCI LUCAS (PSDB/DF)



FATOS ANTERIORES AO ACIDENTE e SEM AUTORIZAÇÃO DE VOO

No início de 2011, o empresário venezuelano Ricardo Albacete adquire quatro aeronaves da empresa CityJet Limited por intermédio da empresa Kite Air Corporation, sediada na China. A empresa Kite Air Corporation tem quatro sócios em partes iguais, a saber: Ricardo Albacete, sua esposa Maritza Albacete e as duas filhas Loredana e Tiziana Albacete.

De posse das aeronaves, Ricardo Albacete abre a companhia aérea LaMia CA na Venezuela e passa a negociar com a corretora AON UK as apólices de seguro. O relacionamento se estende até a constituição da empresa LaMia Corporation SRL, na Bolívia, ao final de 2014, e prossegue até a ocorrência do acidente, em 29 de novembro de 2016, na Colômbia.

Ressalta-se que a colocação dos seguros da companhia aérea LaMia SRL foi sempre negociada diretamente com a corretora AON UK. A seguradora Bisa e a corretora Estratégica, ambas bolivianas, foram sempre meras prepostas da corretora AON UK na operação.

Pois bem, no período compreendido entre a aquisição das aeronaves, em 2011, e o acidente, em 2016, cinco apólices de seguros foram colocadas para as companhias aéreas LaMia CA, Aruba LaMia ou LaMia SRL.

A primeira delas, com vigência entre 10 de janeiro de 2012 e 10 de janeiro de 2013, tem como segurado a companhia aérea LaMia CA e cobre “casco”, até o limite de seis milhões de dólares, e “responsabilidade civil”, até o limite de trezentos milhões de dólares.

No entanto, a companhia aérea LaMia CA não obteve o Certificado de Operador Aeronáutico do governo da Venezuela e, portanto, não operou nesse período. Justamente, por isso, Ricardo Albacete, em meados de 2012, estabelece uma nova companhia aérea no Caribe, a Aruba LaMia.

No início de 2013, a apólice de seguro é renovada. Como seguradas, constam as empresas aéreas LaMia CA e Aruba LaMia. Novamente, a apólice cobre “casco”, até o limite de seis milhões de dólares, e “responsabilidade civil”, até o limite de trezentos milhões de dólares. O período de cobertura inicia em 10 de janeiro de 2013 e termina em 10 de janeiro de 2014, podendo ser prorrogado até 10 de abril de 2014.

A exemplo da companhia aérea LaMia CA, a empresa aérea Aruba LaMia não recebe autorização do governo de Aruba para operar. Por essa razão, Ricardo Albacete retorna para a Venezuela.

Em abril de 2014, a apólice de seguro é novamente renovada. Permanecem como seguradas as empresas aéreas LaMia CA e Aruba LaMia. A apólice cobre “casco”, até o limite de seis milhões de dólares, e “responsabilidade civil”, até o limite de trezentos milhões de dólares. A cobertura abrange o período de 10 de abril de 2014 a 10 de abril de 2015.

Na vigência dessa apólice, mais precisamente em 18 de setembro de 2014, é constituída a companhia aérea LaMia SRL na Bolívia. Os pilotos Miguel Quiroga e Marco Venegas são colocados como sócios da empresa. O general Gustavo Gamboa é indicado representante legal da citada companhia aérea.

No final de 2014, após a internalização dos aviões na Bolívia, o empresário Ricardo Albacete firma contrato de arrendamento para a aeronave CP 2933. O arrendamento abrange todo o período de 2015.

Registra-se, por relevante, que o empresário Ricardo Albacete e sua filha, Loredana Albacete, mesmo após o arrendamento da aeronave CP 2933, permanecem na gestão efetiva da companhia aérea LaMia SRL.

Em abril de 2015, a apólice de seguro é mais uma vez renovada. Ricardo e Loredana Albacete negociam diretamente com a corretora AON UK. Dessa vez, o segurado é a companhia aérea LaMia SRL. O seguro cobre “casco”, até o limite de 4,85 milhões de dólares, e “responsabilidade civil”, até o limite de 300 milhões de dólares. A exemplo das apólices anteriores, não há limitação geográfica. O período de cobertura se estende até abril de 2016.

Cabe ressaltar, nesse ponto, que, até o momento da renovação dessa apólice de seguro, em abril de 2015, a companhia aérea LaMia SRL não dispunha de autorização para realizar voos com passageiros, pois ainda não havia recebido o Certificado de Operador Aeronáutico do governo boliviano.

FATOS ANTERIORES AO ACIDENTE e COM AUTORIZAÇÃO DE VOO

Pois bem, em 28 de julho de 2015, a companhia aérea LaMia SRL recebe a autorização para operar como companhia aérea charter não regular. Nesse momento, apenas a aeronave CP 2933 estava em condições de voar. Portanto, Loredana Albacete solicita à corretora AON UK para alterar a cobertura dessa aeronave para *‘Full Flight Risks’* - *cobertura completa de voo*, mantendo as demais cobertas apenas para *‘Ground Risks Only Coverage’* - *cobertura para riscos em solo*.

Frisa-se que, por ocasião dessa solicitação, Loredana Albacete informa, pela primeira vez, à corretora AON UK que havia inúmeros contatos com times de futebol para a realização de voos para diversos países da América do Sul, a exemplo de Brasil, Bolívia e Paraguai. Ou seja, um ano e meio antes do acidente já se cogitava sobre o transporte de times de futebol pela América do Sul.

No dia seguinte, em 29 de julho de 2015, a corretora AON UK repassa a Loredana Albacete o valor adicional do prêmio da aeronave CP 2933, algo em torno de 145 mil dólares, que passaria, então, a contar com uma cobertura completa de voo a partir de 01 de agosto de 2015. A corretora AON UK informa ainda que trataria do tema “times de futebol” com os resseguradores.

Portanto, a partir desse momento, a companhia aérea LaMia SRL passa a ter plenas condições para realizar voos charter não regulares.

Ocorre, no entanto, que, ao final de setembro de 2015, a companhia aérea LaMia SRL fica inadimplente. A terceira parcela do prêmio, com vencimento em 26 de setembro de 2015, não é paga. Loredana Albacete informa à corretora boliviana Estratégica, preposta da corretora AON UK, que a companhia aérea LaMia SRL estava enfrentando problemas com o fluxo de caixa.

No início de novembro de 2015, apesar dos problemas financeiros da companhia aérea LaMia SRL, o contrato de arrendamento da aeronave CP 2933 é prorrogado por mais um ano, ou seja, até janeiro de 2017.

Registra-se que, durante todo o período de arrendamento da aeronave CP 2933, a companhia aérea LaMia SRL não efetiva pagamento algum aos proprietários do avião. Isso denota a característica “pro forma” do ajuste.

Pois bem, é justamente por ocasião da renovação do contrato de arrendamento que a ideia inicial de Ricardo Albacete foi alterada. Até aquele momento, o plano era obter o certificado de aeronavegabilidade na Bolívia e vender a aeronave CP 2933 ao empresário chinês Sam Pa, amigo de Ricardo Albacete. Desse modo, a aeronave CP 2933 seria levada para operar na África, sob bandeira boliviana.

Entretanto, com a prisão de Sam Pa por corrupção em 2015, a venda da aeronave CP 2933 não é concretizada. Para que não ficasse encostada, Ricardo Albacete decide renovar o pretense contrato de arrendamento da aeronave CP 2933 para a companhia aérea LaMia SRL, que passaria, então, a buscar novos contratos de voos na América do Sul.

Ocorre que, ao final de dezembro de 2015, com duas parcelas do prêmio da apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL atrasadas, a corretora AON UK informa a Loredana Albacete que o último prazo para o pagamento seria 05 de janeiro de 2016, sob pena de cancelamento da apólice.

Todavia, no início de janeiro de 2016, Loredana Albacete comunica à corretora AON UK que a companhia aérea LaMia SRL não reunia condições financeiras para realizar o pagamento das duas parcelas pendentes do prêmio. Desse modo, no dia 05 de janeiro de 2016, a cobertura da apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL é cancelada pelos resseguradores.

Dias depois, em 11 de janeiro de 2016, a DGAC, órgão responsável pelo controle do transporte aéreo civil na Bolívia, determina a suspensão do certificado e a permanência da aeronave CP 2933 em solo, tendo em vista o comunicado da seguradora Bisa dando ciência de que a cobertura do seguro da mencionada aeronave estava suspensa por falta de pagamento do prêmio.

Portanto, em síntese, após conseguir a autorização do governo boliviano para realizar voos charter não regulares no final de julho de 2015, a companhia aérea LaMia SRL fica inadimplente em setembro de 2015 e tem a sua autorização de operador aéreo cancelada em janeiro de 2016, por falta de pagamento do prêmio.

Ainda impedida de voar, a companhia aérea LaMia SRL negocia, em meados de janeiro de 2016, dois voos com a equipe de futebol do Olímpia do Paraguai. Loredana Albacete entra em contato com a corretora AON UK e pergunta sobre a possibilidade de reativar apenas o seguro da aeronave CP 2933. Informa que o Olímpia do Paraguai é um time sem expressão, comparável a uma equipe universitária de Londres.

Simon Kaye, corretor da AON UK, que sempre esteve à frente das negociações das apólices das companhias aéreas LaMia CA, Aruba LaMia e LaMia SRL, apresenta cálculo para a reativação do seguro da aeronave CP 2933 e informa que discutiria a questão envolvendo “times de futebol” com os resseguradores. Portanto, essa é a segunda vez que o assunto envolvendo “equipes de futebol” foi levado aos resseguradores.

No início de fevereiro de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, comunica a Loredana Albacete que não é possível a reativação da apólice. A alternativa seria a colocação de uma nova apólice, mas que isso só ocorreria caso houvesse o pagamento das pendências anteriores. A negociação não avança e a apólice permanece cancelada.

No final de março de 2016, Loredana Albacete volta a insistir com a corretora AON UK sobre a possibilidade de conseguir um seguro por voo, mais conhecido por *“per trip based insurance”*, pois a companhia aérea LaMia SRL tinha um contrato para levar uma equipe de futebol até a Venezuela. O voo seria no dia 10 de abril de 2016.

A partir desse momento, o tema envolvendo “equipes de futebol” ficaria mais rotineiro. Loredana Albacete informa a Simon Kaye, corretor da AON UK, que a Copa Sul-Americana iria começar e que a companhia aérea LaMia SRL seria uma candidata perfeita para esses voos. Loredana Albacete sentencia sobre o seguinte dilema: *“não podemos operar sem seguro e não podemos pagar o seguro se não operarmos”*.

No início de abril de 2016, Loredana Albacete volta a cobrar uma posição da corretora AON UK, uma vez que a data do voo para a Venezuela se aproximava. Para impressionar, Loredana Albacete informa que *“se trata de um excelente cliente, pois maneja todos os times de futebol”*. Finaliza dizendo que *“os jogos da Copa Sul-Americana estão começando e que a LaMia SRL não gostaria de perder essa oportunidade”*.

Portanto, é justamente a partir de abril de 2016 que o assunto envolvendo o transporte de “equipes de futebol” passa a ser habitual nas comunicações trocadas com a corretora AON UK.

Pois bem, Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que a emissão de uma nova apólice dependeria do pagamento das pendências anteriores. De qualquer forma, Simon Kaye solicita mais informações sobre o voo para a Venezuela e pede uma cópia do respectivo contrato de voo para analisar. Dessa vez, portanto, foi enviado, inclusive, o contrato de voo firmado com um time de futebol para a análise da corretora AON UK.

Loredana Albacete atende prontamente a solicitação de Simon Kaye e encaminha uma cópia do contrato de voo para a corretora AON UK. Loredana Albacete ainda informa que a equipe de futebol em questão é o Club Strongest da Bolívia e novamente solicita a Simon Kaye que estude a possibilidade de um “seguro por viagem” para a aeronave CP 2933, uma vez que a companhia aérea LaMia SRL ainda não dispunha de condições financeiras para liquidar as pendências anteriores.

Registra-se que, mais uma vez, numa tentativa de impressionar Simon Kaye, corretor da AON UK, Loredana Albacete informa ainda que havia mais três contratos similares ao do Club Strongest em estudo para o mês de abril de 2016.

Na sequência, Simon Kaye, corretor da AON UK, passa uma estimativa do valor do prêmio que a companhia aérea LaMia SRL devia apenas aos resseguradores; algo em torno de 50 mil dólares. Informa, ademais, que revisou o contrato do Club Strongest e não encontrou exigência alguma de limite de cobertura.

Desse modo, Simon Kaye, corretor da AON UK, comunica a Loredana Albacete que gostaria de apresentar uma sugestão de limite de cobertura para “responsabilidade civil” que atendesse à legislação venezuelana e à exigência da própria companhia aérea LaMia SRL.

Percebe-se, portanto, que é justamente nesse momento que a corretora AON UK, por intermédio de Simon Kaye, toma a iniciativa de apresentar uma proposta de cobertura de “responsabilidade civil” com valor inferior àquele limite de 300 milhões de dólares que vinha sendo, até então, praticado.

A justificativa apresentada, pela corretora AON UK, para alterar o valor de “responsabilidade civil” era tornar os limites de cobertura da nova apólice de seguro mais “aderentes” aos contratos de voo firmados pela companhia aérea LaMia SRL.

Registra-se, por relevante, que tal justificativa da corretora AON UK, conforme será demonstrado mais adiante neste Parecer, não apresenta o menor fundamento técnico.

Pois bem, no dia 05 de abril de 2016, a companhia aérea LaMia SRL liquida as pendências financeiras relativas às parcelas pendentes do prêmio da apólice de seguro anterior. Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que a nova cotação do seguro sofreria um reajuste significativo, uma vez que a apólice seria para cobertura completa de voo, ou seja, *“Full Flight Risks”*. Simon Kaye calcula algo em torno de 360 mil dólares para o valor do prêmio.

No dia seguinte, em 06 de abril de 2016, Loredana Albacete encaminha uma sugestão de cobertura para a corretora AON UK. Informa que, após realizar várias pesquisas locais, entende que seria adequado um prêmio da ordem de 170 mil dólares para cobertura de “casco” e “responsabilidade civil”, uma vez que se tratava apenas da aeronave CP 2933.

Simon Kaye comunica que os resseguradores não aceitaram a proposta apresentada por Loredana Albacete. Diz que tem uma cotação da AIG para cobertura de “casco”, até o limite de 4,8 milhões de dólares, e “responsabilidade civil”, até o limite de 50 milhões de dólares, com prêmio de 333 mil dólares. Loredana Albacete entende absurda a proposta.

É nesse momento, portanto, que surgia a sugestão de redução do limite de cobertura de “responsabilidade civil” para 50 milhões de dólares. Sugestão essa, aliás, da própria corretora AON UK.

Pois bem, na sequência, a funcionária da corretora boliviana Estratégica, Maria Daniela, apresenta uma proposta alternativa, obtida também por Simon Kaye, de cobertura de “responsabilidade civil”, até o limite de 50 milhões de dólares, com prêmio de 120 mil dólares. Loredana Albacete aceita a proposta apresentada e pede para incluir, se houvesse tempo, uma cobertura para a “tripulação/pilotos” e para o caso de “guerra”. A cobertura de “casco” não estava incluída na proposta.

É justamente por ocasião dessa negociação que Loredana Albacete pergunta a Simon Kaye, corretor da AON UK, se o limite de “responsabilidade civil” poderia ser reduzido para 25 milhões de dólares. Segundo ela, toda a América do Sul trabalhava com esse limite. Nesse caso, Loredana Albacete questiona se o valor do prêmio diminuiria. Ou seja, Loredana Albacete pretendia, com a negociação, reduzir ainda mais o prêmio da nova apólice de seguro.

Percebe-se, portanto, que o principal motivo de preocupação nessa negociação era exclusivamente de caráter financeiro, pouco importando as demais variáveis de risco e limite de cobertura adequada.

Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que formalizaria a proposta de cobertura securitária, conforme a orientação passada por ela, e que verificaria o impacto sobre o prêmio do seguro, em razão da diminuição do valor de cobertura de 50 para 25 milhões de dólares. Todavia, Simon Kaye comunica a Loredana Albacete que verificaria o limite de cobertura na *Federal Aviation Administration – FAA/ US*, independentemente do limite que estava em discussão.

No dia 07 de abril de 2016, Jorge Londoño Pinto, gerente geral da corretora boliviana Estratégica, preposta da corretora AON UK, informa à Loredana Albacete que o limite de cobertura securitária da nova apólice estava em conformidade com as regras da *Federal Aviation Administration – FAA/ US*. Londoño comunica ainda que, assim que os resseguradores de Londres aprovassem os termos da nova apólice, as corretoras Estratégica e AON UK, bem como a seguradora boliviana Bisa, atuariam prontamente.

Nota-se, portanto, que, em que pese a solicitação de redução de 50 para 25 milhões de dólares, para o limite de cobertura de “responsabilidade civil” da nova apólice de seguro, ter partido de Loredana Albacete, a definição do referido limite foi estipulada e executada pelas próprias corretoras AON UK e Estratégica.

Pois bem, no dia 10 de abril de 2016, é colocada uma nova apólice de seguro no mercado. A companhia aérea LaMia SRL segue como segurada. A cobertura só abrange “responsabilidade civil”, até o limite de 25 milhões de dólares. Ademais, a apólice passa a contar com uma cláusula de “exclusão geográfica”, onde Colômbia e Peru, países fronteiriços da Bolívia, estão incluídos. A vigência da nova apólice se estende até 10 de abril de 2017.

Portanto, quando da colocação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL, em abril de 2016, todos os envolvidos - corretoras, seguradora e resseguradoras - tinham pleno conhecimento das operações que a mencionada companhia aérea pretendia realizar a partir daquele momento. Mesmo assim, eles concordam com a colocação de uma apólice de seguro completamente incompatível com o nível de risco dessas operações.

Prova disso é que, em 11 de abril de 2016, ou seja, no dia seguinte à colocação da nova apólice de seguro, o próprio funcionário da corretora AON UK, Simon Kaye, pergunta a Loredana Albacete sobre o voo realizado, no dia anterior, para a Venezuela, com o Club Strongest da Bolívia.

Pois bem, na sequência, em meados de junho de 2016, Loredana Albacete informa, por e-mail, às corretoras AON UK e Estratégica que a companhia aérea LaMia SRL pretendia transportar a equipe de futebol do Rosário Central para um jogo em Medellín, na Colômbia. Loredana Albacete recebe o “de acordo” das resseguradoras, conforme comunicado enviado a ela por Maria Daniela, funcionária da corretora boliviana Estratégica.

Nesse ponto, aliás, vale ressaltar que foi a própria corretora Estratégica, preposta da corretora AON UK, que orientou a companhia aérea LaMia SRL sobre a necessidade de um aviso prévio quando ocorressem voos para os países que estivessem na cláusula de “exclusão geográfica”. Segundo a companhia aérea LaMia SRL, tal comunicação prévia seria suficiente para a superação da restrição contida na referida cláusula de “exclusão geográfica”.

Pois bem, após quatro meses de vigência da nova apólice de seguro, ainda no início de agosto de 2016, a companhia aérea LaMia SRL dá novos sinais de que não conseguiria pagar os prêmios. De qualquer forma, Loredana Albacete comunica que a companhia aérea LaMia SRL tinha um outro contrato de voo para o Paraguai. Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que tentaria uma nova cotação com os resseguradores da empresa aérea Ecojet.

Em meados de agosto de 2016, Loredana Albacete volta a comunicar à corretora AON UK que a companhia aérea LaMia SRL dispunha de um novo contrato para transportar uma equipe de futebol para jogos na Venezuela e na Colômbia. No entanto, Loredana Albacete pondera que o nível de preço do prêmio da apólice de seguro em vigor estaria muito elevado e pergunta se havia tido algum avanço na cotação com os resseguradores da empresa aérea Ecojet.

Simon Kaye, corretor da AON UK, informa que enviou a nova cotação para a corretora boliviana Estratégica, preposta da corretora AON UK, pois ela iria acrescentar os impostos locais e a taxa de corretagem para, então, apresentar uma proposta definitiva à companhia aérea LaMia SRL. Loredana Albacete, após analisar a nova cotação, propõe uma alternativa, com cobertura menor e franquia reduzida.

Pois bem, em meados de setembro de 2016, apenas cinco meses após a emissão da última apólice de seguro, Loredana Albacete informa à corretora AON UK a intenção de substituir a apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL. Pontua que gostaria de manter, na pretensa apólice, apenas a cobertura de “responsabilidade civil”.

Registra-se que é justamente por ocasião dessa negociação que Loredana Albacete faz uma ironia em relação à cláusula de “exclusão geográfica” contida na última apólice de seguro. Segundo ela, a apólice de seguro excluía voos para a Colômbia e para o Peru, países esses localizados na fronteira da Bolívia.

Sobre isso, aliás, Loredana Albacete comenta que recebeu orientação da corretora Estratégica, preposta da corretora AON UK, de que isso não seria um problema, desde que a companhia aérea LaMia SRL informasse previamente toda vez que realizasse um voo sobre ou para esses países. Simon Kaye, corretor da AON UK, não teceu comentário algum a respeito dessa orientação.

Pois bem, ao final de setembro de 2016, Loredana Albacete resolve definitivamente comunicar à corretora AON UK que havia solicitado o cancelamento da última apólice de seguro à corretora boliviana Estratégica. Isto é, passados menos de seis meses de vigência da última apólice de seguro, a companhia aérea LaMia SRL solicitava o cancelamento do seguro por falta de condições financeiras. Loredana Albacete pede uma nova cotação, porém com o valor do prêmio 50% menor.

Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que a apólice de seguro vigente exigia, no caso de cancelamento antecipado da cobertura, o pagamento mínimo de 80% do prêmio. Portanto, haveria uma diferença a ser liquidada, pois a companhia aérea LaMia SRL só teria honrado 50% do prêmio até aquele momento.

Nas discussões subsequentes, Loredana Albacete confirma a intenção de manter apenas o limite de “responsabilidade civil” para a aeronave CP 2933 e informa que teria realizado 156 voos entre abril e setembro de 2016, totalizando 180 horas de voo.

Oportuno ressaltar, nesse ponto, que todos esses 156 voos, realizados ainda na vigência da apólice de seguro colocada em abril de 2016, foram feitos com cobertura securitária totalmente incompatível com as operações realizadas pela companhia aérea LaMia SRL. Acrescenta-se a isso, por relevante, que, em outubro e novembro de 2016, foram realizados ainda os voos com as seleções da Bolívia e da Argentina, inclusive com o jogador Messi a bordo, assim como os dois voos com a Associação Chapecoense de Futebol para a Colômbia.

Pois bem, após consultar os resseguradores de Londres, Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que não havia encontrado cotações para o período restante de seis meses da última apólice de seguro, ou seja, de novembro de 2016 a abril de 2017. De qualquer forma, ele aproveita a oportunidade e apresenta cálculos matemáticos para demonstrar à Loredana Albacete que sairia muito mais “barato” para a companhia aérea LaMia SRL se ela mantivesse a apólice atual. Para reforçar o argumento, Simon Kaye propõe dividir a parcela restante de 50% do prêmio em atraso em dois pagamentos, em novembro de 2016 e em fevereiro de 2017, respectivamente.

Importante ressaltar, nesse ponto, que a segunda parcela de 50% do prêmio da última apólice de seguro venceria somente no dia 02 de outubro de 2016. Portanto, ao final de setembro de 2016, Loredana Albacete já antecipa o procedimento de renegociação para evitar nova inadimplência. Tanto é assim que Loredana Albacete questiona Simon Kaye, corretor da AON UK, se a companhia aérea LaMia SRL teria algum tipo de problema caso não efetivasse o pagamento do prêmio na data do vencimento. Ela pergunta, inclusive, se poderia ser efetuado apenas parte do pagamento.

A situação naquele momento era tão precária que, ao final de setembro de 2016, Ricardo Albacete comunica à companhia aérea LaMia SRL, na pessoa de Gustavo Gamboa, a intenção de não mais renovar o contrato de arrendamento da aeronave, que venceria somente em janeiro de 2017. Registra-se, mais uma vez, por relevante, que todas as mensalidades do contrato de arrendamento estavam “em aberto”, ou seja, não haviam sido pagas desde janeiro de 2015.

Na sequência, em meados de outubro de 2016, após o vencimento da segunda parcela de 50% do prêmio da última apólice de seguro, as corretoras AON UK e Estratégica sugerem à Loredana Albacete que aceite a proposta apresentada de pagamento do prêmio restante em duas vezes, em novembro de 2016 e em fevereiro de 2017, e, assim, mantenha o seguro atual da companhia aérea LaMia SRL até o final do prazo de vigência da última apólice de seguro, ou seja, abril de 2017.

É justamente dentro desse contexto que a companhia aérea LaMia SRL foi contratada, numa primeira oportunidade, em meados de outubro de 2016, pela Associação Chapecoense de Futebol para um voo até Barranquilla, na Colômbia.

Esse voo enfrentou uma série de contratempos em razão da negativa da ANAC em autorizar a saída da aeronave CP 2933 do aeroporto de Confins, em Belo Horizonte. Houve a necessidade de um deslocamento interno, por intermédio de uma outra companhia aérea, até a fronteira do Brasil com a Bolívia, em Corumbá/MS, atravessá-la de ônibus, para, então, embarcar na aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

Nesse ponto, vale registrar, por oportuno, que é praxe, no mercado de aviação, a corretora de seguros e/ou resseguros revisar os contratos firmados por seu cliente para verificar a aderência de seus termos às cláusulas constantes da apólice de seguro e/ou resseguro. No entanto, no caso concreto investigado, é fato inconteste que a corretora AON UK não revisa os contratos firmados entre a companhia aérea LaMia SRL e a Associação Chapecoense de Futebol. Prova disso é que havia várias incompatibilidades entre o contrato de voo e a apólice de seguro.

Por exemplo, diferentemente do previsto no contrato de voo, a companhia aérea LaMia SRL não dispunha de cobertura de “casco” e “guerra”. Ademais, o limite de “responsabilidade civil” previsto na apólice de seguro era de 25 milhões de dólares e não de 50 milhões de dólares, conforme constava do contrato de voo.

Tudo indica que a companhia aérea LaMia SRL, intencionalmente ou não, “dourou a pílula” quando da formalização dos termos do contrato com a Associação Chapecoense de Futebol, uma vez que a solicitação de limite de 25 milhões de dólares de “responsabilidade civil” da última apólice de seguro havia partido, inclusive, da própria Loredana Albacete.

Tal constatação é facilmente verificável no depoimento prestado por Ricardo Albacete à CPICHAPE, quando assevera que *‘Não, não, é que elas acreditavam que eram 50 milhões. Eu não sei se consigo explicar isso. Loredana queria que fossem 50 milhões quando feito o contrato. Quando foi feito esse contrato, seria por 50 milhões. Não foi a Chapecoense que pediu 50 milhões. Mas a minha filha pensa que é 50. E o que aconteceu? A Chapecoense aprovou. Dizia que estava muito bom’*.

Outro ponto importante a ser destacado, nesse contexto, é que todos os atos de gestão da companhia aérea LaMia SRL foram praticados por Loredana Albacete e/ou por Ricardo Albacete. A negociação das apólices de seguro, a contratação dos voos, o recebimento de recursos e a cobrança de prestação de contas são exemplos típicos de atos de gestão em que Loredana Albacete e/ou Ricardo Albacete sempre estiveram presentes.

Pois bem, no final de novembro de 2016, ocorre o segundo voo da Associação Chapecoense de Futebol por intermédio da companhia aérea LaMia SRL. Dessa vez, o destino é Medellín, na Colômbia.

A companhia aérea LaMia SRL solicita à ANAC autorização para os seguintes trechos: Cochabamba (Bolívia) – Guarulhos (Brasil); Guarulhos (Brasil) – Cochabamba (Bolívia); Cochabamba (Bolívia) – Medellín (Colômbia). A ANAC, por sua vez, nega a autorização com a justificativa de que o voo deveria ser realizado por empresa brasileira ou colombiana.

Diante da negativa da ANAC, a companhia aérea LaMia SRL “ajusta” o voo com a companhia aérea BOA, uma vez que esta empresa detém uma linha regular de Guarulhos até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia. Foi desse modo, portanto, que a equipe da Associação Chapecoense de Futebol se deslocou até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia. De lá, a Associação Chapecoense de Futebol embarcou na aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL com destino a Medellín, na Colômbia. No trajeto, infelizmente, ocorreu o acidente.

Registra-se, por relevante, que, em razão da proposta de parcelamento dos 50% restantes do prêmio da última apólice de seguro, apresentada pelas corretoras AON UK e Estratégica, a alegação da seguradora Bisa de que havia inadimplência no momento da tragédia, para justificar o não reconhecimento do sinistro, perde substância, uma vez que, à época do acidente, em 29 de novembro de 2016, a apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL teria, inclusive, parcela de prêmio a vencer em fevereiro de 2017. Razão pela qual, muito provavelmente, levou a seguradora Bisa a deixar de comunicar o referido atraso ao órgão de controle aéreo boliviano, o que impediria o trágico voo.

FATOS POSTERIORES AO ACIDENTE

O acidente com a delegação da Associação Chapecoense de Futebol ocorre na madrugada do dia 29 de novembro de 2016. A aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL se choca contra o solo nas proximidades do aeroporto internacional de Rionegro, em Medellín, na Colômbia, por falta de combustível.

Dois dias após o acidente, mais precisamente no dia 01 de dezembro de 2016, Neil Darvill, diretor da corretora AON UK, confirma para Loredana Albacete a anuência dos resseguradores quanto ao pagamento das indenizações, no limite de 25 milhões de dólares estabelecido na apólice de seguro, em razão da cobertura de “responsabilidade civil”.

Registra-se, por oportuno, que, durante esse mesmo mês de dezembro de 2016, ocorrem diversas tratativas entre Ricardo Albacete, proprietário da aeronave sinistrada, e os demais atores envolvidos no acidente.

Inicialmente, Ricardo Albacete, no papel de proprietário da aeronave CP 2933, cobra da própria companhia aérea LaMia SRL o valor da aeronave sinistrada - algo em torno de 4,85 milhões de dólares. Para tanto, Ricardo Albacete cita os termos constantes da apólice de seguro e do contrato de arrendamento da aeronave CP 2933. Ademais, ainda no mês de dezembro de 2016, Ricardo Albacete, a exemplo de sua filha, Loredana Albacete, inicia tratativas diretamente com a corretora AON UK, com o objetivo de ser ressarcido pela perda da aeronave CP 2933. De igual modo, Ricardo Albacete reclama o sinistro junto à seguradora Bisa. Informa que é presidente da companhia aérea LaMia CA, que, por sua vez, é segurada adicional da apólice de seguro vigente à época do acidente.

Ocorre, no entanto, que a última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL, negociada, inclusive, pela filha de Ricardo Albacete, Loredana Albacete, não cobre o “casco” da aeronave CP 2933. Ademais, no certificado de matrícula da aeronave CP 2933, consta apenas o nome de Ricardo Albacete como proprietário, não aparecendo o nome da companhia aérea LaMia CA. Logo, nenhuma das iniciativas de Ricardo Albacete dá resultado.

De qualquer forma, no final de janeiro de 2017, a seguradora Bisa responde à reclamação de sinistro feita por Ricardo Albacete e solicita uma série de documentos para analisar. Registra-se, outrossim, que, no início de fevereiro de 2017, a própria companhia aérea LaMia SRL também reclama a cobertura do seguro junto à seguradora Bisa.

Pois bem, contrariando o posicionamento anterior da corretora AON UK, expresso num e-mail de Neil Darvill, do dia 01 de dezembro de 2016, a seguradora boliviana Bisa nega, ao final de fevereiro de 2017, a cobertura do seguro para a companhia aérea LaMia SRL e, em conjunto com o ressegurador líder Tokio Marine Kiln e demais resseguradores, constitui, ao final de março de 2017, um pretense Fundo de Assistência Humanitária.

Registra-se, por relevante, que, em meados de março de 2017, justamente no período compreendido entre a data em que a seguradora Bisa nega a cobertura do seguro e a data de constituição do pretense Fundo de Assistência Humanitária, ocorre uma reunião na Argentina, com a participação dos familiares das vítimas, para comunicá-los sobre a decisão de constituição do retrocitado Fundo.

Percebe-se, portanto, que, após a anuência ao pagamento das indenizações pelos resseguradores, “algo” inusitado acontece, que altera completamente o entendimento anterior. Conforme será apontado mais adiante neste Parecer, há, inclusive, a suspeita de tentativa de “suborno” por parte da corretora AON.

Sobre esse fato, aliás, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, registrou, entre outras coisas, que *“Fizeram -me uma proposta, Alex-Stovold, que poderia chegar a 8,5 milhões, que era o que sobrava. Ele fez uma conta. São 25 milhões. Fizeram -me uma proposta. Quem fez a proposta? Alex-Stovold ...”*.

Pois bem, para negar a cobertura securitária, a seguradora boliviana Bisa alega que a empresa aérea LaMia SRL desrespeitou várias cláusulas da última apólice de seguro, a saber:

- **Exclusão do limite geográfico:** exclusão do território da Colômbia;
- **Prêmios em atraso:** o prêmio não foi pago em 02 de outubro de 2016;

- **Condições precedentes:** violações das condições precedentes em relação a segurança nas operações aéreas;
- **Agravação substancial de risco:** a companhia aérea LaMia SRL deveria comunicar que estava transportando equipes de futebol;
- **Exclusões gerais AVS104B item 6:** *“6. Illegal or criminal activities or dishonest acts alleged or otherwise committed by or at the direction of or with the knowledge and consent of the management or directors and officers of the Insured”*.

Ressalta-se, por oportuno, que todas as justificativas apresentadas pela seguradora Bisa para negar o sinistro são refutáveis, como bem demonstrado na Instrução que acompanha o presente Parecer. Tanto isso é verdade que a própria Autoridade de Fiscalização e Controle de Pensões e Seguros – APS, espécie de SUSEP boliviana, reavalia todo o processo que culminou na rejeição da cobertura de seguro pela seguradora Bisa.

De fato, todos os envolvidos na negociação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL - seguradora, resseguradoras e corretoras - tinham pleno conhecimento das operações da citada companhia aérea, incluído o transporte de equipes de futebol por toda a América do Sul, especialmente para a Colômbia. Ademais, no momento do acidente, a apólice de seguro estava vigente, pois, para além de haver um procedimento de negociação em curso, a seguradora Bisa ainda não havia comunicado a mora da companhia aérea LaMia SRL à DGAC. Por fim, o acidente não foi premeditado ou intencional, mas fruto de imprudência da tripulação, especialmente dos pilotos da aeronave CP 2933, e imperícia dos órgãos de controle aéreo da Bolívia e da Colômbia.

Ocorre, todavia, que, desconsiderando todos esses fatos, os resseguradores passam a propor um pagamento “voluntário” e “humanitário” às vítimas e aos familiares das vítimas, sem qualquer assunção de responsabilidade decorrente desse pagamento e em conexão com o acidente.

Ademais, o não reconhecimento do sinistro pela seguradora e pelos resseguradores possibilita que o valor total das indenizações não corresponda exatamente ao limite estipulado na última apólice de seguro, uma vez que a definição do valor das indenizações passa a ser prerrogativa do pretense Fundo de Assistência Humanitária.

Tanto é assim que o valor atualmente proposto, pelo pretenso Fundo de Assistência Humanitária, para as indenizações, é de apenas 225 mil dólares por família/vítima. Esse valor é bem inferior aos 367 mil dólares que seriam devidos, caso se considerasse o valor constante da última apólice de seguro de 25 milhões de dólares. A diferença seria ainda muito maior, na hipótese das apólices de seguro de 300 milhões de dólares colocadas entre os anos de 2012 e 2015.

Importante registrar, nesse contexto, que, diferentemente dos passageiros, toda a tripulação do voo CP 2933 da LaMia SRL, incluídos os pilotos, foi indenizada. Ou seja, apesar de as circunstâncias do acidente terem sido idênticas, tripulação e passageiros tiveram tratamentos diferenciados pela seguradora Bisa.

Pois bem, em meados de abril de 2017, as cotas de Maritiza Albacete na empresa Kit Air Corporation são transferidas para Ricardo Albacete. Do mesmo modo, as cotas de Tiziana Albacete são transferidas para Loredana Albacete.

No final de maio de 2017, Ricardo Albacete volta a tratar com a seguradora Bisa. Pede novamente o ressarcimento de 4,85 milhões de dólares. Registra-se, mais uma vez, que a apólice de seguro vigente à época do acidente não cobria o “casco” da aeronave CP 2933. Ademais, em que pese a companhia aérea LaMia CA ser beneficiária adicional da última apólice de seguro, no certificado de matrícula da aeronave CP 2933 só constava Ricardo Albacete como proprietário.

No final de junho de 2017, a seguradora Bisa volta a fazer contato com Ricardo Albacete para negar, mais uma vez, o ressarcimento. Para tanto, alega que não havia cobertura para o “casco” da aeronave CP 2933, bem como não existia pagamento de prêmio para esse tipo de cobertura. Registra, por fim, que foi justamente por essa razão que Ricardo Albacete não foi incluído na última apólice de seguro.

Em novembro de 2017, um ano após o acidente, a Associação Chapecoense de Futebol e alguns familiares das vítimas do voo CP 2933 ingressam com uma ação de indenização por danos materiais e morais em face da companhia aérea LaMia SRL, da Bisa Seguros, da DGAC e da AASANA; todos eles domiciliados na Bolívia.

Registra-se que a DGAC e a AASANA são justamente os órgãos responsáveis pela certificação, fiscalização, operação e controle do tráfego aéreo, com vistas a garantir a segurança e a eficiência dos voos em território boliviano. O valor total da indenização pleiteada é da ordem de R\$ 1.279.267.059,42 - algo em torno de 250 milhões de dólares (cotação da época). A ação ainda está em andamento.

No início de outubro de 2018, ocorre uma reunião no escritório da seguradora Bisa para discutir, justamente, a questão da indenização. O representante da seguradora Bisa, Alejandro MacLean, informa que desconhecia as tratativas das corretoras Estratégica e AON UK com a companhia aérea LaMia SRL. Nesse ponto, cabe ressaltar, por relevante, que tal proceder das corretoras Estratégica e AON UK contraria frontalmente o artículo 23, inciso A, de la ley N° 1883 – Ley de Seguros, nestes termos: *‘Informar a la entidad aseguradora acerca de las condiciones en que se encuentre el riesgo y asesorar al asegurado o tomador del seguro, a los fines de contratar la cobertura más adecuada a sus intereses’.*

De qualquer forma, mesmo que a informação seja verdadeira, tal fato não ampara a negativa da seguradora Bisa em reconhecer o sinistro e, portanto, proceder às devidas indenizações, nos termos estipulados na última apólice de seguro.

Pois bem, em meados de 2019, o Senado Federal, por intermédio da Comissão de Relações Exteriores – CRE, promove duas audiências públicas com alguns dos atores envolvidos no acidente que vitimou, entre outros, os atletas da Associação Chapecoense de Futebol. Tal acontecimento é relevante na medida em que fornece elementos adicionais para o Ministério Público Federal ingressar, posteriormente, com uma nova ação.

Em novembro de 2019, o Ministério Público Federal ingressa com uma Ação Civil Pública, de natureza consumerista, para a tutela dos direitos individuais homogêneos, objetivando a condenação da companhia aérea LaMia SRL, da Bisa Seguros, da AON e da Tokio Marine à obrigação de pagar o ressarcimento e/ou indenizações pelos danos materiais e morais sofridos pelas vítimas sobreviventes e familiares e/ou sucessores das vítimas falecidas do voo CP 2933. A referida ação se encontra em andamento.

Por fim, no dia 11 de dezembro de 2019, é instalada, no âmbito do Senado Federal, a Comissão Parlamentar de Inquérito da Chapecoense – CPICHAPE para identificar os motivos da demora para o pagamento das indenizações às vítimas e aos familiares das vítimas do voo CP 2933, uma vez que já se transcorriam mais de três anos do acidente sem que houvesse uma definição para o caso.

Portanto, esses são os principais fatos que moldam o contexto da presente investigação da CPICHAPE.