

AFAV-C

Audiência Pública – Comissão de Relações
Exteriores e Defesa Nacional, Senado Federal
18 de junho de 2019

AFAV-C



2

Fonte: Setenta e Sete – Documentário da ESPN

“3.2 Causas Prováveis

Inapropriado planejamento e execução do voo, pois não se contemplou a quantidade de combustível necessária que se requeria para voar do aeroporto de destino a um aeroporto alternativo, nem uma quantidade de combustível de reserva, nem o combustível de contingência, nem o mínimo de combustível de aterrissagem, quantidades de combustíveis que são requeridas pela normativa aeronáutica para a execução de esse tipo de voo internacional que efetuava o avião CP-2933”

Fonte: Informe Final de Accidente – COL-16-37-GIA – Aeronáutica Cívil - Aerocivil Colômbia

AFAV-C

“3.1 Conclusões

- A organização do Explorador da aeronave para a segurança operacional era deficiente, sem um sistema de Gestão de Segurança Operacional claramente implementado, sem gestão de riscos e sem ferramentas que permitiriam uma adequada tomada de decisões para manter um equilíbrio entre produtividade e segurança operacional;
- O Explorador da aeronave não cumpria com as políticas de combustíveis estabelecidas no Manual de Operações, no que se refere as quantidades mínimas para voos internacionais;
- No ano de 2015, uma inspeção de rampa da SAFA (Safety Assessment for Foreign Aircraft - ICAO), efetuada a uma aeronave do Explorador, encontrou várias deficiências operacionais, que incluía a inadequada gestão de combustível;

Fonte: Informe Final de Accidente – COL-16-37-GIA – Aeronáutica Cívil - Aerocivil Colômbia

“3.1 Conclusões

- No ano de 2016, o Explorador efetuou um voo entre Cobija (BOL) e Barranquilha (COL), com uma quantidade de combustível inferior a que estava obrigado para um voo internacional;
- Em agosto, outubro e novembro de 2016, a aeronave CP-2933 realizou 3 voos de Rio Negro (COL) para Viru-Viru (BOL). Nessas operações, segundo o plano de voo, o aeroporto de destino era Cobija (BOL), sem embargo, a tripulação continuou o voo até Viru-Viru que correspondia ao aeroporto alterno. Ao decidir continuar com o voo ao aeroporto alterno, é provável que a tripulação não estivesse cumprindo com os requerimentos de combustível;
- A Direção Geral de Aviação Civil Boliviana – DGAC, contava com um plano de vigilância dos exploradores, planejando e implementado, sem embargo, não se encontraram anotações de inspeção na área de operações, por parte da DGAC ao Explorador da aeronave;

AFAV-C

“3.1 Conclusões

- Em cumprimento as regulamentações, Brasil (ANAC) negou em duas oportunidades a autorização para que o voo charter CP-2933, como operador estrangeiro, procedesse desde o território brasileiro, a um terceiro país*;
- O Explorador planificou um voo direto desde Santa Cruz de la Sierra até Rio Negro, sem escalas e sem cumprir com os requisitos mínimos de quantidade de combustível para efetuar um voo internacional, pois não teve em conta o combustível requerido para voar a um aeroporto alternativo, o combustível de contingência, o combustível de reserva, nem o combustível mínimo de aterrissagem;
- O Explorador apresentou a solicitação de voo charter à Autoridade de Aviação Colombiana, que não contou com a revisão técnica da Secretaria de Segurança Aérea, nem efetuou um estudo cuidadoso dos seguros vigentes da aeronave, os quais contavam com uma cláusula de exclusão para a operação da aeronave na Colômbia;

Fonte: Informe Final de Accidente – COL-16-37-GIA – Aeronáutica Cívil - Aerocivil Colômbia

“3.1 Conclusões

- O Explorador, ao apresentar o plano de voo Santa Cruz de la Sierra – Rio Negro, aparentemente a oficina ARO/AIS - AASANA (BOL), fez constar uma inconsistência, pois o tempo em rota (EET), era similar ao tempo de autonomia (Endurance). Essa ressalva não foi considerada pelo Explorador, e o plano de voo foi aceito por volta das 20:30hs;
- De acordo ao calculo estimado de peso e balanceamento, a aeronave decolou de Santa Cruz com um peso total de 42.128kg, 348kg acima do MTOW (Peso Máximo de Decolagem) certificado para o avião. Não se evidenciou uma cópia do manifesto de peso e balanceamento nos escritórios do Explorador em Santa Cruz”

Fonte: Informe Final de Accidente – COL-16-37-GIA – Aeronáutica Cívil - Aerocivil Colômbia

AFAV-C

HISTÓRICO DE VOOS NO LIMITE

As autoridades aéreas Boliviana e Colombiana tinham conhecimento de que a LAMIA voava fora dos padrões de segurança. Veja:

- Desde agosto de 2016, a aeronave CP-2933 voou de Rio Negro para Santa Cruz de la Sierra em três ocasiões e realizou outro voo no percurso Cochabamba - Rio Negro. Todas as viagens percorrem uma distância muito próxima à autonomia do avião, que segundo a fabricante é de no máximo 2.965 km – caso tivesse tanques extras, a autonomia poderia ser estendida em até 10%.
- De acordo com as informações da Flight Radar, em 4 de novembro de 2016 o avião voou de Rio Negro para Santa Cruz de la Sierra sem reabastecimento, em uma viagem que durou 4 horas e 33 minutos. O percurso durou apenas 4 minutos a menos que o voo de 28 de Novembro de 2016, que culminou na morte de 71 pessoas.
- O mesmo trajeto foi repetido em outras duas ocasiões. Em 22 de agosto, o avião fez o percurso em 4 horas e 28 minutos e, em 29 de outubro, o voo durou 4 horas e 32 minutos. Um quarto voo entre Cochabamba e Rio Negro foi registrado em 28 de outubro, com duração de 4 horas e 27 minutos.
- A distância de um voo entre Rio Negro e Santa Cruz de la Sierra é de 2.975 km, superando limite o recomendado pela fabricante do modelo BAE Avro RJ85. Já a distância percorrida entre Cochabamba e Rio Negro é de 2.816 km.

AFAV-C

CONTRATAÇÃO DA LAMIA PELA CHAPECOENSE

- De acordo com documentos e relatos a LAMIA entra em contato com o funcionário da Chapecoense responsável por organizar as viagens do clube e oferece o serviço de charter;
- Como a Chapecoense não possuía experiência nesse tipo de contratação, o funcionário do clube envolve a empresa OFF SIDE Logística Esportiva na troca de e-mails com a LAMIA;
- Após alguns e-mails entre Chapecoense, LAMIA e OFF SIDE, a empresa OFF SIDE assume a negociação entre a Chapecoense e LAMIA (documento anexo);
- Nessa oportunidade são encaminhados diversos questionamentos à LAMIA, por parte da Chapecoense e por parte da OFF SIDE, principalmente, de como a empresa teria chegado até a Chapecoense, algumas dessas respostas não constam na cadeia de mensagens;
- Claramente, a LAMIA e a OFF SIDE conhecem os regulamentos aeronáuticos internacionais e começam a discutir alternativas prévias à possíveis empecilhos interpuestos pela ANAC, o que se confirmaria mais adiante;
- Em 07 de outubro de 2016, o funcionário do clube confirma para a OFF SIDE o fretamento da aeronave.

*Anexo: Gmail - Re_Voo Charter Medellin Colombia_com marcação

AFAV-C

CRONOLOGIA PRECEDENTE AO VOO

- Em 25 de novembro de 2016, a empresa MARTEL Assessoria, especializada em obter autorizações de voos para empresas não-regulares e regulares no Brasil e América do Sul, solicitou autorização à ANAC, em nome da LAMIA, para voo entre Brasil e Colômbia. Nessa autorização constam os dados da apólice de seguro, entretanto, não consta nenhuma menção à exclusão territorial;
- Em 27 de novembro de 2016, a ANAC, através do Coordenador-Geral de Planejamento da Navegação Aérea Civil, Antônio Marcos Ferreira de Oliveira, nega autorização de voo, justificando que o voo deveria ser realizado por empresa Brasileira ou Colombiana e que entende haver empresas disponíveis para a realização desse voo (não faz menção objetiva, mas essa regra está relacionada às “Liberdades do Ar”, conjunto de direitos de aviação comercial que concedem à(s) empresa(s) aérea(s) de um Estado a prerrogativa de entrar e pousar no espaço aéreo e no território de outro Estado);
- Com a negativa da ANAC, a LAMIA propõe à Chapecoense uma alteração logística e negocia com a empresa aérea BOA (Boliviana de Aviación), em nome da Chapecoense, o trecho Guarulhos/SP – Santa Cruz de la Sierra, de onde assumiria a logística até Rio Negro;

*Anexo: 6._Historico_LMI_2016013163_000

CRONOLOGIA PRECEDENTE AO VOO

- A Chapecoense aceita a proposta da LAMIA, inclusive efetua o pagamento dos tickets à BOA, valor que seria deduzido do pagamento final à LAMIA;
- Em 28 de novembro de 2016, a empresa MARTEL, solicita pedido de reconsideração à ANAC, e novamente não observa a exclusão da apólice de seguro, apenas altera o trajeto, e novamente o pedido é negado pelo Coordenador-Geral, Antônio Marcos, pois segundo ele, e baseado em reportagem do GloboEsporte.com, “o afretador conseguiu possibilidade de ida”. A reportagem relata que a Chapecoense embarcaria em voo comercial para a Colômbia e não especifica o trajeto ou as empresas envolvidas;
- A Chapecoense chega à Santa Cruz de la Sierra em voo comercial operado pela empresa BOA na tarde do dia 28 de novembro de 2016, e a partir daí a LAMIA assume a logística.
- A LAMIA solicita aprovação para um plano de voo alterado, sem considerar a parada para reabastecimento em Cobija ou em qualquer outro aeroporto. O plano de voo apresenta tempo em rota (EET) igual à autonomia (Endurance). Após alguma discussão o plano de voo foi aprovado pela ARO/AIS - AASANA (BOL) sem restrições;
- Não há qualquer manifestação da ARO/AIS – AASANA com relação à exclusão territorial da Colômbia da apólice de seguro da LAMIA, que seria um impedimento para voos para esse país;
- Tão pouco a Aerocivil Colombiana verifica ou menciona o excludente da apólice de seguro, ou questiona o plano de voo apresentado, autorizando a LAMIA a sobrevoar e pousar em território colombiano sem restrições;
- As 22:08hs (hora local) do dia 28 de novembro de 2016, decolou de Santa Cruz de la Sierra, com plena autorização das autoridades aeronáuticas de Bolívia e Colômbia, o voo LMI2933.

*Anexo: 2016 Certificado Seguro DGAC_Insurance Certificate for DGAC

AFAV-C

CONSTITUIÇÃO DA LAMIA SRL E SEUS SEGUROS

LAMIA C.A. – Venezuela

Após a compra das aeronaves no ano de 2012, o Sr. Ricardo Albacete tenta estabelecer na Venezuela a empresa LAMIA C.A., sem sucesso. Entretanto, por obrigatoriedade do contrato de compra e venda, foi mantido vigente o seguro com limite de indenização de USD 300MM.

Desde a compra das aeronaves, os seguros foram negociados entre o proprietário do avião e a corretora de resseguros AON UK, diretamente no mercado de Londres, reconhecido polo de negociação/contratação de seguros aeronáuticos;

A corretora AON UK, firma compromisso com a LAMIA C.A. como “advisor” (consultor/assessor) para assuntos relacionados aos seguros, através de dois documentos: “TOBA – Terms of Business Agreement” e “Client Information – v3”

LAMIA S.R.L – Bolívia

Em 18 de setembro de 2014, Miguel Quiroga e Marco Rocha constituem na Bolívia a empresa LAMIA CORPORATION SRL, utilizando como frota os aviões arrendados do Sr. Ricardo Albacete. Todavia, os seguros seguiram sendo negociados pelo Sr. Ricardo Albacete e sua filha Loredana Albacete com a AON UK e sua subsidiária/parceira GRUPO ESTRATÉGICA Corredores de Seguros da Bolívia.

AFAV-C

SOBRE O SEGURO – FATOS PRECEDENTES AO ACIDENTE

- Corretores: Grupo Estratégica é o corretor local, parceiro estratégico da AON UK na Bolívia;
- Seguradora: BISA Seguros e Reaseguros - Bolivia;
- Resseguradora: Tokio Marine Kiln;
- Cobertura da apólice até 2015: **US\$300MM, sem limites ou exclusão do território Colombiano;**
- Em 11 de janeiro de 2016, a DGAC Boliviana suspende as operações da LAMIA SRL, ordenando a permanência em solo da aeronave CP-2933 (E2348), motivada pela comunicação da seguradora BISA (CUESP-001/2015) de que as apólices de seguro haviam sido suspensas por falta de pagamento;
- Entre janeiro e abril de 2016, a LAMIA tenta negociar a reativação das apólices de seguros, motivada por possível contrato com times de futebol. A corretora AON UK, responsável pela negociação e em seu papel de consultor, informa que terá que discutir com os resseguradores, visto esse ser um risco sensível, mas que isso só ocorreria após o pagamento dos prêmios pendentes;
- Em abril de 2016 as apólices de seguros da LAMIA são renovadas com cobertura de **USD 25MM** e inclusão da exclusão territorial à Colômbia, toda a negociação foi executada pela AON UK na qualidade de corretor e consultor de seguros da LAMIA.

*Anexos: 2015 BISA notification of Insurance Cancellation, 2015 AON_Certificate Reinsurance_Certificado Reaseguro e 2016 Certificado Seguro DGAC_Insurance Certificate for DGAC

AFAV-C

SOBRE O SEGURO – FATOS PÓS AO ACIDENTE

- Em 01 de dezembro de 2016, a corretora AON UK envia e-mail à LAMIA, confirmando que obteve acordo com os resseguradores para indenizar as responsabilidades decorrentes do trágico acidente, dentro dos limites da apólice (USD 25MM), sem prejuízo da cláusula de exclusão territorial ou do agravo de risco por transportar times de futebol;
- Em seguida, a seguradora Bisa nega a cobertura ao acidente;
- A seguradora Bisa e a resseguradora Tokio Marine Kiln e demais resseguradores, constituíram um Fundo de Assistência Humanitária, negando a cobertura do seguro e propondo um pagamento voluntário e humanitário por parte dos resseguradores, sem qualquer assunção de responsabilidade decorrentes de tal pagamento em conexão com o acidente. Em contrapartida, as famílias que aceitarem o fundo, exoneram todos os envolvidos (seguradora, resseguradora e companhia aérea), impossibilitando qualquer demanda/processo em qualquer esfera, aos exonerados pelo acordo.

*Anexo: Anexo S e Informativo 1 - Fundo Humanitário[20735]