

*Esta tradução está sendo fornecida para auxiliar os Excelentíssimos Senhores Senadores, mas se houver alguma discrepância entre a carta original da Aon datada 30 de março de 2020 (e anexos) e sua tradução, o texto original da carta e dos anexos deverá prevalecer .*

Senado Federal  
Praça dos Três Poderes s/n  
Distrito Federal  
70165-900  
Brasil

30 de março de 2020

Excelentíssimos Senhores Senadores:

**Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar a situação das vítimas e dos familiares das vítimas da queda do avião que transportava a Chapecoense para a Colômbia em 28 de novembro de 2016**

O signatário, abaixo assinado, está autorizado a redigir a presente carta endereçada à Vossas Excelências em nome da Aon UK Limited (doravante "**Aon UK**") e da Aon Benfield Limited (doravante "**ABL**").

Em conformidade com o nosso e-mail de 13 de março de 2020, a Aon UK acusa recebimento do convite feito pelo Senado Federal Brasileiro para que a Aon UK nomeasse um representante para participar de uma audiência pública no dia 31 de março de 2020. A Aon UK também recebeu um e-mail do Senado Federal, encaminhado por Marcelo Homburger, da Aon Brasil, solicitando a presença de representantes da Aon UK e da Aon Benfield Limited no dia 17 de março de 2020.

A Aon UK e a ABL são partes em uma ação civil pública em Santa Catarina, Brasil. Existem também processos judiciais correlatos em trâmite em outras jurisdições. Devido ao fato e às circunstâncias relacionados a estes processos, principalmente questões de sigilo regidas por leis de vários países (incluindo o Brasil, o Reino Unido, a Bolívia e os Estados Unidos), os advogados da Aon UK e da ABL (em várias jurisdições) as aconselharam a respeitosamente recusar o convite dos Excelentíssimos Senhores Senadores para participar da audiência do Senado Federal, conforme havia sido solicitado.

Não obstante o acima exposto, pretendemos contribuir com o valioso trabalho que a Comissão Parlamentar de Inquérito (doravante "**CPI**") está realizando, da forma mais extensa possível, dentro do permitido pelas diferentes leis que regem este caso. Por conseguinte, a Aon UK e a ABL enviam esta carta de forma a demonstrar a sua cooperação e em apoio ao valioso trabalho que os ilustres Senadores e a CPI estão realizando em referência à trágica queda da aeronave da LaMia em 28 de novembro de 2016 (doravante "**o Acidente**").

Esperamos que o conteúdo desta carta auxilie o Senado nas suas importantes deliberações, as quais a Aon UK e a ABL reconhecem como extremamente importantes para todas as partes envolvidas no Acidente, assim como para as autoridades brasileiras. Aproveitamos ainda esta oportunidade para reiterar nossas mais profundas condolências às vítimas do Acidente, às suas famílias, bem como ao povo brasileiro.

## **1. OBJETIVO DA PRESENTE CARTA**

1.1 O objetivo da presente carta é esclarecer aos Excelentíssimos Senhores Senadores o papel da Aon UK na colocação de resseguro do risco assumido pela Bisa Seguros y Reaseguros S.A. (doravante "**Bisa**") na apólice de seguro da LaMia.

1.2 A presente carta é enviada com o intuito de ajudar a CPI. A Aon UK considerará a possibilidade de responder por escrito a quaisquer pedidos adicionais de esclarecimentos que os Excelentíssimos Senhores Senadores tenham. Uma vez que a Aon UK já é parte em vários processos judiciais, foi aconselhada por seus advogados a reservar todos os seus direitos, o que o faz por meio desta carta. Assim sendo, a Aon UK resguarda todos e quaisquer de seus direitos, sejam eles garantidos por lei ou contrato, tenham eles sido mencionados ou não nesta correspondência, e nenhuma de suas declarações ora apresentadas deve ser interpretada de forma extensiva a aspectos não especificamente tratados nesta correspondência. O objetivo dessa reserva de direitos é garantir que a Aon UK não sofra nenhum prejuízo nesses processos por qualquer declaração feita pela Aon UK nesta carta. Por meio da presente carta e seus anexos, procuramos explicar como funcionam os mercados de Seguros e Resseguros e também abordar algumas preocupações que entendemos haverem sido levantadas sobre os documentos de posse da CPI. A colocação de resseguro efetuada pela Aon UK foi complexa e definida na forma como o Mercado Londrino funciona para ressegurar riscos de aviação internacional. A nossa ajuda é prestada nesse contexto. A Aon UK considera que não existe qualquer relação jurídica entre a Aon UK enquanto corretora de resseguros e a LaMia como Segurada. Além disso, a Aon UK não é responsável pela ausência de cobertura do seguro para o Acidente.

1.3 A Aon UK junta a esta carta quatro anexos. Esses anexos são parte integrante desta carta e importantes para sua compreensão. Eles devem ser lidos em conjunto com esta carta. Eis os anexos:

Anexo 1: Práticas do mercado de seguros e resseguros de Londres;

Anexo 2: Diagrama de seguros;

Anexo 3: Diagrama de resseguros; e

Anexo 4: Diversos documentos referidos na presente carta.

## **2. OS PAPÉIS DA AON UK E DA ABL**

2.1 A Aon UK é uma empresa sediada no Reino Unido. O nosso papel limitava-se a ser uma corretora de um contrato de resseguro<sup>1</sup> da Bisa. A Bisa subscrevia a apólice de seguro da LaMia. As relações entre as partes estão exibidas no Anexo 3. A Aon UK realizou todo o seu trabalho em relação ao resseguro no Reino Unido.

2.2 A ABL também é uma empresa sediada no Reino Unido. No entanto, é uma empresa sem fins comerciais, que não tem empregados. Ela atua como uma holding para outras empresas da Aon.

---

<sup>1</sup> Nota de Tradução: devido às distinções dos institutos jurídicos e da linguagem técnica que ocorrem entre o mercado securitário britânico e o brasileiro, a locução "*reinsurance policy*" do texto original em inglês será aqui traduzida como "contrato de resseguro", evitando-se a tradução literal "apólice de resseguro", na medida em que, a rigor, inexistem "apólices" mas apenas "contratos" de resseguro no mercado brasileiro. Entende-se ser esta, portando, a designação mais adequada no português do Brasil.

A ABL não realizou qualquer trabalho relacionado à colocação do resseguro em nome da Bisa. Por isso, nesta carta, não fazemos mais declarações em nome da ABL. A ABL não estava de forma alguma envolvida neste caso e, por conseguinte, não possui provas a apresentar.

- 2.3 A Aon UK não teve qualquer ligação com o Brasil no que diz respeito ao seu papel desempenhado. Todas as partes com as quais a Aon UK negociou estavam localizadas em países que não o Brasil.
- 2.4 A Aon Benfield Brasil (doravante "**ABB**") é uma empresa brasileira e suas atividades são limitadas ao Brasil devido às leis e regulamentos aplicáveis. A ABB não estava envolvida em nenhuma das colocações de seguro ou resseguro e, conseqüentemente, não desempenhou qualquer papel quanto à colocação de qualquer apólice ou contrato de resseguro em favor ou em relação à LaMia ou à Bisa.
- 2.5 Esperamos que a Aon UK venha a auxiliar a CPI ao descrever, nesta carta e em seus anexos, o papel que desempenhou quanto à negociação da colocação do contrato de resseguro em nome da Bisa. Comentaremos também algumas das questões específicas que acreditamos serem de interesse para a CPI.
- 2.6 Ao longo desta carta e por meio do Anexo 1, com base em nossa experiência como corretor de resseguro, explicaremos algumas das questões da prática do Mercado Londrino relevantes para a colocação de resseguro.
- 2.7 Estamos cientes do depoimento de Ricardo Albacete na audiência realizada pela CPI em 12 de março de 2020. Pelas razões a seguir expostas, discordamos de muitas das alegações que ele fez contra a Aon UK. Referimo-nos abaixo a (e juntamos no Anexo 4) documentos específicos do arquivo da Aon UK. O fato de não comentarmos especificamente as alegações do Senhor Albacete tampouco significa que estejamos de acordo com suas declarações, sendo que a Aon UK reserva-se o direito de apresentar informações adicionais, se necessário.
- 2.8 A Aon UK confirma que Graham Bailey encerrou sua relação empregatícia com a Aon UK em 20 de fevereiro de 2014. Portanto, ele não esteve envolvido na colocação do contrato de resseguro de interesse desta CPI, nem em qualquer das questões decorrentes do Acidente.

### **3. OUTRAS PARTES ENVOLVIDAS NA CONTA LAMIA**

- 3.1 Como era necessário, existiam diversas partes envolvidas na conta LaMia.
- 3.2 Em conformidade com a legislação e regulamentação boliviana, estavam envolvidas as seguintes partes:
  - 3.2.1 Um corretor de seguro '*retail*' ("em varejo") na Bolívia, agindo em nome da LaMia. A Estratégica corretores y Asesores de Seguros y Riesgo (doravante "**Estratégica**") desempenhava este papel. A LaMia era cliente da Estratégica.
  - 3.2.2 Uma companhia de seguros boliviana para emitir uma apólice de seguro em favor da LaMia. Essa empresa era a Bisa.
  - 3.2.3 Um corretor de resseguro com licença na Bolívia para atuar como corretor de resseguro da Bisa. A Aon Benfield Argentina (doravante "**ABA**") desempenhava este papel.
  - 3.2.4 Um corretor de resseguro '*wholesale*' ("em atacado") trabalhando na colocação do risco no Mercado Londrino (Aon UK).

- 3.2.5 Várias resseguradoras subscrevendo o risco.
- 3.3 A fim de ilustrar o papel das partes e contribuir mais para o valioso e minucioso trabalho da CPI, apensamos a esta o documento intitulado Anexo 2, um diagrama que apresenta as partes envolvidas na colocação do seguro, e o Anexo 3, um diagrama que apresenta as partes envolvidas na colocação do resseguro.
- 3.4 A Aon UK tinha uma relação direta de prestador-cliente com a ABA, que, por sua vez, tinha relação direta de prestador-cliente com a Bisa. A Aon UK não teve qualquer envolvimento na colocação da apólice de seguro da LaMia com a Bisa.
- 3.5 No Anexo 1, definimos o papel do corretor de resseguros (ver, por exemplo, os parágrafos 1.4 e 1.10). Os resseguros, como o colocado pela Aon UK, que, em última análise, cobria a Bisa, são frequentemente cotados antes de o seguro subjacente ser finalizado. É prática do Mercado Londrino de resseguros precificar os riscos desta forma. O valor do prêmio de seguro leva em conta o valor do prêmio de resseguro, com a adição da comissão de resseguro (conhecida no mercado de seguros como *'fronting fee'*) que a Seguradora (Bisa) normalmente cobra a mais para atuar como Seguradora, mais os impostos locais. Ver detalhes adicionais no parágrafo 1.19.3 do Anexo 1. A apólice de seguro é um contrato entre o Segurado (LaMia) e a Seguradora (Bisa) (ver Anexo 2). O contrato de resseguro é um contrato entre o Ressegurado (Bisa) e a Resseguradora (TMK e outros) (ver Anexo 3).

#### 4. A COLOCAÇÃO DE RESSEGURO E O LIMITE DE US\$ 25 MILHÕES

- 4.1 O contexto da colocação do resseguro em 2016 e a participação da Aon UK são apresentados a seguir.
- 4.2 Em primeiro lugar, gostaríamos de definir alguns termos comumente utilizados ao se referir ao seguro de aviação:
- 4.2.1 *Liability* (Responsabilidade Civil): o seguro de responsabilidade civil cobre o Segurado (neste caso, a companhia aérea LaMia) contra ações indenizatórias ajuizadas por terceiros e passageiros.
- 4.2.2 *Hull and Spares* (Casco e Peças de Reposição): o seguro de Casco cobre o Segurado contra a perda material ou danos à própria aeronave. O seguro de Peças de Reposição cobre o Segurado contra perdas ou danos a peças de sobressalentes (tais como equipamentos destinados a serem instalados na aeronave).
- 4.2.3 *War, Allied Perils and Terrorism* (Guerra, Riscos Associados e Terrorismo) (doravante "**Guerra**"): O seguro de Guerra cobre o Segurado contra ações indenizatórias resultantes de, por exemplo, guerra, terrorismo, confisco, sequestro e apreensão ilegal da aeronave.
- 4.2.4 *Crew PA* (Acidentes Pessoais de Tripulantes): o Seguro de Acidentes Pessoais de Tripulantes prevê o pagamento de indenização a um membro da tripulação (ou ao seu inventário em caso de morte) caso sofra lesões corporais, invalidez ou morte como consequência de um acidente.
- 4.2.5 *Ground Risks Only* (Cobertura Limitada a Permanência da Aeronave no Solo) (doravante "**Riscos em Solo**"): trata-se de cobertura não operacional que cobre riscos

limitados quando, por exemplo, uma aeronave não se encontra em condições de aeronavegabilidade ou de efetuar voos comerciais.

- 4.2.6 *Full Flight Risks* (Cobertura Completa de Riscos de Voo): trata-se de cobertura que cobre os riscos quando uma aeronave está sendo utilizada para operações comerciais e/ou transporte de passageiros.
- 4.3 Quando uma aeronave não está realizando voos comerciais (isto é, ela está limitada a Riscos em Solo/*Ground Risks Only*), a probabilidade de causar danos ou de assumir, de qualquer outra forma, alguma responsabilidade civil perante passageiros ou terceiros, é extremamente limitada. Em termos práticos, uma vez que não pode voar com passageiros, é extremamente improvável que cause lesão corporal a passageiros ou a terceiros. Consequentemente, o prêmio associado ao seguro de uma aeronave para Riscos em Solo é substancialmente menor do que aquele associado ao seguro da mesma aeronave para Cobertura Completa de Riscos de Voo, pois são coberturas para riscos substancialmente diferentes.
- 4.4 Tal como acontece com todas as apólices de seguro, são os Segurados e/ou Ressegurados que, em última análise, tomam as decisões sobre a contratação (ou não) da apólice de seguro ou do contrato de resseguro e, caso decidam por sua contratação, também decidirão sob quais condições e coberturas. O Segurado/Ressegurado tem que cumprir as cláusulas da apólice de seguro e do contrato de resseguro, o que inclui o pagamento do prêmio. É responsabilidade do Segurado/Ressegurado determinar o nível de cobertura de que necessita (por exemplo, o montante de cobertura necessária para garantir o cumprimento de leis e regulação locais e quaisquer contratos de fretamento que esteja cumprindo).
- 4.5 Para o período de 10 de abril de 2015 a 10 de abril de 2016 (que é o prazo de vigência da apólice de seguro anterior àquela vigente quando ocorreu o Acidente), a LaMia tinha uma Apólice de Seguro de Riscos em Solo (doravante "**Apólice de 2015 de Riscos em Solo**") que cobria casco e peças de reposição, franquias do casco, e responsabilidade civil de quatro aeronaves. Em outras palavras, segundo os termos da apólice de seguro, a LaMia não estava segurada para voos comerciais e não estaria coberta caso os tivesse operado e causado perdas ou danos aos passageiros. O limite da responsabilidade civil era de US\$ 300 milhões e o prêmio de seguro total era US\$ 205.031,00 (Anexo 4, Documento 2, Página 5). O montante que, na verdade, deveria ser pago pela LaMia à Bisa pelo prêmio de seguro teria sido mais elevado, uma vez que incluiria os impostos locais e a *'fronting fee'*/comissão de resseguro da Bisa. A Aon UK não intermediou o seguro contratado pela LaMia com a Bisa e não participou na determinação do prêmio do seguro.
- 4.6 Na realidade, a Apólice de 2015 de Riscos em Solo não abrangeu o período completo de 12 meses. Ela foi cancelada pela Bisa com efeito a partir de 5 de janeiro de 2016 por falta de pagamento do prêmio pela LaMia (Anexo 4, Documento 3, Página 11; e Documento 4, Página 23).
- 4.7 Pouco depois de a Bisa ter cancelado a Apólice de 2015 de Riscos em Solo, em 15 de janeiro de 2016, a LaMia indicou que estava interessada em restabelecer a sua cobertura para iniciar operações comerciais (Anexo 4, Documento 5, Página 32). A realização de operações comerciais teria exigido um seguro de Cobertura Completa de Riscos de Voo e não apenas um seguro de Riscos em Solo, que é o que a LaMia tinha contratado anteriormente.
- 4.8 Em 18 de janeiro de 2016, a Aon UK apresentou uma estimativa do prêmio de resseguro para Cobertura Completa de Riscos de Voo de uma aeronave, bem como cobertura de casco e peças

de reposição. A alteração da cobertura da Apólice de 2015 de Riscos em Solo para Cobertura Completa de Riscos de Voo para uma aeronave para o período de 10 de fevereiro de 2016 a 10 de abril de 2016 (ou seja, 60 dias) custaria um adicional de US\$ 30 mil. Este valor não incluía o prêmio de seguro estabelecido no parágrafo 4.5 acima. Tratava-se de um contrato de resseguro com um limite de responsabilidade de US\$ 300 milhões (Anexo 4, Documento 5, Página 31; e Documento 6, Página 43) – isso equivale a um prêmio anual de US\$ 387.531,00, ou seja, US\$ 205.031,00, conforme descrito no parágrafo 4.5, mais US\$ 500,00 extras por dia (US\$ 30 mil /60 dias). Essa era a estimativa de prêmio para o resseguro da Bisa.

- 4.9 Essa estimativa teria dado à LaMia um limite máximo de garantia de US\$ 300 milhões para cobrir sua responsabilidade civil em uma Cobertura Completa de Riscos de Voo durante o período entre 10 fevereiro 2016 a 10 de abril de 2016. No entanto, em última instância, a LaMia não procedeu dessa forma.
- 4.10 Além disso, as Resseguradoras não estavam dispostas a fornecer resseguro para a cobertura dos riscos da LaMia pela Bisa até que a dívida pendente sobre o prêmio da Apólice de 2015 de Riscos em Solo tivesse sido paga. A LaMia foi informada sobre isso no dia 5 de fevereiro de 2016 (Anexo 4, Documento 5, Página 30). Por conseguinte, não houve progresso com essa estimativa. Tal como acima referido e explicado no parágrafo 1.3 do Anexo 1, é de responsabilidade do Segurado pagar o prêmio.
- 4.11 Em uma normal troca de correspondência de corretores entre a Aon e a Estratégica, no dia 4 de abril de 2016, a Aon UK foi informada de que a LaMia queria pagar o prêmio em mora para que a cobertura fosse restabelecida. As solicitações da LaMia para a emissão da nova apólice de seguro seriam a cobertura de casco no valor de US\$ 4,8 milhões, cobertura de peças de reposição no valor de US\$ 2,5 milhões e a cobertura de responsabilidade civil no valor de US\$ 25 milhões (Anexo 4, Documento 5, Página 25). A Aon UK foi informada de que este limite de responsabilidade de US\$ 25 milhões era idêntico ao da Ecojet e seria o limite exigido pela "autoridade local". A Ecojet era uma companhia aérea da Bolívia que tinha uma frota similar à da LaMia. Tal como acima referido e explicado nos parágrafos 1.4 e 1.19.4 do Anexo 1, a companhia aérea segurada é responsável por determinar o nível de cobertura de que necessita para cumprir as leis e regulação locais.
- 4.12 Em 5 de abril de 2016, em outra correspondência entre corretores, explicou-se a posição da Aon UK de que US\$ 25 milhões seriam uma redução significativa do limite de garantia de responsabilidade civil (de US\$ 300 milhões), mas que a decisão cabia à LaMia (Anexo 4, Documento 5, Página 25).
- 4.13 Por volta deste mesmo período, a Aon UK foi perguntada sobre quais seriam os limites mínimos prescritos pelas Regras Federais do Departamento de Transportes dos Estados Unidos, sendo que a Aon UK respondeu em 5 de abril de 2016. Para cumprir os requisitos dos EUA, a LaMia necessitaria de um limite mínimo de garantia de US\$ 50 milhões. No entanto, a Aon UK observou que qualquer Segurado, incluindo a LaMia, deveria adquirir o limite mais alto possível (Anexo 4, Documento 7, Página 47).
- 4.14 No dia 5 de abril de 2016, a Aon UK apresentou uma estimativa aproximada de que o prêmio anual para um contrato de resseguro de Cobertura Completa de Riscos de Voo, cobrindo responsabilidade civil dentro de um limite de garantia de US\$ 300 milhões, custaria US\$ 360 mil.

- (Anexo 4, Documento 8, Página 56) (novamente, o montante real a ser pago pela LaMia por seu seguro seria maior).
- 4.15 No dia 6 de abril de 2016, a LaMia informou que não queria pagar mais que US\$ 170 mil no prêmio para aquela cobertura (Anexo 4, Documento 8, Página 55).
- 4.16 Como alternativa e conforme solicitado, no dia 6 de abril de 2016, a Aon UK obteve uma cotação para um contrato de resseguro de Cobertura Completa de Riscos de Voo com um limite de garantia de responsabilidade civil de US\$ 50 milhões, bem como cobertura para o casco da aeronave com limite de garantia no valor de US\$ 4,8 milhões, por US\$ 333.780,00 (Anexo 4, Documento 8, Página 54).
- 4.17 Mais uma vez, foi solicitado à Aon UK que buscasse alternativas. Assim ela o fez e, no dia 6 de abril de 2016, a Aon UK apresentou uma cotação para o resseguro de Cobertura Completa de Riscos de Voo cobrindo apenas responsabilidade civil (ou seja, sem inclusão da cobertura de casco e peças de reposição, como havia sido incluído anteriormente), com um limite de garantia de US\$ 50 milhões, por um prêmio de US\$ 120 mil (Anexo 4, Documento 8, Página 53; e Documento 9, Página 63).
- 4.18 A LaMia respondeu no mesmo dia, afirmando que o limite de responsabilidade de US\$ 50 milhões era muito alto. Loredana Albacete da LaMia disse que ela havia falado *"com um pessoal da aviação que trata deste assunto e eles disseram que a América do Sul em sua totalidade opera com valores bem abaixo do limite de 25 milhões"*. Ela perguntou se o prêmio poderia ser *"reduzido significativamente se abaixarmos para os desejados 25 milhões?"* (Anexo 4, Documento 8, Página 53).
- 4.19 No dia 7 de abril de 2016, a Aon UK confirmou que iria verificar se havia alguma redução significativa do prêmio de uma cobertura entre US\$ 25 milhões e US\$ 50 milhões para que a LaMia pudesse tomar uma decisão sobre o limite de garantia a adquirir (Anexo 4, Documento 8, Página 52).
- 4.20 A Aon UK apresentou a cotação adicional no dia 8 de abril de 2016. Ela confirmou que um contrato de resseguro de Cobertura Completa de Riscos de Voo com cobertura de responsabilidade civil com um limite de garantia de US\$ 50 milhões custaria US\$ 120 mil, conforme descrito no parágrafo 4.17 acima. A LaMia também pediu cobertura para riscos de Guerra, o que teria um prêmio adicional de 10% (US\$ 12 mil). Por conseguinte, o prêmio total de resseguro para um contrato de resseguro com o limite de garantia de US\$ 50 milhões, incluindo cobertura para riscos de Guerra, era de US\$ 132 mil. Um contrato de resseguro com cobertura de responsabilidade civil com um limite de US\$ 25 milhões, também com cobertura de Guerra, custaria US\$ 125 mil. Isso representaria, portanto, uma economia de US\$ 7 mil para o prêmio do contrato de resseguro de limite inferior (Anexo 4, Documento 10, Página 72).
- 4.21 No dia 8 de abril de 2016, em dois e-mails diferentes, a Aon UK expôs enfaticamente suas opiniões de que uma apólice e/ou contrato de resseguro com um limite de garantia de responsabilidade civil de US\$ 25 milhões era um limite baixo. A Aon UK tomou a incomum iniciativa de contatar a LaMia diretamente para informá-la de suas opiniões. Em um de seus e-mails, a Aon UK afirmou:

*"embora seja inteiramente sua decisão adquirir um limite de responsabilidade civil de US\$ 25 milhões, nós recomendamos que você sempre adquira o limite mais alto disponível/possível. Estamos cientes de que para o número de lugares de passageiros em sua aeronave este é um limite relativamente baixo. Caso desejem que analisemos as opções de preços para aumentarmos o limite, teremos prazer em fazê-lo."* (Anexo 4, Documento 8, Página 50; e Documento 10, Página 71).

- 4.22 Separadamente da apólice de responsabilidade civil, a LaMia adquiriu uma cobertura de acidentes pessoais de tripulantes, segundo a qual seria pago um montante em caso de lesão corporal ou morte dos membros da tripulação enquanto a aeronave estivesse em voo (Anexo 4, Documento 10, Página 71). Essa apólice foi paga integralmente após o Acidente.
- 4.23 Apesar de o valor do casco da aeronave ser estimado em US\$ 4,8 milhões, a LaMia decidiu não adquirir a cobertura de casco para a aeronave. Como a LaMia decidiu não adquirir a cobertura de casco para a aeronave, o casco não estava assegurado no momento do Acidente (Anexo 4, Documento 10, Página 74).
- 4.24 Em resumo:
- 4.24.1 A Aon UK forneceu (mediante solicitação) estimativas e cotações alternativas de prêmio para o resseguro com Cobertura Completa de Riscos de Voo e cobertura de responsabilidade civil com limites de US\$ 300 milhões, US\$ 50 milhões e US\$ 25 milhões.
- 4.24.2 A LaMia decidiu, ciente de todas as opções disponíveis a ela, adquirir um limite de US\$ 25 milhões.
- 4.24.3 A LaMia tomou tal decisão apesar de saber a opinião da Aon UK no sentido de que US\$ 25 milhões era um limite baixo.
- 4.24.4 De acordo com os comentários feitos por escrito por Loredana Albacete, parece que a decisão da LaMia foi impulsionada pelo desejo de manter o custo o mais baixo possível.
- 4.24.5 Ricardo Albacete foi copiado nestes e-mails e, portanto, deveria estar ciente das decisões que a LaMia estava tomando em termos do limite que escolheu adquirir.
- 4.24.6 É responsabilidade da Segurada decidir o limite de responsabilidade civil que deseje adquirir (estando esse limite em conformidade com as leis locais aplicáveis às atividades da Segurada e com os termos de quaisquer contratos de afretamento que esteja executando) e obedecer aos termos e condições da apólice, inclusive quanto ao pagamento de prêmio. Tal decisão sobre o limite a ser adquirido está além da função ou do controle da corretora. Ver parágrafos 1.4 e 1.19.4 do Anexo 1.

## **5. EQUIPES DE FUTEBOL**

- 5.1 A Aon UK foi pela primeira vez informada de que a LaMia propunha transportar uma equipe de futebol em julho de 2015 (Anexo 4, Documento 1, Página 2).
- 5.2 A LaMia foi informada de que as Resseguradoras precisariam estar cientes dessa exposição de risco e que seria necessário obter o consentimento delas antes do início dos voos. O risco para as Resseguradoras em oferecer cobertura para voos transportando certas equipes esportivas de alto

escalão é mais alto e, portanto, elas são relutantes em definir isso como uma cobertura-padrão. A Aon UK solicitou informações sobre aquela equipe em particular, para que pudesse verificar com as Resseguradoras e garantir que não houvesse problemas com a cobertura (Anexo 4, Documento 1, Página 2). A Aon UK não recebeu nenhuma informação e seu entendimento é de que a LaMia acabou não realizando esse voo (sobretudo porque o seguro de Cobertura Completa de Riscos de Voo não estava vigente naquele momento).

- 5.3 No dia 15 de janeiro de 2016, a LaMia disse que estava propondo transportar uma equipe esportiva do Paraguai para a Venezuela e Equador (Anexo 4, Documento 5, Página 32).
- 5.4 No dia 18 de janeiro de 2016, a Aon UK respondeu dizendo que *"Precisaríamos falar com os assinantes para discutir o risco relacionado às equipes esportivas, pois este tema pode ser sensível. Seria útil para nós se você pudesse informar o número de passageiros esperados nos voos e a equipe esportiva envolvida, por exemplo, trata-se do time de futebol?"*. A LaMia respondeu que era *"um time de futebol de não muita importância. Eles seriam o equivalente latino a uma equipe esportiva universitária."* (Anexo 4, Documento 5, Página 31). Essa declaração foi corrigida pela Estratégica, que afirmou que a equipe era um dos dois times de futebol mais populares do Paraguai. A Aon UK entende que a LaMia acabou não realizando o voo proposto.
- 5.5 No dia 30 de março de 2016, a LaMia relatou que teve outra oportunidade para transportar um time de futebol chamado "The Strongest" da Bolívia à Venezuela e de volta à Bolívia. A Aon UK recebeu uma cópia do contrato com o time de futebol para que pudesse conferir se o seguro seria adequado. Esse contrato em específico não definiu um limite de responsabilidade civil específico além do exigido pelas autoridades locais (Anexo 4, Documento 11, Páginas 85 a 88). Nós entendemos que as Resseguradoras receberam uma cópia do contrato e que este voo foi realizado.
- 5.6 No dia 11 de maio de 2016, Loredana Albacete entrou em contato com a Estratégica porque a LaMia havia proposto transportar um time de futebol para Medellín, na Colômbia. Essa conversa por e-mail é apresentada mais detalhadamente abaixo nos parágrafos 6.3 a 6.5. Por agora, nós salientamos que a Aon UK solicitou mais informações, inclusive sobre exposições relacionadas a equipes esportivas. A Aon UK não recebeu uma resposta para essa solicitação.
- 5.7 Em resumo:
  - 5.7.1 A LaMia sabia que riscos associados a times esportivos precisavam ser comunicados às Resseguradoras, já que se trata de matéria que pode ser delicada. A LaMia estava claramente ciente disso, pois já havia feito esse tipo de comunicação em pelo menos três ocasiões antes da data do Acidente, inclusive fornecendo uma cópia do contrato da equipe "The Strongest" e notificando outras ocasiões em que estava planejando transportar equipes esportivas.
  - 5.7.2 A LaMia não notificou nem buscou aprovação especial para o voo da Chapecoense. A Aon UK só ficou ciente do voo pela primeira vez após o Acidente. A Aon UK não foi informada de que esse voo transportaria o time da Chapecoense, nem recebeu uma cópia do contrato. Portanto, a Aon UK não teve oportunidade de passar essa informação às Resseguradoras e requerer a aprovação específica delas para esse voo. Se a Aon UK tivesse tido ciência, teria tomado as medidas necessárias para notificar as Resseguradoras, como já havia feito anteriormente.

## 6. EXCLUSÃO DA COLÔMBIA

- 6.1 No dia 7 de abril de 2016 (isto é, antes da vigência da nova apólice de seguro e contrato de resseguro no dia 10 de abril de 2016), a Aon UK destacou a cláusula de exclusão geográfica no resseguro (que foi replicada no seguro) (Anexo 4, Documento 12, Página 91). A Aon UK mencionou, especificamente, que a Colômbia e o Peru eram países excluídos.
- 6.2 A exclusão geográfica foi imposta pela Bisa e pelas Resseguradoras e era, à época, prática-padrão do Mercado. A Colômbia era, particularmente, considerada pelas Resseguradoras como de alto risco e as Resseguradoras só estavam preparadas para aceitá-la se fossem informadas sobre cada vez que uma aeronave planejasse voar sobre ou dentro da Colômbia. A Aon UK afirmou que havia discutido a cláusula de exclusão geográfica com as Resseguradoras e que quaisquer voos para os destinos ali listados estariam sujeitos ao consentimento das Resseguradoras (Anexo 4, Documento 12, Página 91).
- 6.3 No dia 11 de maio de 2016, Loredana Albacete entrou em contato com a Estratégica porque a LaMia havia proposto transportar um time de futebol para Medellín, na Colômbia (Anexo 4, Documento 13, Página 95). Loredana Albacete notou que a Colômbia era um país excluído de cobertura na apólice e perguntou como deveria proceder.
- 6.4 A Estratégica entrou em contato com a Aon UK, no dia 12 de maio de 2016, informando a Aon UK sobre o voo proposto para a Colômbia e perguntou se a LaMia poderia realizá-lo (Anexo 4, Documento 14, Página 97).
- 6.5 A Aon UK apresentou aquele e-mail para a TMK no dia 13 de maio de 2016. Conforme o conteúdo do parágrafo 6.2 acima, a TMK concordou em oferecer cobertura somente para aquele voo (Anexo 4, Documento 15, Página 100). A TMK também solicitou uma estimativa das exposições referentes às equipes esportivas.
- 6.6 Em resumo:
- 6.6.1 Está claro que a LaMia sabia que não tinha cobertura para prejuízos, despesas ou danos de qualquer forma ocorridos dentro dos limites geográficos da Colômbia, conforme evidenciado pelo fato de buscar aprovação específica em pelo menos uma ocasião antes da data do Acidente.
- 6.6.2 A LaMia sabia que deveria informar a Estratégica sobre os voos propostos para ou sobre a Colômbia, para que a Estratégica pudesse solicitar consentimento específico da Bisa em seu nome, e a Aon UK pudesse fazer o mesmo com respeito à TMK. Essa mensagem - que a Colômbia não estava coberta pela apólice de seguro e pelo contrato de resseguro e que LaMia precisava pedir consentimento específico sempre e a cada vez que desejasse voar para a Colômbia ou sobre seu território – foi reiterada pela Aon UK em diversas ocasiões (Por exemplo, ver Anexo 4, Documento 12, Página 91).
- 6.6.3 Conforme observado acima, a LaMia não notificou ou buscou aprovação especial para o voo da Chapecoense, nem com relação à equipe esportiva, nem quanto à exclusão territorial da Colômbia, conforme descrito nas seções 5 e 6 desta carta. A primeira vez que a Aon UK teve ciência desse voo foi após o Acidente. A Aon UK **não** havia sido informada de que a LaMia havia proposto realizar esse voo para a Colômbia. Portanto,

a Aon UK não teve oportunidade de passar essa informação às Resseguradoras e de requerer a aprovação específica delas para esse voo.

6.6.4 Em última análise, cabe a uma Segurada obedecer aos termos e condições de sua apólice. A LaMia sabia que não tinha cobertura de seguro para voos para e sobre a Colômbia, a menos que acordado com antecedência (o que ocorreu pelo menos uma vez), e ela sabia que podia solicitar consentimento específico caso precisasse da cobertura, mas não o fez ao se tratar do contrato com a Chapecoense.

## **7. A RESPOSTA DAS RESSEGURADORAS IMEDIATAMENTE APÓS O ACIDENTE**

7.1 Após o Acidente, as Resseguradoras nomearam a Clyde & Co como representante das Resseguradoras e da Bisa no que diz respeito aos pedidos de indenização contra a LaMia. É prática-padrão no setor que Seguradoras e Resseguradoras nomeiem advogados para defender os interesses da Segurada após a instauração de um sinistro. No dia 29 de novembro de 2016, a Aon UK notificou a LaMia sobre esse fato (Anexo 4, Documento 16, Página 102).

7.2 O e-mail da Aon UK para a LaMia informou que a nomeação era somente ‘*without prejudice*’ (“sem prejuízo”, ou sem compromissos específicos) e sob uma ‘*complete reservation of rights*’ (“reserva de direitos completa”) em termos de cobertura. “Sem prejuízo” e “reserva de direitos” são termos comumente adotados em situações relativas a situações de sinistros. Eles são utilizados para indicar que, embora as Resseguradoras estejam preparadas para avaliar o sinistro, nomear e pagar advogados para atuar em nome da Segurada e considerar sua posição final quanto à aplicabilidade da cobertura, elas desejam reservar todos os seus direitos de adotar uma posição diferente até que uma decisão final seja tomada com relação à cobertura do seguro/resseguo. Isso dá às Seguradoras e Resseguradoras total flexibilidade para tomar quaisquer medidas sem prejudicar nenhuma posição diferente que possa ser tomada posteriormente. É prática comum no setor, e os tribunais normalmente reconhecem que isso oferece proteção às Seguradoras e Resseguradoras.

7.3 No dia 1 de dezembro de 2016, em um estágio inicial do processo, apenas três dias após o Acidente e antes de uma investigação ter sido realizada, as Resseguradoras concordaram em oferecer cobertura à Bisa com relação a pedidos de indenização contra a LaMia. Novamente, isso foi expresso sob termos de ‘*without prejudice*’ (“sem prejuízo”) devido à exclusão geográfica e substancial omissão do risco relacionado a equipe esportiva. A Aon UK simplesmente comunicou essa mensagem em um e-mail à LaMia e à Bisa, o que é o papel da Aon UK na qualidade de corretora de resseguros (Anexo 4, Documento 17, Página 104).

7.4 Após a Bisa e as Resseguradoras terem tido a oportunidade de investigar inteiramente o sinistro, elas tomaram uma decisão final e negaram a cobertura. Todas as decisões relativas à cobertura foram tomadas pelas Resseguradoras e pela Bisa e foram comunicadas à Aon UK para que fossem compartilhadas com as outras partes interessadas. Todas as decisões sobre a cobertura foram tomadas conjuntamente pelas Resseguradoras e pela Bisa, e foram comunicadas pelas mesmas à Aon UK para que fossem passadas adiante. A Aon UK não estava envolvida na tomada dessas decisões e agiu puramente como intermediária ao transmitir essas mensagens de acordo com o seu papel de corretora de resseguros.

## **8. RESPOSTA DA BISA AO ACIDENTE**

- 8.1 A Aon UK entende que a BISA e as Resseguradoras concluíram que a apólice não estabelecia cobertura para o Acidente por uma série de motivos. A Aon UK não estava envolvida em nenhuma das decisões sobre a cobertura, tampouco deveria estar, uma vez que essa não é a função da corretora de resseguro.
- 8.2 Independentemente da ausência de cobertura, a Aon UK entende que a BISA (junto com as Resseguradoras) constituiu o chamado Fundo Humanitário, conforme divulgado pela imprensa. Novamente, a Aon UK não esteve envolvida nas decisões relativas ao Fundo Humanitário e nem em sua constituição.

## **9. RESUMO DAS PRINCIPAIS CONCLUSÕES**

- 9.1 Segue um resumo das principais conclusões na perspectiva da Aon UK:
- 9.1.1 Em janeiro de 2016 (no momento em que a LaMia não estava conduzindo operações comerciais), a BISA cancelou a apólice de Riscos em Solo da LaMia (que tinha um limite de garantia de US\$ 300 milhões) em razão do não pagamento do prêmio pela LaMia.
- 9.1.2 No início de 2016, a LaMia indicou que desejava alterar a cobertura de Riscos em Solo para uma Cobertura Completa de Riscos de Voo, para que pudesse iniciar operações comerciais. Isso implicaria um aumento substancial do pagamento do prêmio por parte da LaMia.
- 9.1.3 É responsabilidade da Segurada determinar o nível de cobertura necessário para cumprir com suas obrigações contratuais, bem como às leis e regulação locais. Decidir que nível de cobertura adquirir está além do papel e do controle da corretora.
- 9.1.4 A Aon UK forneceu estimativas de prêmio de resseguro e cotações para contratos de resseguro de Cobertura Completa de Riscos de Voo com limites diferentes para responsabilidade civil (de US\$ 300 milhões, US\$ 50 milhões, e US\$ 25 milhões). A Aon UK indicou que a LaMia deveria adquirir o limite mais alto disponível. A LaMia, mesmo assim, decidiu adquirir uma apólice com limite de garantia de US\$ 25 milhões, pois era a apólice com prêmio de seguro mais barato que atendia às exigências da aviação local na Bolívia.
- 9.1.5 A LaMia sabia que a Colômbia havia sido excluída da cobertura e que precisava obter consentimento sempre e a cada vez que planejasse voar para a Colômbia, partindo da Colômbia ou sobre o seu território. Mesmo assim, a LaMia não apresentou notificação do voo da Chapecoense e, portanto, não foi estabelecido nenhum consentimento para tal.
- 9.1.6 A LaMia sabia que seria necessário comunicar riscos referentes às equipes esportivas. Mesmo assim, a LaMia não apresentou notificação do voo da Chapecoense e, portanto, não foi estabelecido nenhum consentimento para tal.
- 9.1.7 Porque a LaMia não apresentou notificação sobre o voo da Chapecoense, a Aon UK não teve oportunidade de apresentar os riscos da Colômbia e da equipe esportiva às Resseguradoras a fim de buscar aprovação específica para esse voo.

9.1.8 A Aon UK entende que a Bisa e as Resseguradoras concluíram que a apólice não estabelecia cobertura para o Acidente por uma série de motivos relacionados à apólice de seguro.

9.1.9 A Aon UK não estava envolvida em nenhuma das decisões relativas ao Fundo Humanitário e nem de sua constituição.

9.2 Esperamos que esta carta ajude o Senado em suas importantes deliberações, as quais a Aon UK e a ABL reconhecem como altamente relevantes não só para todas as partes envolvidas, mas também para as autoridades brasileiras.

Respeitosamente,

**Aon UK Limited**