CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01)

INSTRUÇÃO

SENADO FEDERAL

11 de julho de 2022

SENADOR IZALCI LUCAS – PSDB/DF

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01)

INSTRUÇÃO

Sumário

CRIAÇÃO E ESTRATÉGIA DA INVESTIGAÇÃO 3

DOS ATOS INICIAIS 4
DO OBJETO DA INVESTIGAÇÃO 6
DA ESTRATÉGIA DE INVESTIGAÇÃO 7

ANÁLISE DOCUMENTAL E PERÍCIAS TÉCNICAS 11

DAS PARTES ENVOLVIDAS 12
DOS FATOS RELATIVOS AO VOO 24
CONTRATAÇÃO DA LaMia 24
ALTERAÇÃO DO PLANO DE VOO 61
HISTÓRICO DO VOO 67
DAS CAUSAS DO ACIDENTE 85
PLANEJAMENTO DE COMBUSTÍVEL 87
INVESTIGAÇÃO NA COLÔMBIA 91
CONSIDERAÇÕES DO CENIPA 95
DOS RESPONSÁVEIS PELA TRAGÉDIA 98
DAS INDENIZAÇÕES AOS FAMILIARES 103
HISTÓRICO DAS APÓLICES DE SEGURO 109
EMISSÃO DA APÓLICE FRAUDADA 119
DIREITO À INDENIZAÇÃO 126
DO FUNDO ASSISTENCIAL HUMANITÁRIO 130
DAS MEDIDAS JUDICIAIS 139
RESPONSABILIDADE DAS PARTES 142
VALOR DA INDENIZAÇÃO 153
SÍNTESE PROCESSUAL (TRÂMITE) 159
DA APURAÇÃO ADMINISTRATIVA (APS) 180
DAS CONEXÕES POLÍTICAS 185

PROVAS EMPRESTADAS E DILIGÊNCIAS (ANÁLISES) 191

DAS PROVAS EMPRESTADAS 192
DOS DOCUMENTOS DILIGENCIADOS 381

DEPOIMENTOS PRESTADOS NA CPICHAPE (INDÍCIOS)..... 642

DOS INDÍCIOS RECOLHIDOS 643

LEGISLAÇÃO APLICADA À INVESTIGAÇÃO (SÍNTESE) 851

DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL 852
DO DIREITO COMPARADO 890

PARECER CONCLUSIVO DA INVESTIGAÇÃO (VOLUME 02)..... 925

CRIAÇÃO E ESTRATÉGIA DA INVESTIGAÇÃO

DOS ATOS INICIAIS

A Comissão Parlamentar de Inquérito da Chapecoense (CPICHAPE) foi criada pelo Requerimento (RQS) nº 994/2019, de autoria dos Senadores Jorginho Mello (PL/SC) e Nelsinho Trad (PSD/MS), nestes termos:

> *Requeremos, nos termos do art. 58, § 3º, da Constituição Federal e dos arts. 74, III, e 145 do Regimento Interno do Senado Federal, a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito composta de 11 (onze) membros titulares e 7 (sete) membros suplentes, para, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, com limite de despesas de R$ 110.000,00 (cento e dez mil reais),* ***apurar a situação dos familiares das vítimas da queda do avião que transportava os jogadores, comissão técnica e diretoria da Associação Chapecoense de Futebol assim como os familiares dos jornalistas e convidados que perderam suas vidas naquele terrível acidente aéreo****. O objetivo desta CPI é* ***investigar e identificar o motivo pelos quais os familiares ainda não terem recebido suas devidas indenizações****. – Grifos nossos*

Após a indicação dos seus membros pelos líderes partidários, conforme é explicitado no quadro que se segue, a CPICHAPE foi instalada no dia 11 de dezembro de 2019, tendo sido eleitos os Senadores Jorginho Mello (PL/SC) e Dário Berger (MDB/SC) como Presidente e vice-Presidente da comissão parlamentar de inquérito - CPICHAPE, respectivamente.

O Senador Izalci Lucas (PSDB/DF) foi designado Relator do inquérito parlamentar da CPICHAPE.

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, REPUBLICANOS, PP)	
Dário Berger (MDB)	1. Marcio Bittar (MDB)
Mecias de Jesus (REPUBLICANOS)	
Esperidião Amin (PP)	
Bloco Parlamentar Senado Independente (PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)	
Leila Barros (PSB)	1. VAGO
Jorge Kajuru (CIDADANIA)	
Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)	
Izalci Lucas (PSDB)	1. VAGO
PODEMOS	
Eduardo Girão (PODEMOS)	1. Marcos do Val (PODEMOS)
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)	
VAGO	1. VAGO
Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)	
Jorginho Mello (PL)	1. VAGO
PSD	
Otto Alencar (PSD)	1. Nelsinho Trad (PSD)

COMPOSIÇÃO DA CPICHAPE (INSTALAÇÃO)

Registre-se que o prazo da Comissão Parlamentar de Inquérito da Chapecoense (CPICHAPE) foi prorrogado pelo Requerimento (RQS) nº 264/2022, de autoria do Senador Jorginho Mello (PL/SC), nestes termos:

> *A prorrogação da CPI se faz necessário visto que as investigações ainda estão em curso e é necessário mais tempo para a sua finalização. O relatório já está também em vias de ser finalizado, contudo pontos importantes precisam ser melhor analisados. Cumpre destacar que a CPI da Chapecoense já obteve importantes vitórias, contudo ainda entendemos necessário prorrogar por mais 90 dias antes de encerrarmos os trabalhos.*

Nessa oportunidade, a composição da Comissão Parlamentar de Inquérito da Chapecoense (CPICHAPE) já havia se modificado e era a seguinte:

Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, PP)	
Dário Berger (PSB)	1. Marcio Bittar (UNIÃO)
Mecias de Jesus (REPUBLICANOS)	
Esperidião Amin (PP)	
Bloco Parlamentar Juntos pelo Brasil (PODEMOS, PSDB)	
Izalci Lucas (PSDB)	1. VAGO
Jorge Kajuru (PODEMOS)	2. VAGO
Eduardo Girão (PODEMOS)	
Bloco Parlamentar PSD/Republicanos (PSD, REPUBLICANOS)	
Sérgio Petecão (PSD)	1. Nelsinho Trad (PSD)
Bloco Parlamentar Vanguarda (PL)	
Jorginho Mello (PL)	1. Marcos Rogério (PL)
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS, PSB)	
Paulo Rocha (PT)	1. Zenaide Maia (PROS)
PDT/CIDADANIA/REDE (REDE, PDT, CIDADANIA)	
Leila Barros (PDT)	1. VAGO
VAGO	

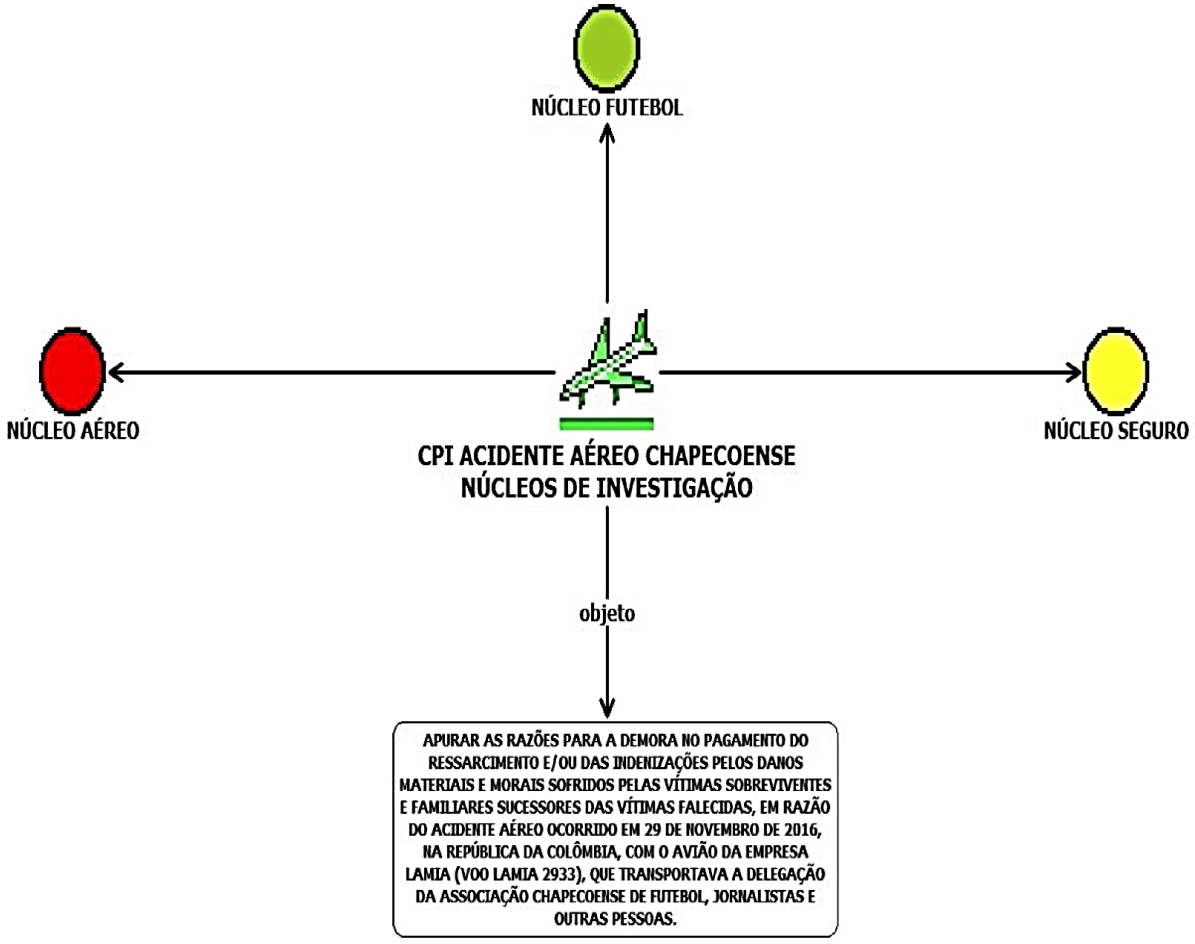
COMPOSIÇÃO DA CPICHAPE (PRORROGAÇÃO)

DO OBJETO DA INVESTIGAÇÃO

A investigação, no âmbito do Parlamento, buscou identificar as causas para o retardamento no pagamento das indenizações pelos danos materiais e morais infligidos às vítimas sobreviventes e aos familiares sucessores das vítimas falecidas, em decorrência do acidente aéreo havido em 29 de novembro de 2016, na República da Colômbia, com o avião da empresa LaMia (voo LaMia CP2933), que transportava a delegação da Associação Chapecoense de Futebol, jornalistas e convidados.

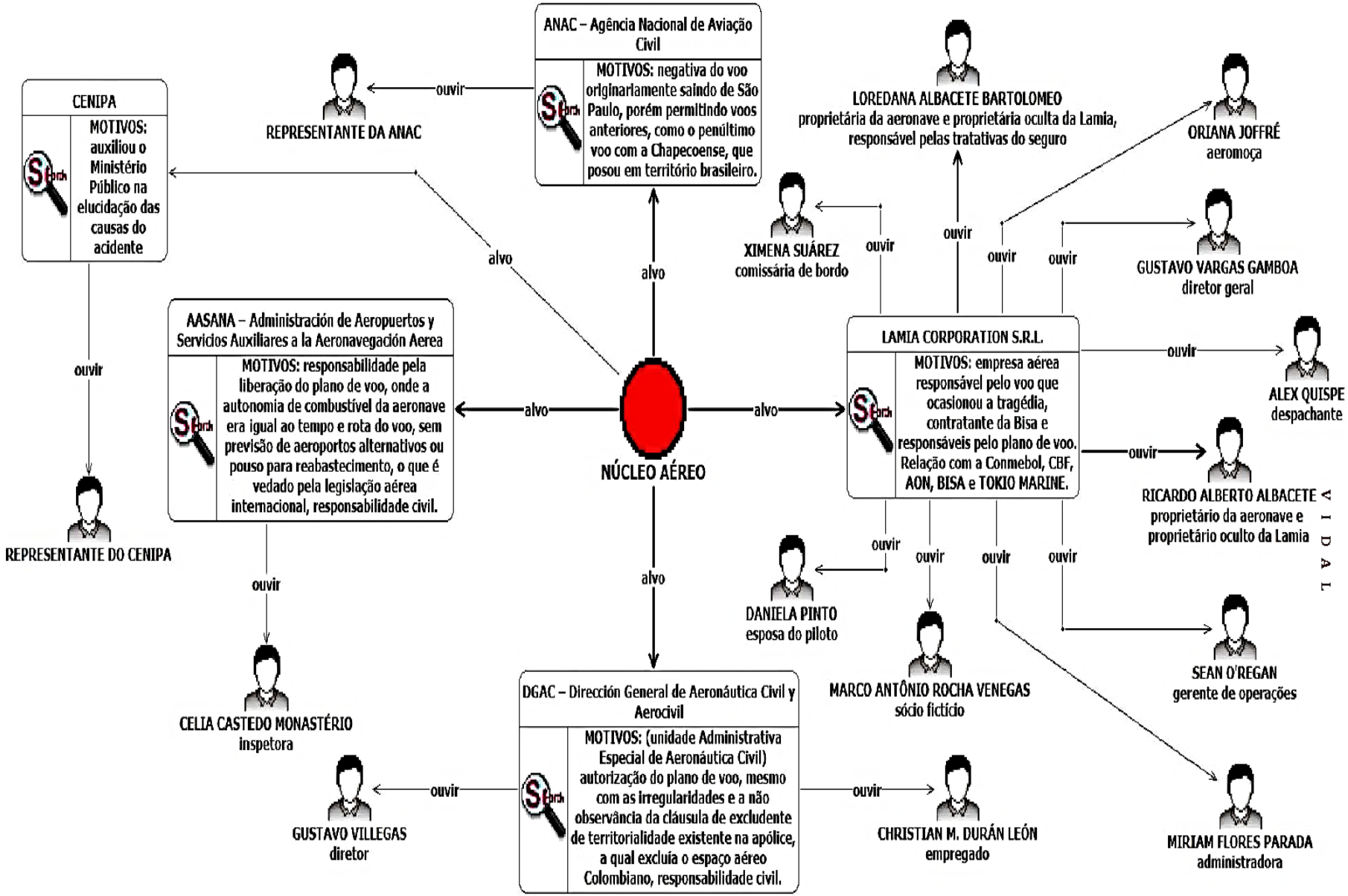
DA ESTRATÉGIA DE INVESTIGAÇÃO

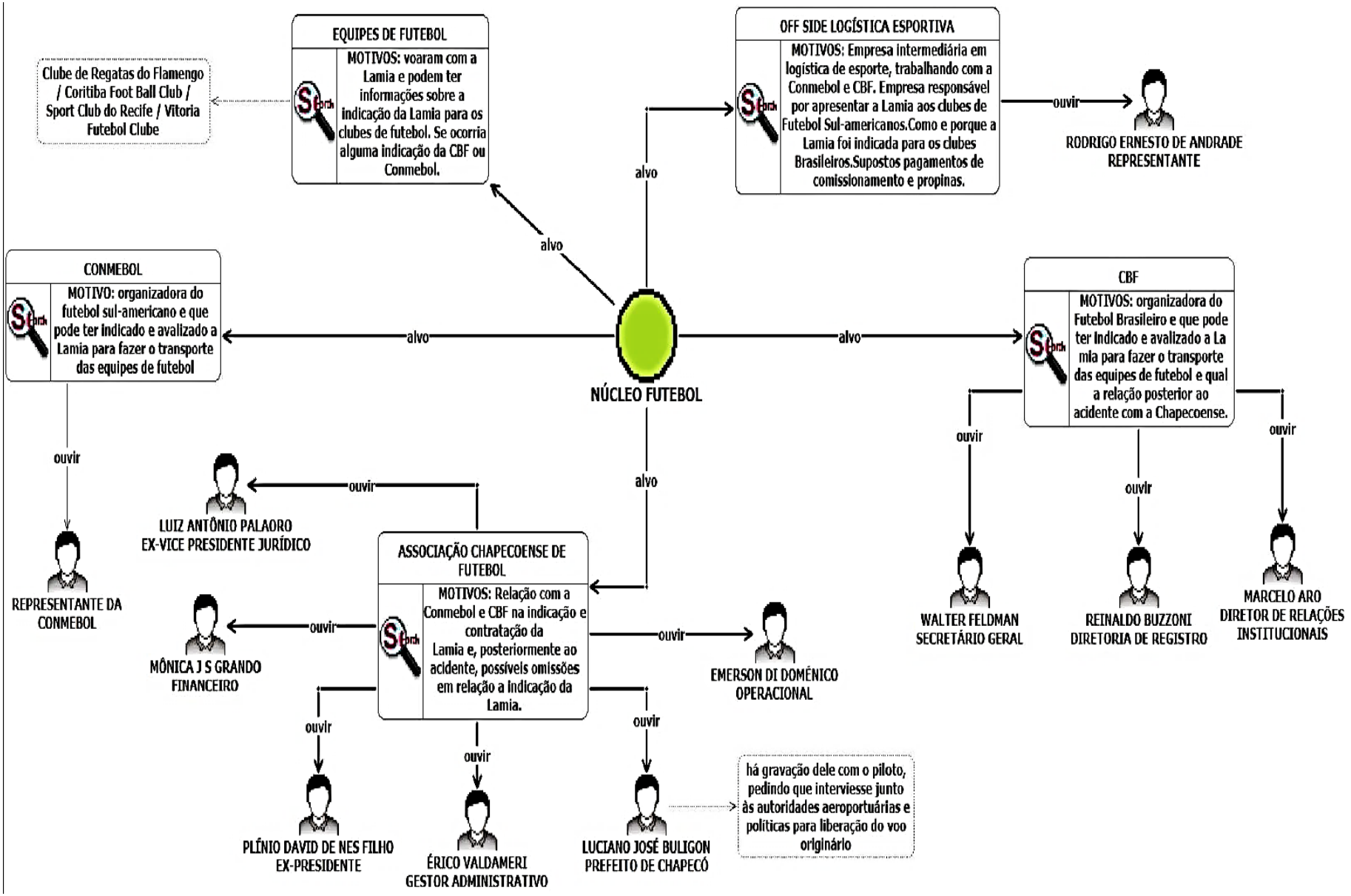
A investigação da CPICHAPE identificou três grupos de interesse, a saber: "**Núcleo Aéreo**", "**Núcleo Futebol**" e "**Núcleo Seguro**".

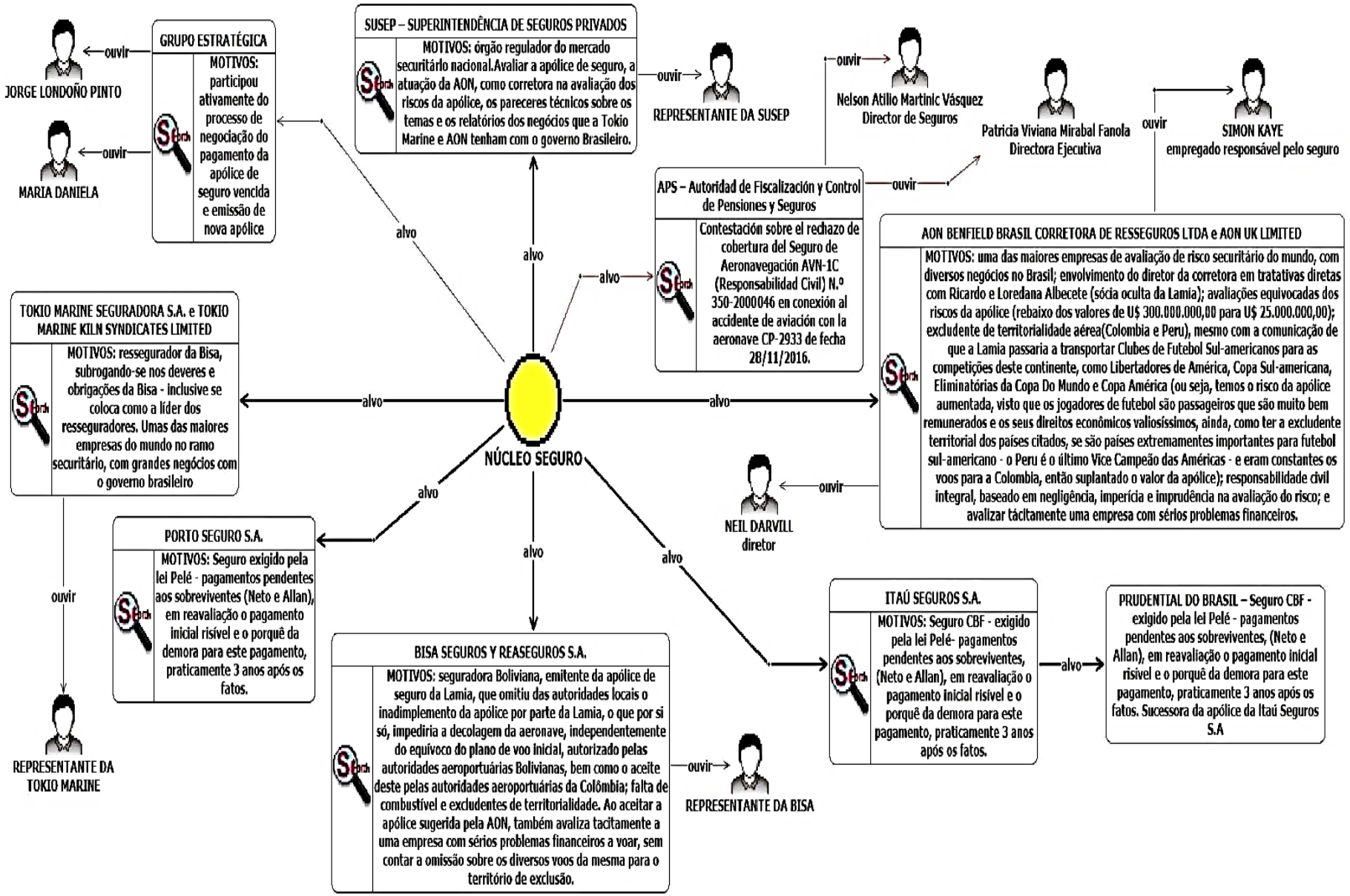


Para cada um desses três "**Núcleos Investigativos**", foram identificados os alvos relevantes para a investigação da CPICHAPE.

As três diagramações que se seguem explicitam tais alvos e respectivos motivos que fundamentaram os desdobramentos desencadeados na investigação da CPICHAPE.


ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
MOTIVOS: negativa do voo originariamente saindo de São Paulo, porém permitindo voos anteriores, como o penúltimo voo com a Chapecoense, que posou em território brasileiro.
REPRESENTANTE DA ANAC
ouvir
CENIPA
MOTIVOS: auxiliou o Ministério Público na elucidação das causas do acidente
REPRESENTANTE DO CENIPA
ouvir
alvo
AASANA – Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Aeronavegación Aerea
MOTIVOS: responsabilidade pela liberação do plano de voo, onde a autonomia de combustível da aeronave era igual ao tempo e rota do voo, sem previsão de aeroportos alternativos ou pouso para reabastecimento, o que é vedado pela legislação aérea internacional, responsabilidade civil.
CELIA CASTEDO MONASTÉRIO
inspetora
ouvir
NÚCLEO AÉREO
alvo
alvo
alvo
alvo
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil y Aerocivil
MOTIVOS: (unidade Administrativa Especial de Aeronáutica Civil) autorização do plano de voo, mesmo com as irregularidades e a não observância da cláusula de excludente de territorialidade existente na apólice, a qual excluía o espaço aéreo Colombiano, responsabilidade civil.
GUSTAVO VILLEGAS
diretor
ouvir
CHRISTIAN M. DURÁN LEÓN
empregado
ouvir
LAMIA CORPORATION S.R.L.
MOTIVOS: empresa aérea responsável pelo voo que ocasionou a tragédia, contratante da Bisa e responsáveis pelo plano de voo. Relação com a Conmebol, CBF, AON, BISA e TOKIO MARINE.
LOREDANA ALBACETE BARTOLOMEO
proprietária da aeronave e proprietária oculta da Lamia, responsável pelas tratativas do seguro
XIMENA SUÁREZ
comissária de bordo
DANIELA PINTO
esposa do piloto
MARCO ANTÔNIO ROCHA VENEGAS
sócio fictício
ORIANA JOFFRÉ
aeromoça
GUSTAVO VARGAS GAMBOA
diretor geral
ALEX QUISPE
despachante
RICARDO ALBERTO ALBACETE
proprietário da aeronave e proprietário oculto da Lamia
SEAN O'REGAN
gerente de operações
MIRIAM FLORES PARADA
administradora
ouvir
VIDAL


EQUIPES DE FUTEBOL
MOTIVOS: voaram com a Lamia e podem ter informações sobre a indicação da Lamia para os clubes de futebol. Se ocorria alguma indicação da CBF ou Conmebol.
Clube de Regatas do Flamengo / Coritiba Foot Ball Club / Sport Club do Recife / Vitoria Futebol Clube
OFF SIDE LOGÍSTICA ESPORTIVA
MOTIVOS: Empresa intermediária em logística de esporte, trabalhando com a Conmebol e CBF. Empresa responsável por apresentar a Lamia aos clubes de Futebol Sul-americanos.Como e porque a Lamia foi indicada para os clubes Brasileiros.Supostos pagamentos de comissionamento e propinas.
ouvir
RODRIGO ERNESTO DE ANDRADE
REPRESENTANTE
alvo
alvo
CONMEBOL
MOTIVO: organizadora do futebol sul-americano e que pode ter indicado e avalizado a Lamia para fazer o transporte das equipes de futebol
alvo
NÚCLEO FUTEBOL
alvo
CBF
MOTIVOS: organizadora do Futebol Brasileiro e que pode ter indicado e avalizado a Lamia para fazer o transporte das equipes de futebol e qual a relação posterior ao acidente com a Chapecoense.
ouvir
ouvir
ouvir
alvo
ouvir
LUIZ ANTÔNIO PALAORO
EX-VICE PRESIDENTE JURÍDICO
ouvir
REPRESENTANTE DA CONMEBOL
ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
MOTIVOS: Relação com a Conmebol e CBF na indicação e contratação da Lamia e, posteriormente ao acidente, possíveis omissões em relação a indicação da Lamia.
ouvir
MÔNICA J S GRANDO
FINANCEIRO
ouvir
EMERSON DI DOMÊNICO
OPERACIONAL
ouvir
ouvir
ouvir
PLÍNIO DAVID DE NES FILHO
EX-PRESIDENTE
ÉRICO VALDAMERI
GESTOR ADMINISTRATIVO
LUCIANO JOSÉ BULIGON
PREFEITO DE CHAPECÓ
há gravação dele com o piloto, pedindo que interviesse junto às autoridades aeroportuárias e políticas para liberação do voo originário
WALTER FELDMAN
SECRETÁRIO GERAL
REINALDO BUZZONI
DIRETORIA DE REGISTRO
MARCELO ARO
DIRETOR DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS


NÚCLEO SEGURO
alvo
GRUPO ESTRATÉGICA
MOTIVOS: participou ativamente do processo de negociação do pagamento da apólice de seguro vencida e emissão de nova apólice
ouvir
JORGE LONDOÑO PINTO
ouvir
MARIA DANIELA
SUSEP – SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS
MOTIVOS: órgão regulador do mercado securitário nacional.Avaliar a apólice de seguro, a atuação da AON, como corretora na avaliação dos riscos da apólice, os pareceres técnicos sobre os temas e os relatórios dos negócios que a Tokio Marine e AON tenham com o governo Brasileiro.
ouvir
REPRESENTANTE DA SUSEP
APS – Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros
Contestación sobre el rechazo de cobertura del Seguro de Aeronavegación AVN-1C (Responsabilidad Civil) N.º 350-2000046 en conexión al accidente de aviación con la aeronave CP-2933 de fecha 28/11/2016.
ouvir
Nelson Atilio Martinic Vásquez
Director de Seguros
Patricia Viviana Mirabal Fanola
Directora Ejecutiva
ouvir
SIMON KAYE
empregado responsável pelo seguro
AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA e AON UK LIMITED
MOTIVOS: uma das maiores empresas de avaliação de risco securitário do mundo, com diversos negócios no Brasil; envolvimento do diretor da corretora em tratativas diretas com Ricardo e Loredana Albecete (sócia oculta da Lamia); avaliações equivocadas dos riscos da apólice (rebaixo dos valores de U$ 300.000.000,00 para U$ 25.000.000,00); excludente de territorialidade aérea(Colombia e Peru), mesmo com a comunicação de que a Lamia passaria a transportar Clubes de Futebol Sul-americanos para as competições deste continente, como Libertadores de América, Copa Sul-americana, Eliminatórias da Copa Do Mundo e Copa América (ou seja, temos o risco da apólice aumentada, visto que os jogadores de futebol são passageiros que são muito bem remunerados e os seus direitos econômicos valiosíssimos, ainda, como ter a excludente territorial dos países citados, se são países extremamentes importantes para futebol sul-americano - o Peru é o último Vice Campeão das Américas - e eram constantes os voos para a Colombia, então suplantado o valor da apólice); responsabilidade civil integral, baseado em negligência, imperícia e imprudência na avaliação do risco; e avalizar tácitamente uma empresa com sérios problemas financeiros.
ouvir
NEIL DARVILL
diretor
TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. e TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED
MOTIVOS: ressegurador da Bisa, subrogando-se nos deveres e obrigações da Bisa - inclusive se coloca como a líder dos resseguradores. Umas das maiores empresas do mundo no ramo securitário, com grandes negócios com o governo brasileiro
ouvir
REPRESENTANTE DA TOKIO MARINE
PORTO SEGURO S.A.
MOTIVOS: Seguro exigido pela lei Pelé - pagamentos pendentes aos sobreviventes (Neto e Allan), em reavaliação o pagamento inicial risível e o porquê da demora para este pagamento, praticamente 3 anos após os fatos.
BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.
MOTIVOS: seguradora Boliviana, emitente da apólice de seguro da Lamia, que omitiu das autoridades locais o inadimplemento da apólice por parte da Lamia, o que por si só, impediria a decolagem da aeronave, independentemente do equívoco do plano de voo inicial, autorizado pelas autoridades aeroportuárias Bolivianas, bem como o aceite deste pelas autoridades aeroportuárias da Colômbia; falta de combustível e excludentes de territorialidade. Ao aceitar a apólice sugerida pela AON, também avaliza tacitamente a uma empresa com sérios problemas financeiros a voar, sem contar a omissão sobre os diversos voos da mesma para o território de exclusão.
ouvir
REPRESENTANTE DA BISA
ITAÚ SEGUROS S.A.
MOTIVOS: Seguro CBF - exigido pela lei Pelé- pagamentos pendentes aos sobreviventes, (Neto e Allan), em reavaliação o pagamento inicial risível e o porquê da demora para este pagamento, praticamente 3 anos após os fatos.
alvo
PRUDENTIAL DO BRASIL – Seguro CBF - exigido pela lei Pelé - pagamentos pendentes aos sobreviventes, (Neto e Allan), em reavaliação o pagamento inicial risível e o porquê da demora para este pagamento, praticamente 3 anos após os fatos. Sucessora da apólice da Itaú Seguros S.A

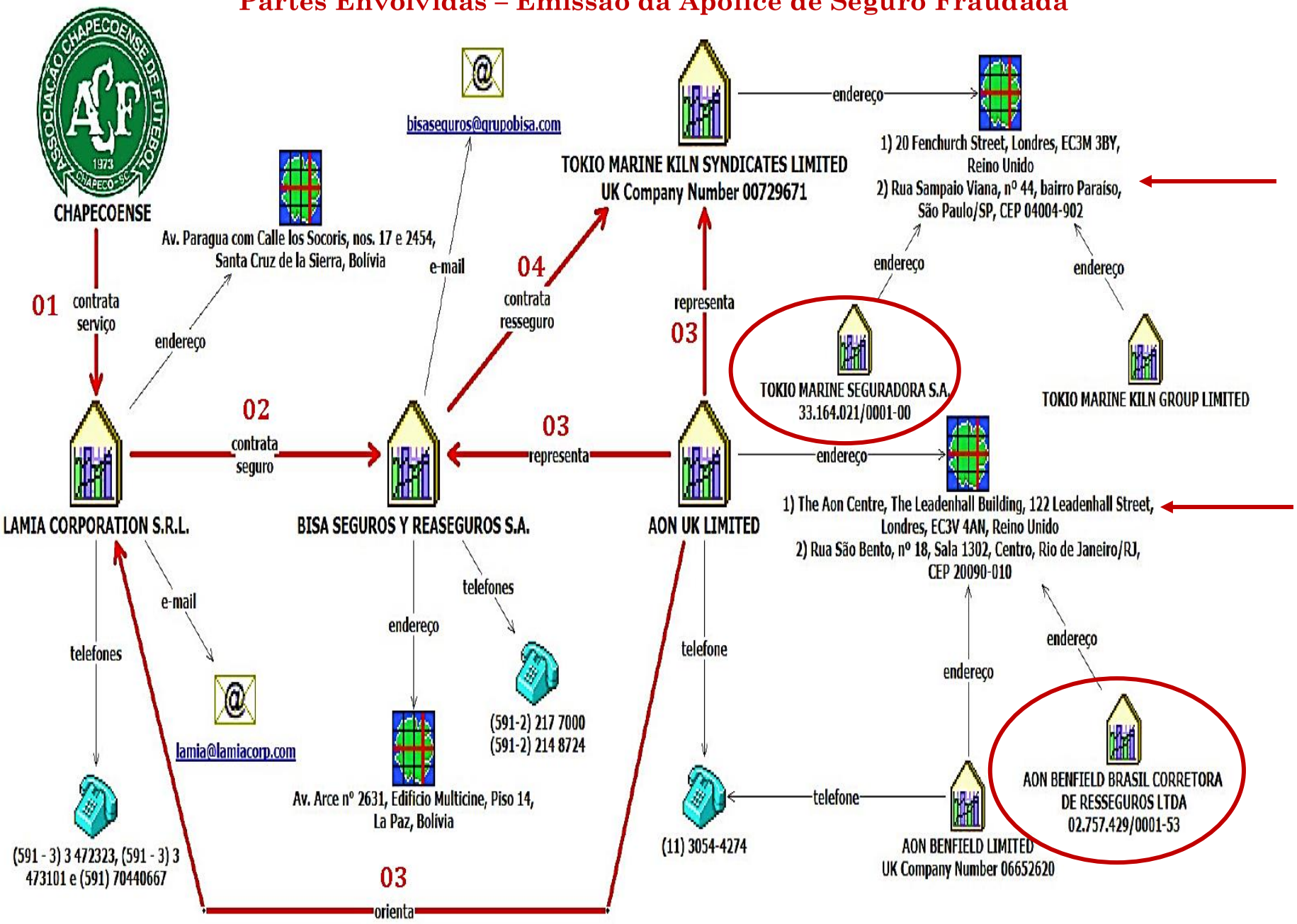
ANÁLISE DOCUMENTAL E PERÍCIAS TÉCNICAS

DAS PARTES ENVOLVIDAS

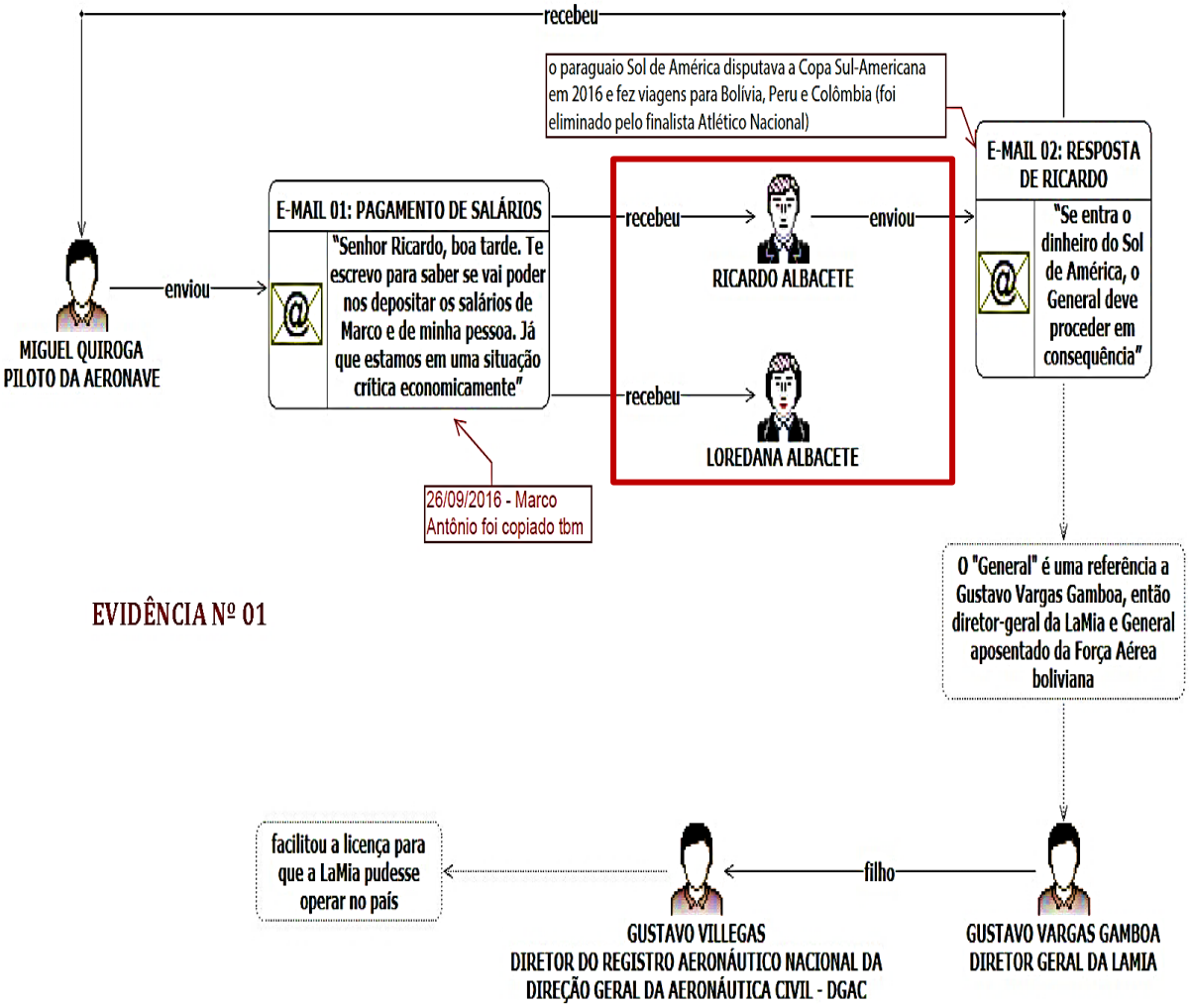
- **ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL** (contratante do serviço de transporte aéreo)
- **LaMia CORPORATION S.R.L.** (contratada para o serviço de transporte aéreo)
- **BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.** (seguradora da contratada)
- **AON UK LIMITED e GRUPO ESTRATÉGICA** (corretoras da resseguradora e da seguradora)
- **TOKIO MARINE KILN LIMITED** (resseguradora líder da operação)

Se de um lado, há a Associação Chapecoense de Futebol e os familiares das vítimas; de outro, há 05 (cinco) empresas que são igualmente responsáveis pela indenização, uma vez que tiveram participação direta na emissão da apólice de seguro, tudo indica, fraudada. Conforme diagramação que se segue, a Chapecoense contratou serviço de transporte aéreo junto à empresa LaMia Corporation S.R.L., sediada na Bolívia **(evento 01)**. A LaMia, por sua vez, contratou seguro com a Bisa Seguros, também sediada na Bolívia **(evento 02)**. A Bisa Seguros, por seu lado, contratou resseguro com a Tokio Marine, sediada no Reino Unido **(evento 04)**. Tanto a corretora Aon UK quanto a corretora Grupo Estratégica (antiga Aon Bolívia) funcionaram como representantes da seguradora/resseguradora e "advisor" (orientadores) da LaMia **(evento 03)**. Registre-se que a Tokio Marine e a Aon UK têm representação no Brasil.

Partes Envolvidas – Emissão da Apólice de Seguro Fraudada



No que se refere à empresa LaMia Corporation S.R.L., aliás, importante registrar que há, nos autos, trocas de e-mails que evidenciam a ligação de Ricardo Albacete com a LaMia S.R.L. Nesses e-mails, o empresário fala sobre acordos financeiros de voos e sobre a empresa. Tudo indica que o empresário Ricardo Albacete e sua filha, Loredana Albacete, controlavam efetivamente toda a operação da companhia aérea LaMia S.R.L. em território boliviano. Inclusive, a viúva do piloto e uma comissária da empresa confirmaram a ligação direta de Ricardo e Loredana Albacete com a companhia aérea do voo que vitimou a delegação da Chapecoense. Documentos e declarações de funcionários (via chats) atestaram esses vínculos, como segue:



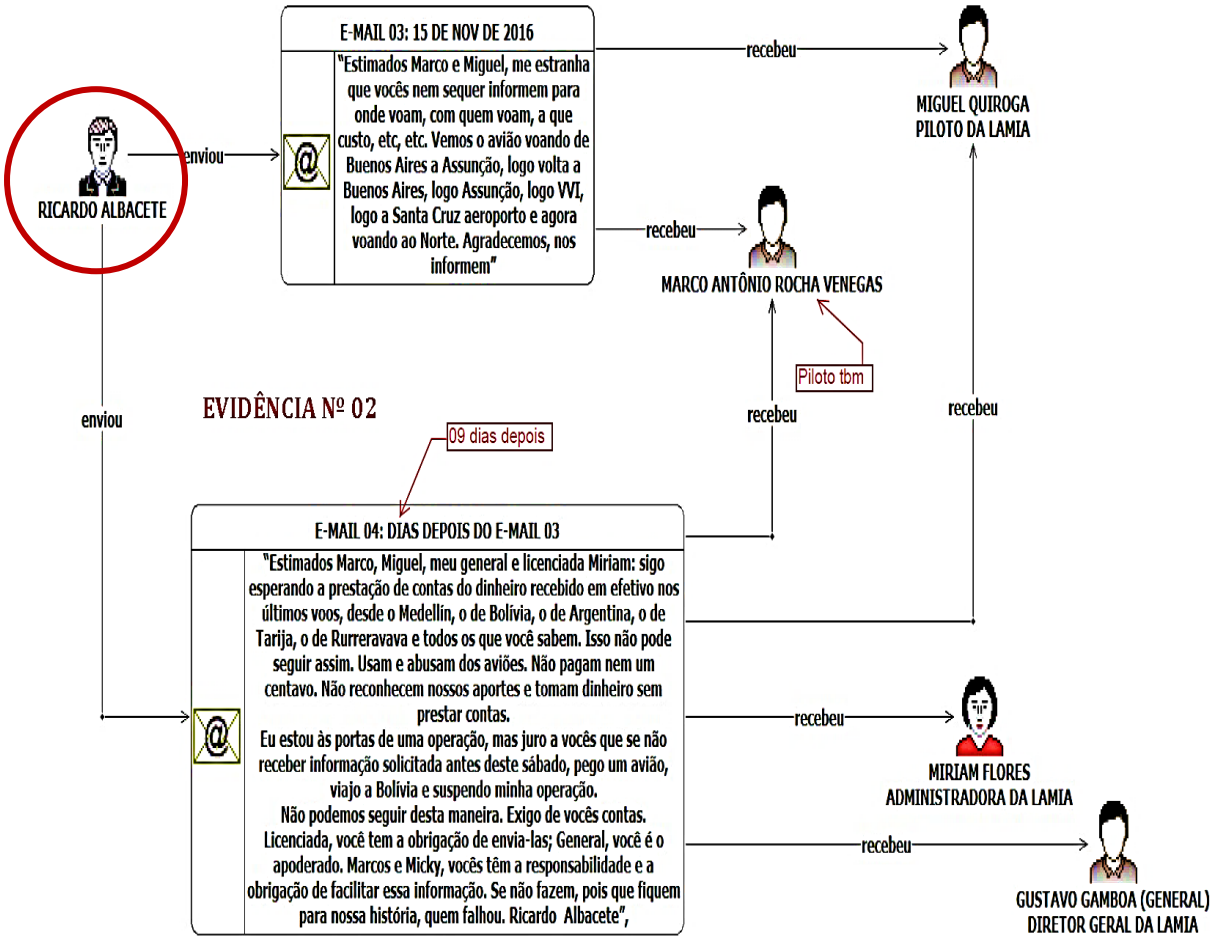
A **evidência nº 01,** antes retratada, explicita claramente o poder de mando de Ricardo Albacete sobre a LaMia S.R.L. Em 26 de setembro de 2016, cerca de 02 (dois) meses antes do acidente, Miguel Quiroga (piloto vitimado da aeronave CP2933) encaminha e-mail para Ricardo Albacete e Loredana Albacete e os questiona sobre o pagamento de salário. Imediatamente, Ricardo Albacete responde e diz que Gustavo Vargas Gamboa (conhecido por "General"), Diretor Geral da LaMia S.R.L., providenciará o depósito assim que *"entrar o dinheiro do Sol de América"* (time de futebol paraguaio que disputava a Copa Sul-Americana e que fez viagens para a Bolívia, Peru e Colômbia).

Registre-se que Gustavo Vargas Gamboa é pai de Gustavo Villegas, que seria o Diretor de Registro Aeronáutico Nacional da Direção Geral da Aeronáutica Civil (DGAC) da Bolívia – órgão esse responsável justamente pela fiscalização dos voos e certificação das aeronaves naquele país. Há, inclusive, a suspeita de que Villegas tenha facilitado a licença para que a LaMia pudesse operar na Bolívia.

A **evidência nº 02** a seguir revela dois e-mails enviados por Ricardo Albacete a Miguel Quiroga (falecido no acidente) e a Marco Antônio Venegas, ambos pilotos da LaMia S.R.L. (o segundo e-mail também foi enviado para Miriam Flores, administradora da LaMia S.R.L., e para Gustavo Gamboa, Diretor Geral da LaMia S.R.L.).

No primeiro e-mail, de 15 de novembro de 2016 (cerca de duas semanas antes do acidente), Ricardo Albacete cobra dos pilotos da LaMia S.R.L. informações sobre os voos que eles estavam realizando. Já no segundo e-mail (cinco dias antes do acidente), Ricardo Albacete

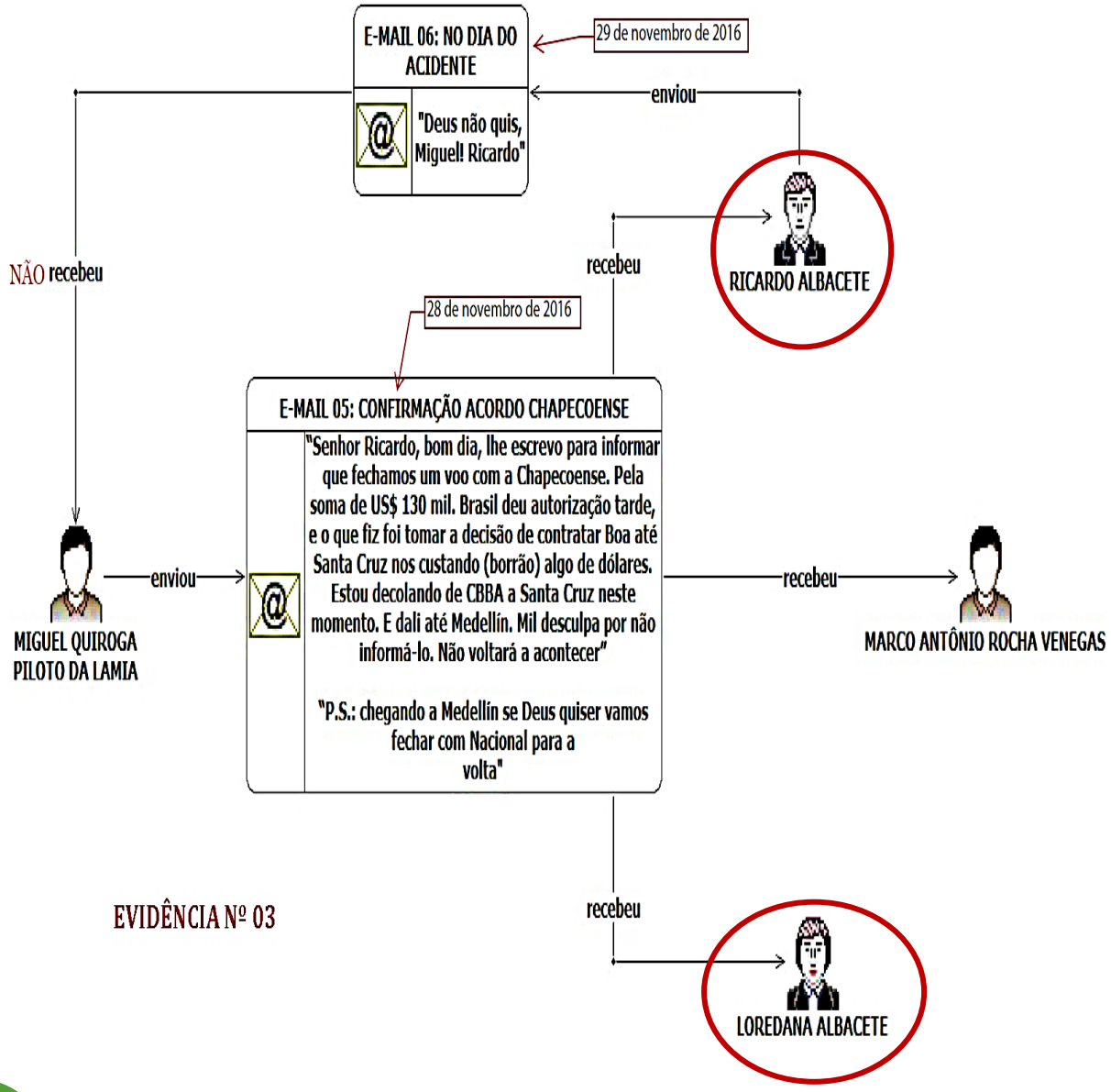
volta a cobrar mais incisivamente uma prestação de contas dos voos realizados, sob pena de suspender a operação da empresa LaMia S.R.L. Ambos os e-mails explicitam o poder de "mando" de Ricardo Albacete sobre a LaMia S.R.L.



Após a cobrança de Ricardo Albacete, Miguel Quiroga (piloto da LaMia S.R.L. falecido no acidente) passa a prestar contas dos voos realizados. Por exemplo, no dia 28 de novembro de 2016, véspera do acidente, Quiroga enviou e-mail a Ricardo Albacete (copiando Marco Antônio Venegas e Loredana Albacete) para confirmar o voo contratado com a Chapecoense. Diz que o valor do contrato foi de 130 mil dólares e que a empresa BOA levaria a delegação da Chapecoense até Santa

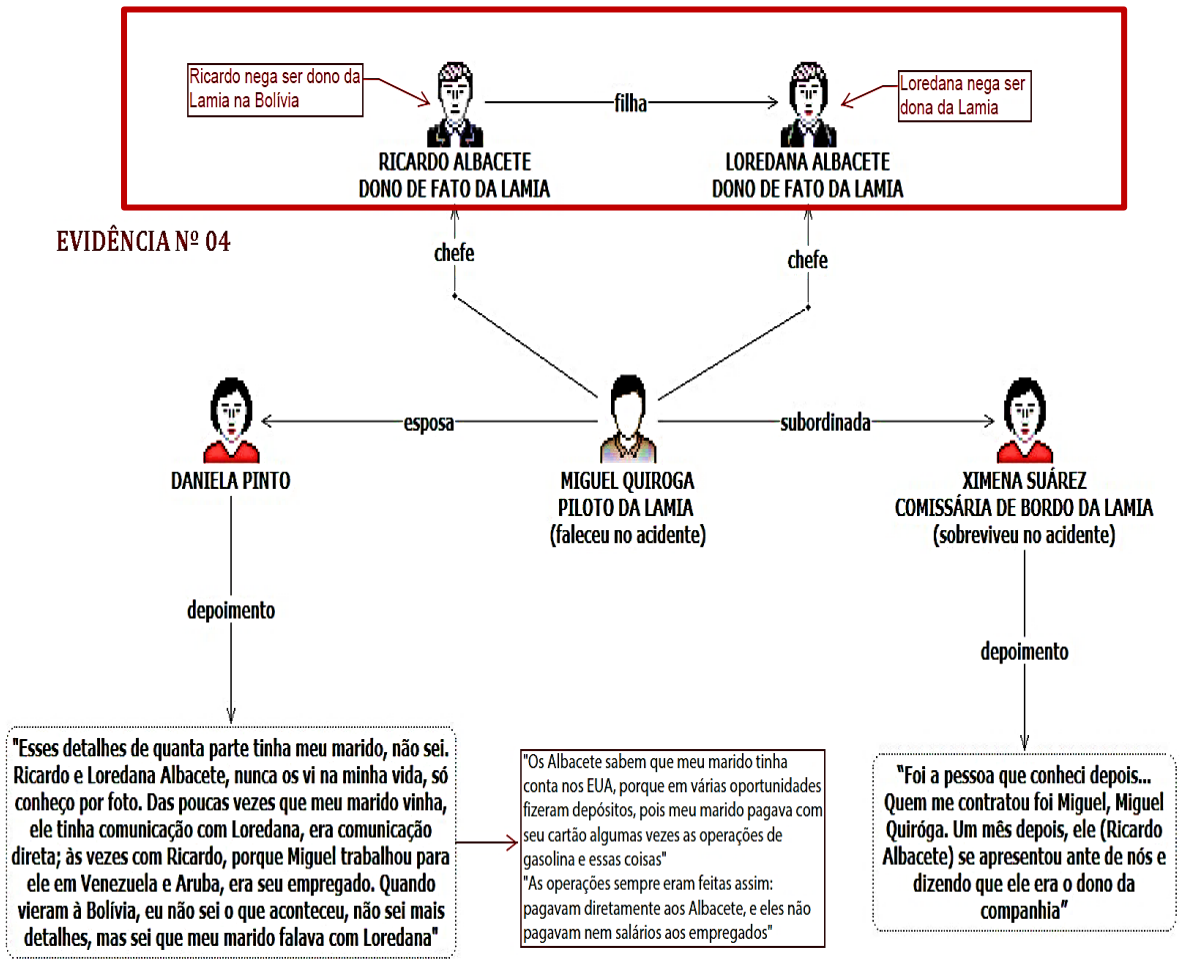
Cruz (Bolívia) e, de lá, ele (Quiroga) a levaria até Medelim (Colômbia). Informa ainda que iria se deslocar de Cochabamba (Bolívia) até Santa Cruz (Bolívia) para pegar a delegação da Chapecoense. Ao final da mensagem, Quiroga diz que *"chegando a Medelim, se Deus quiser, vamos fechar com Nacional para a volta"* – **evidência nº 03**.

Ricardo Albacete, após tomar conhecimento do acidente com o voo, já em 29 de novembro de 2016, respondeu: *"Deus não quis Miguel!"*

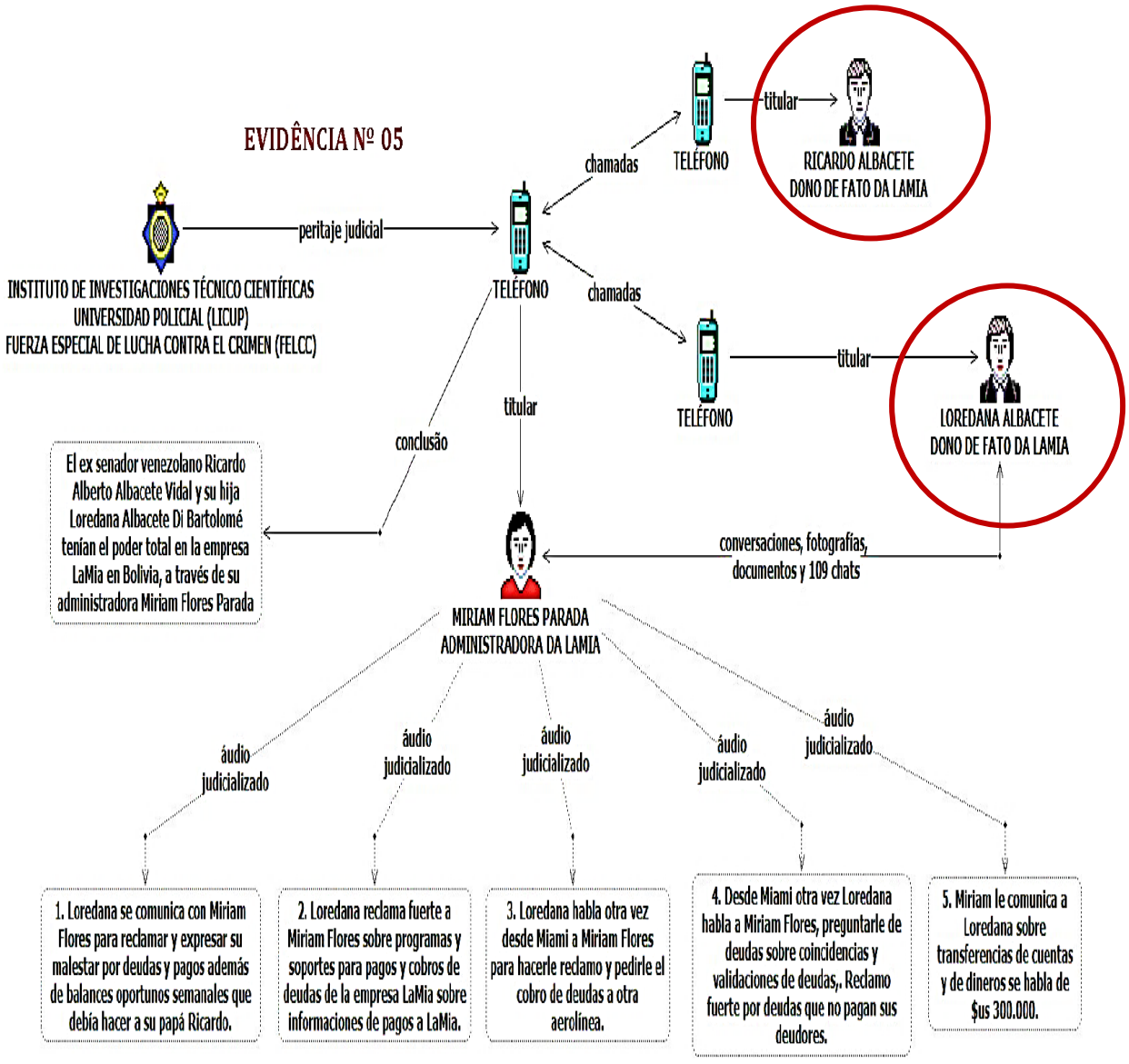


Para além das mensagens de e-mail, há depoimentos que confirmam o poder de "mando" de Ricardo e Loredana Albacete sobre a LaMia Corporation S.R.L. Por exemplo, Daniela Pinto (esposa de Miguel Quiroga – piloto da LaMia falecido no acidente) asseverou em depoimento que seu marido era empregado de Ricardo Albacete e que ele falava constantemente com Loredana Albacete. Disse ainda que os Albacete depositavam recursos na conta de Miguel Quiroga.

Outro depoimento que atesta o poder de "mando" de Ricardo Albacete sobre a LaMia S.R.L. foi prestado por Ximena Suárez (comissária de bordo da LaMia, sobrevivente do acidente). Segundo ela, o próprio Ricardo Albacete se apresentou como dono da LaMia Corporation S.R.L. - **evidência nº 04**.

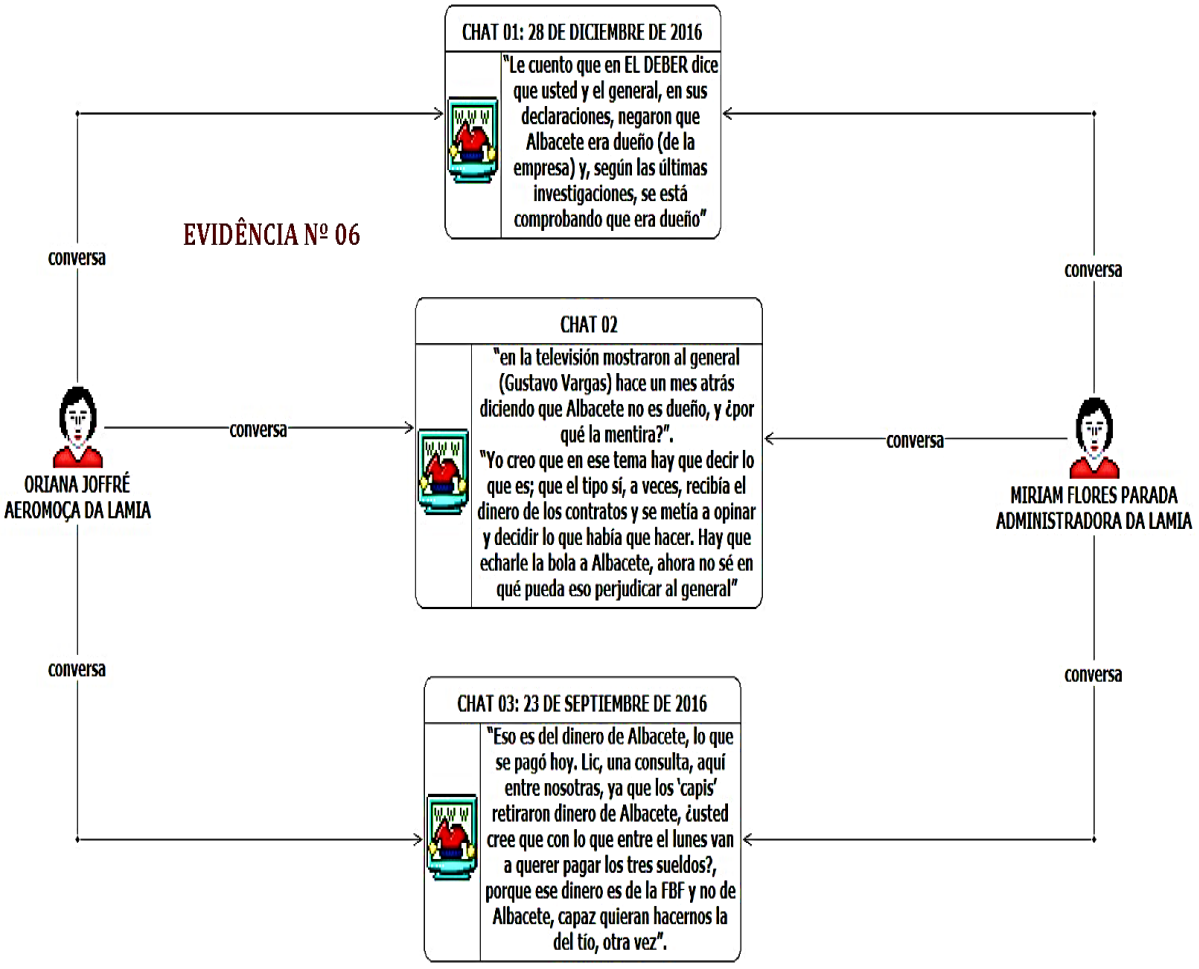


Outrossim, o Instituto de Investigaciones Técnico Científicas da Universidad Policial (LICUP), por intermédio da Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC), após perícia no telefone de Miriam Flores Parada (administradora da LaMia S.R.L.), concluiu que o ex-senador venezuelano Alberto Albacete Vidal e sua filha Loredana Albacete tinham total poder de "mando" sobre a empresa LaMia S.R.L. Tal conclusão adveio da análise de mensagens, fotografias, documentos e chats de conversas armazenados no telefone de Miriam Flores – **evidência nº 05**.



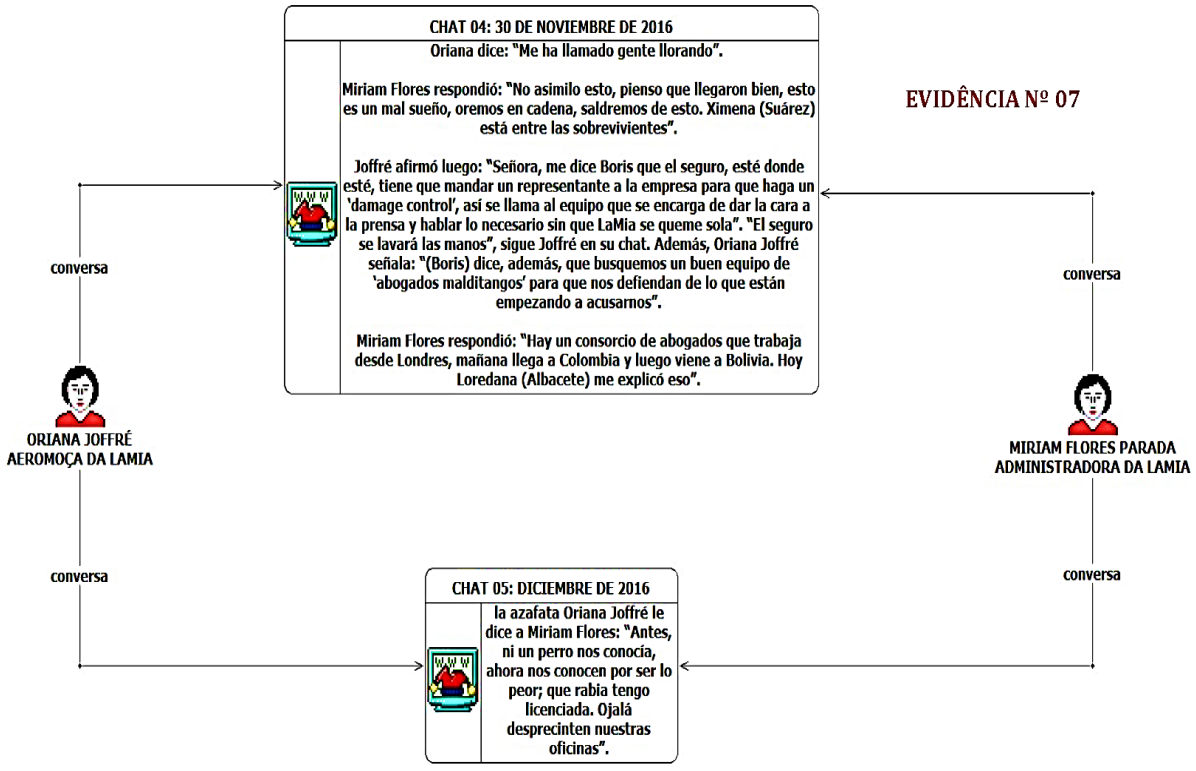
Na maioria desses áudios, Loredana Albacete cobra de Miriam Flores (administradora da empresa) uma prestação de contas das operações da LaMia Corporation S.R.L., especialmente quanto às dívidas contraídas pela empresa. Miriam Flores, por sua vez, posiciona Loredana Albacete acerca de uma transferência de recursos de 300 mil dólares.

Sobre os chats de conversas, aliás, há três mensagens trocadas entre Oriana Joffré (aeromoça da LaMia S.R.L.) e Miriam Flores Parada (administradora da LaMia S.R.L.) onde resta confirmada a tentativa de se desvincular Ricardo Albacete da LaMia Corporation S.R.L. – **evidência nº 06**.

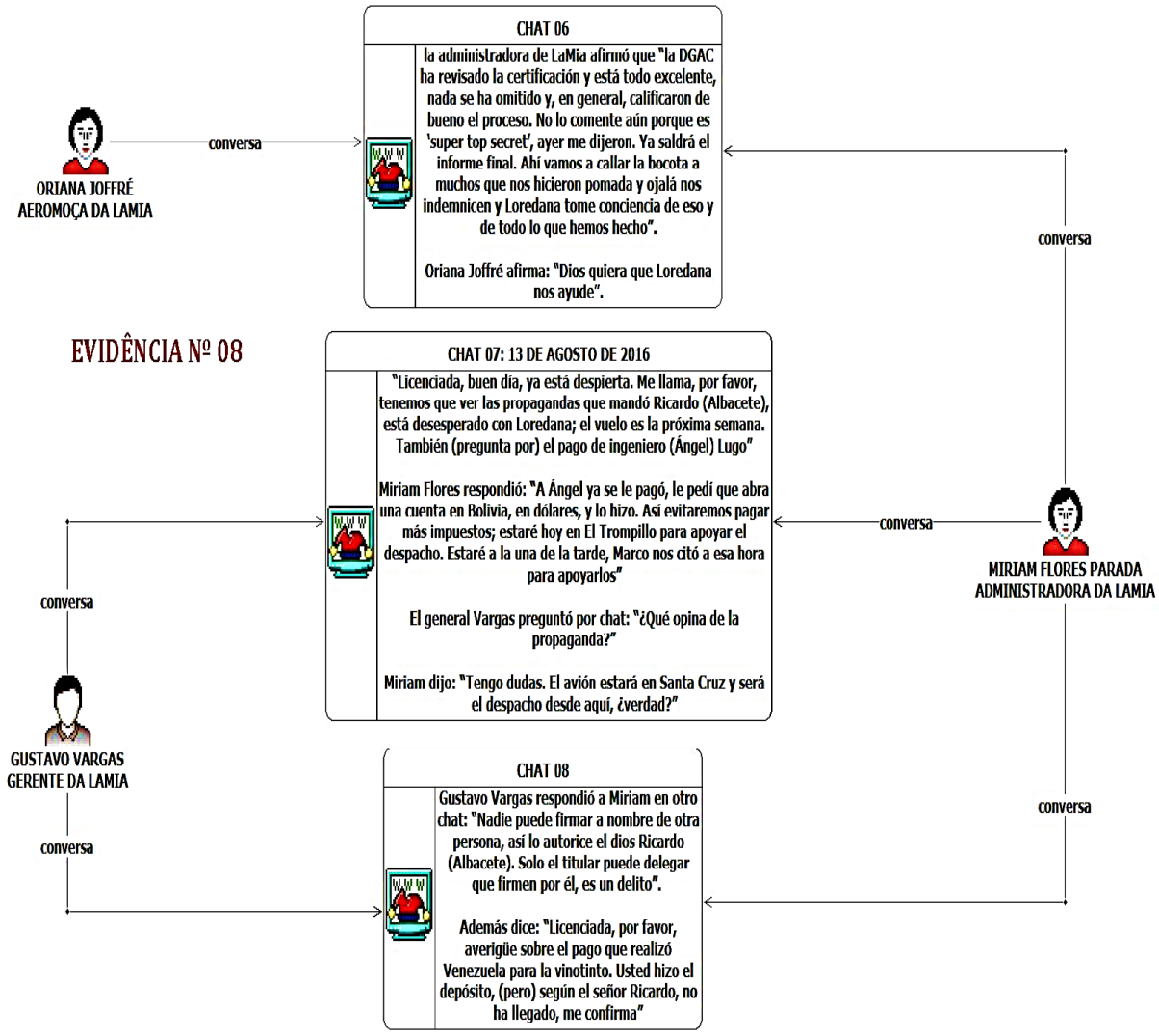


Nos chats 01 e 02, por exemplo, de 28 de dezembro de 2016 (trinta dias após o acidente, portanto), Oriana Joffré questiona Miriam Flores sobre os motivos para ela mentir, pois havia declarado que Ricardo Albacete não era o dono da LaMia S.R.L. Aliás, Gustavo Vargas Gamboa (Diretor Geral da LaMia S.R.L) também negara o vínculo de Ricardo Albacete com a empresa LaMia S.R.L. Num dos trechos da mensagem, inclusive, Joffré diz que Ricardo Albacete recebia dinheiro dos contratos da LaMia S.R.L., além de opinar e decidir sobre as operações da empresa.

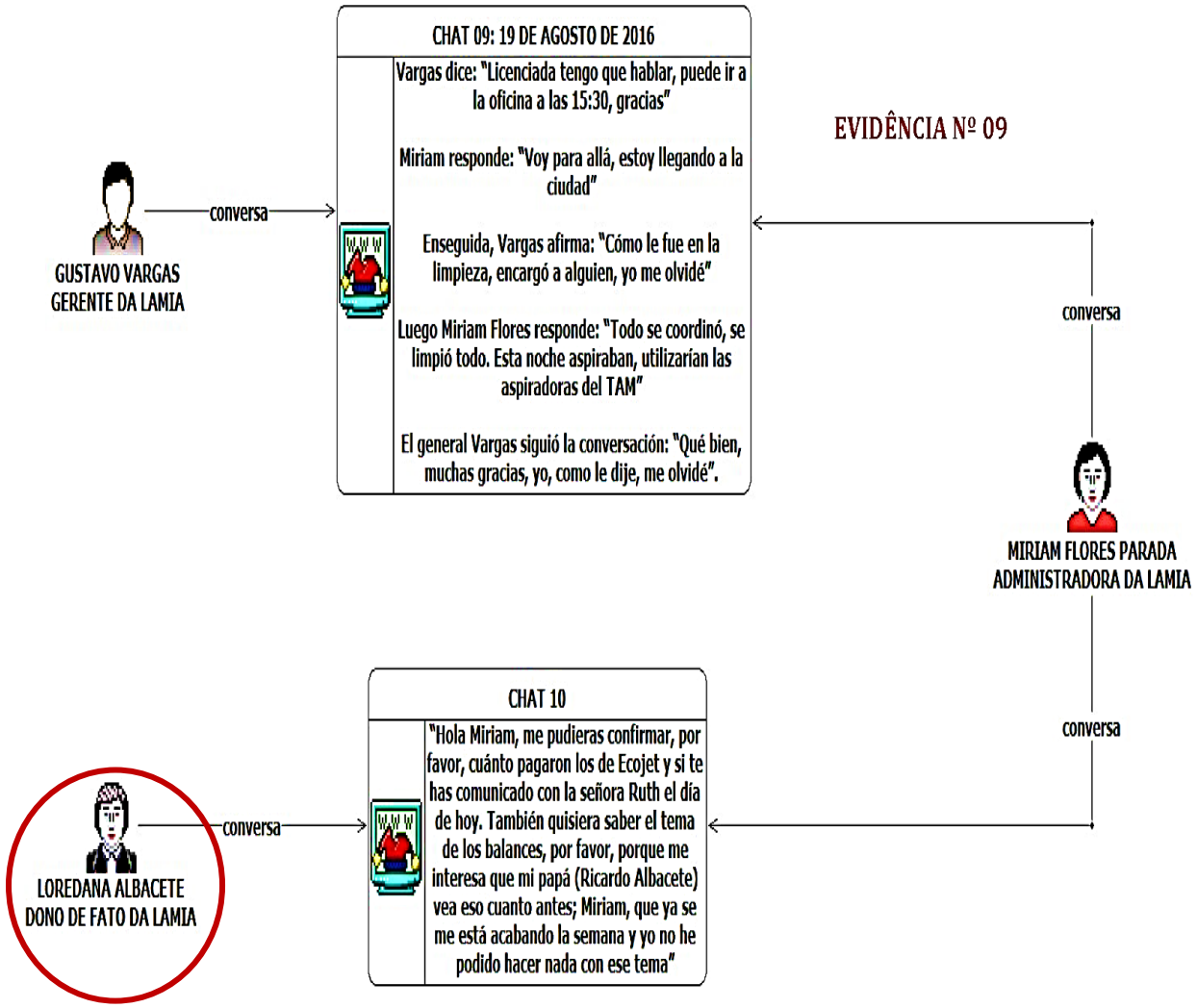
Noutro chat, de 30 de novembro de 2016 (dia seguinte ao acidente, portanto), Oriana Joffré relata a Miriam Flores a necessidade de se buscar bons advogados para defendê-los. Ao que Miriam Flores responde que Loredana Albacete havia informado que um consórcio de advogados de Londres chegaria à Bolívia – **evidência nº 07**.



No chat 06, outrossim, fica clara a importância de Loredana Albacete para a LaMia S.R.L., uma vez que Miriam Flores (administradora da companhia) e Oriana Joffré (aeromoça da LaMia) fazem menção expressa ao nome dela ao falarem sobre o processo de certificação da LaMia pelo DGAC. Já os chats 07 e 08 trazem conversa mantida entre Gustavo Vargas (Diretor Geral da LaMia S.R.L.) e Miriam Flores (administradora da LaMia S.R.L.). Neles, fica claro o poder de "mando" de Ricardo Albacete, sendo chamado, inclusive, de "deus". Falam sobre diversos pagamentos, deixando claro o controle que Ricardo Albacete exercia sobre eles – **evidência nº 08**.



Nos chats seguintes, Gustavo Vargas (Diretor Geral da LaMia S.R.L.) pede informações a Miriam Flores (administradora da LaMia S.R.L.) acerca da limpeza da aeronave e Loredana Albacete cobra Miriam Flores sobre as operações da empresa LaMia, pois gostaria de repassar as informações ao seu pai, Ricardo Albacete – **evidência nº 09**.



Diante de tantas evidências, não restam dúvidas de que Ricardo Albacete e sua filha, Loredana Albacete, exerciam o controle efetivo da empresa LaMia Corporation S.R.L. e, portanto, são responsáveis pelos atos da mencionada empresa.

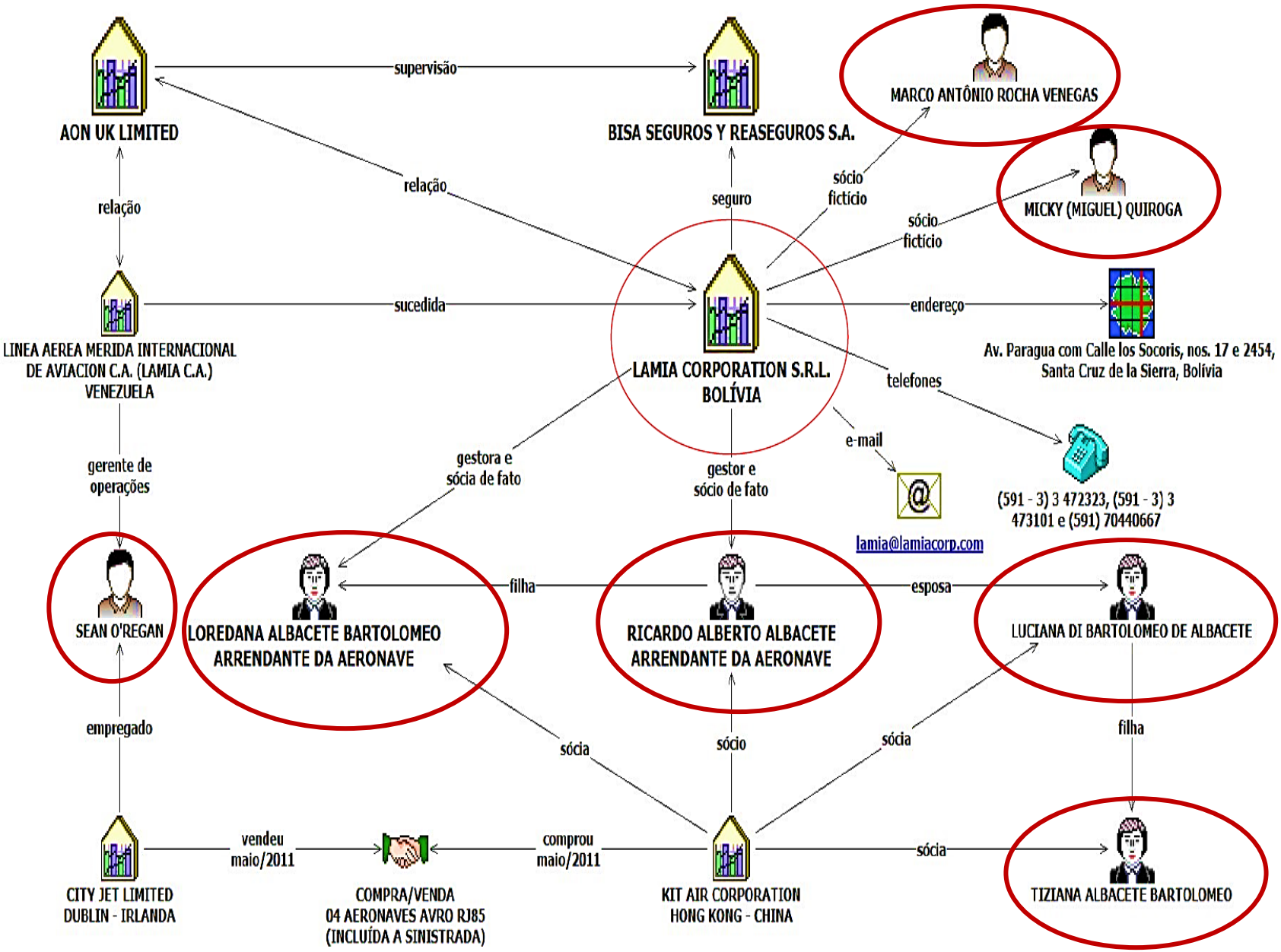
DOS FATOS RELATIVOS AO VOO

CONTRATAÇÃO DA LaMia

A Associação Chapecoense de Futebol firmou contrato com a empresa boliviana LaMia Corporation S.R.L para a prestação de serviço de transporte aéreo em dois voos. O primeiro deles, no dia 28 de novembro de 2016, com origem no Aeroporto Governador André Franco Montoro, em Guarulhos/SP, e destino ao Aeroporto Internacional José Maria Córdova, em Medellín, na Colômbia. O segundo voo, no dia 02 de dezembro de 2016, com origem no Aeroporto Internacional José Maria Córdova, em Medellín, e destino ao Aeroporto Serafin Enoss Bertaso, em Chapecó/SC. Pela prestação do serviço, o valor estabelecido em contrato foi de **US$ 130.000,00**.

Ressalte-se que o termo de contrato ajustado entre as partes previa cláusula em que a contratada, a empresa LaMia Corporation S.R.L, manteria sob a sua responsabilidade e custo, em pleno vigor e efeito, durante o período de prestação dos serviços, seguro por danos a terceiros, aos passageiros, à bagagem dos passageiros, à carga, ao correio, às construções, às outras aeronaves; enfim, uma cobertura ampla e suficiente pela responsabilidade legal com um limite único combinado (lesão corporal ou dano à propriedade) de **US$ 50.000.000,00** (cinquenta milhões de dólares norte-americanos) por cada ocorrência, cada avião e em seu conjunto em relação aos produtos decorrentes da responsabilidade legal.

Seguem os vínculos (pessoas físicas) identificados na investigação da CPICHAPE em relação à empresa LaMia Corporation


AON UK LIMITED
supervisão
BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.
MARCO ANTÔNIO ROCHA VENEGAS
relação
relação
seguro
sócio fictício
MICKY (MIGUEL) QUIROGA
sócio fictício
LINEA AEREA MERIDA INTERNACIONAL DE AVIACION C.A. (LAMIA C.A.) VENEZUELA
sucedida
LAMIA CORPORATION S.R.L. BOLÍVIA
endereço
Av. Paragua com Calle los Socoris, nos. 17 e 2454, Santa Cruz de la Sierra, Bolívia
telefones
e-mail
gerente de operações
gestora e sócia de fato
gestor e sócio de fato
(591 - 3) 3 472323, (591 - 3) 3 473101 e (591) 70440667
lamia@lamiacorp.com
SEAN O'REGAN
LOREDANA ALBACETE BARTOLOMEO
ARRENDANTE DA AERONAVE
filha
RICARDO ALBERTO ALBACETE
ARRENDANTE DA AERONAVE
esposa
LUCIANA DI BARTOLOMEO DE ALBACETE
empregado
sócia
sócio
sócia
filha
vendeu maio/2011
comprou maio/2011
sócia
CITY JET LIMITED DUBLIN - IRLANDA
COMPRA/VENDA 04 AERONAVES AVRO RJ85 (INCLUÍDA A SINISTRADA)
KIT AIR CORPORATION HONG KONG - CHINA
TIZIANA ALBACETE BARTOLOMEO

Acerca dessa contratação, aliás, constam dos autos da CPICHAPE dois termos de contratos distintos, como segue:

DIVERGÊNCIAS NOS CONTRATOS FIRMADOS ENTRE A LAMIA E A CHAPECOENSE

a) na cópia do primeiro contrato encaminhado consta que foi ele firmado entre a empresa LAMIA Corporation S.R.L, denominada "El fletante" e a Associação Chapecoense de Futebol, denominada "El fletador". Na cópia do segundo contrato aparece a empresa LAMIA Corporation S.R.L. como "El Fletante", a empresa Kite Air Corporation Limited como "La Proprietária" e a Associação Chapecoense de Futebol como "El Fletador";

b) no custo do serviço (item 3), o primeiro contrato registra um custo de US$ 130.000,00, com 9 tripulantes e estadia de 5 dias, de 28 de novembro a 02 de dezembro de 2016. No segundo contrato, o custo passa a ser de US$ 140.000,00, com 9 tripulantes e estadia de 6 dias, de 27 de novembro a 02 de dezembro de 2016;

c) o pagamento (item 4.) foi estabelecido da seguinte forma:

Contrato recebido em 15/12/2016	Contrato recebido em 05/07/2017
US$ 65.000,00 em 25/11/2016 US$ 32.500,00 aeronave de São Paulo US$ 32.500,00 demais gastos	US$ 70.000,00 em 25/11/2016 US$ 35.000,00 aeronave de São Paulo US$ 35.000,00 demais gastos
Transferência de El Fletante para as seguintes contas: 1) INTERMEDIARY BANK (BANCO INTERMEDIÁRIO) /JPMorgan Chase Bank N.A. New York – USA ABA 021000021 SWIFT: CHASUS33 2) BENEFICIARY'S BANK (BANCO BENEFICIÁRIO) /Banco Bisa S.A. Andress: Avenida 16 de Julio El Prado Nro. 1628 La Paz, Bolívia Swift o BIC: Banibolx 3) BENEFICIARY CUSTOMER (CLIENTE BENEFICIÁRIO) Cuenta Del beneficiário: 4266322017 LAMIA Corporation S.R.L	**Transferência para a conta da proprietária**: 1) **KITE AJR CORPORATION LIMITED** Andress: 139 Hennessy Road, Wanchai, HK Bank: HANG SENG BANK HKHH Account nº 227483930-883

d) Dos seguros (item 8): nos dois contratos recebidos consta a informação da existência de seguro, com um limite máximo de US$ 50.000.000,00, registrando que o objeto da cobertura é "valido para todo el mundo";
e) em relação ao domicílio:

Contrato recebido em 15/12/2016	Contrato recebido em 05/07/2017
a) LAMIA Corporation S.L.R. *"El Fletante"* Calle Paragua los Socoris nº 17 Santa Cruz de La Sierra, Bolívia. Gustavo Vargas Teléfono +58 4147075494, e-mail: guriteca@yahoo.es b) Associação Chapecoense de Futebol *"El Fletador"* Rua Clevelândia 9087-E, centro, Chapecó/SC, CEP: 89.801-561, Santa Catarina, Brasil, e-mail: chinho@chapecoense.com	a) LAMIA Corporation S.L.R. *"El Fletante"* Calle Paragua los Socoris nº 17 Santa Cruz de La Sierra, Bolívia. Gustavo Vargas Teléfono +58 4147075494, e-mail: guriteca@yahoo.es b) Kite Air Corporacion Limited: 139 Henessy Road, Wanchai, HK. **Loredana Albacete Di Bartolomeo** Teléfono +584147471021. E-mail: loredana.albacete@gmail.com c) Associação Chapecoense de Futebol *"El Fletador"* Rua Clevelândia 9087-E, centro, Chapecó/SC, CEP: 89.801-561, Santa Catarina, Brasil, e-mail: chinho@chapecoense.com

f) representantes legais:

Contrato recebido em 15/12/2016	Contrato recebido em 05/07/2017
- El Fletante: Gustavo Vargas Gamboa; - El Fletador: Sandro Luijz Palla Oro	- El Fletante: Gustavo Vargas Gamboa; - La Proprietaria: **Loredana Albacete Di Bartolomeo**; - El Fletador: Sandro Luijz Palla Oro.

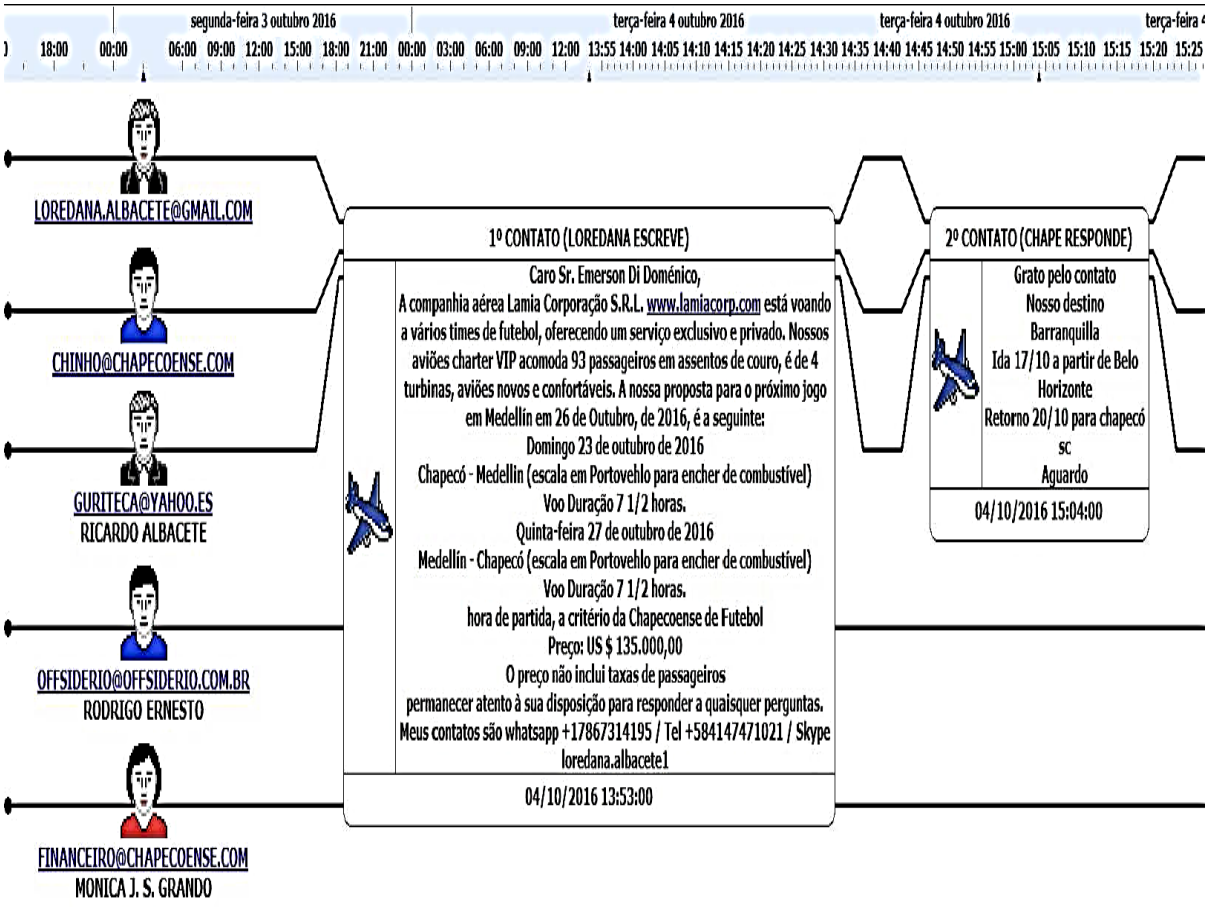
g) a data dos contratos é a mesma;
h) as assinaturas: o primeiro está assinado somente pela LAMIA, em Santa Cruz de La Sierra; o segundo pela LAMIA e também pela Kite Ar Corp Ltd., em Caracas.

DIVERGÊNCIAS CONTRATUAIS

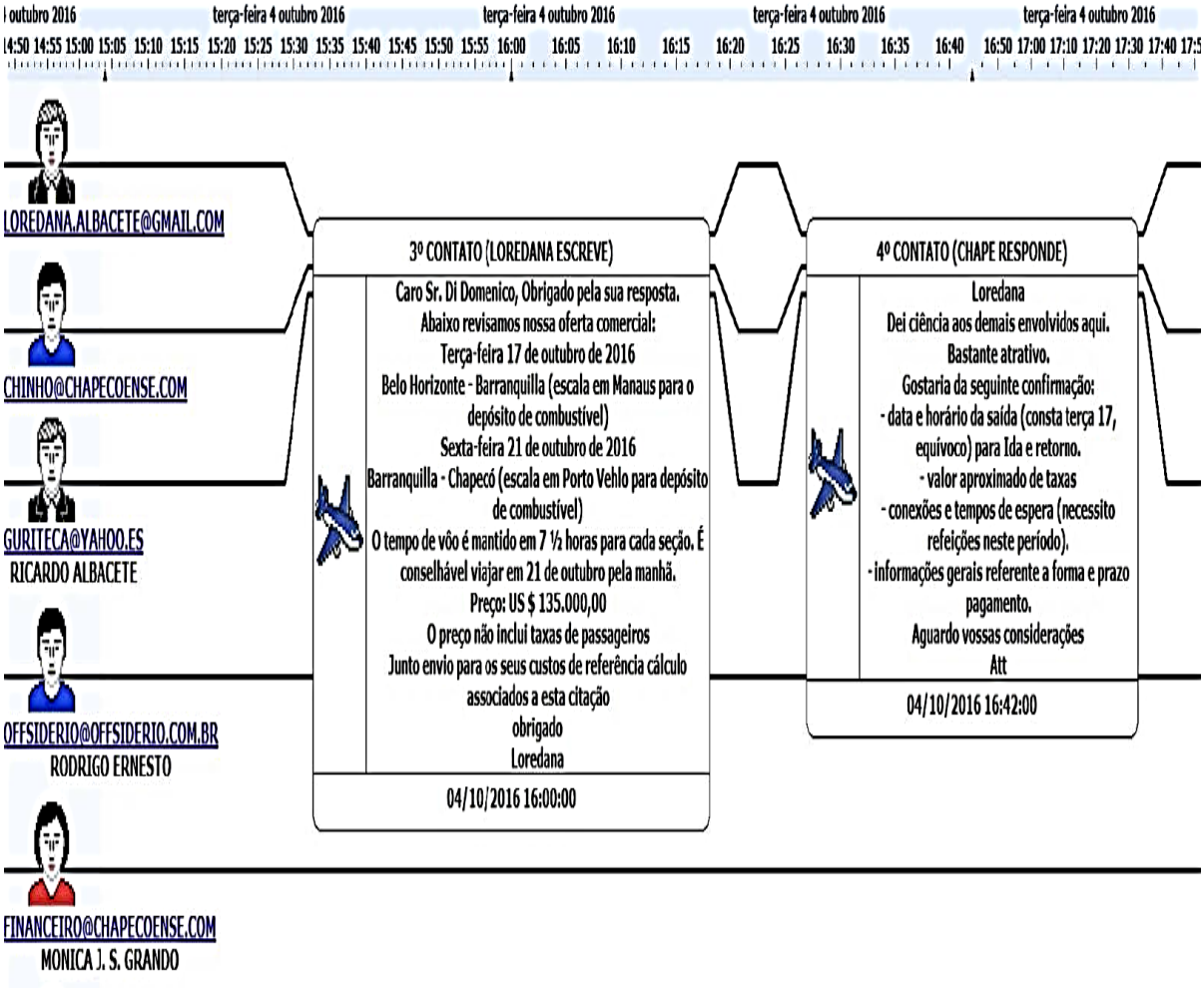
Percebe-se, no segundo contrato, uma preocupação em se distanciar o proprietário da aeronave (arrendador – Ricardo Albacete) do operador da aeronave (arrendatário – LaMia SRL). Ademais, para além da diferença de **10 mil dólares** no valor do serviço contratado, ambos os contratos preveem seguro de **50 milhões de dólares**.

Em razão da relevância do tema para a investigação da CPICHAPE, segue uma análise temporal das mensagens trocadas para a contratação da empresa LaMia Corporation S.R.L. pela Associação Chapecoense de Futebol, por ocasião da primeira contratação em **outubro de 2016**.

O primeiro contato ocorre em 04 de outubro de 2016, às 13h53. Loredana Albacete oferece voo (ida e volta) à Chapecoense para Medellín, no dia 26 de outubro de 2016, por 135 mil dólares. Loredana trata com Emerson Di Doménico (Chinho) – Supervisor de Futebol da Chapecoense - e copia Ricardo Albacete. A Chapecoense responde no próprio dia 04, às 15h04, e informa que o voo seria para Barranquilla, no dia 17 de outubro de 2016.

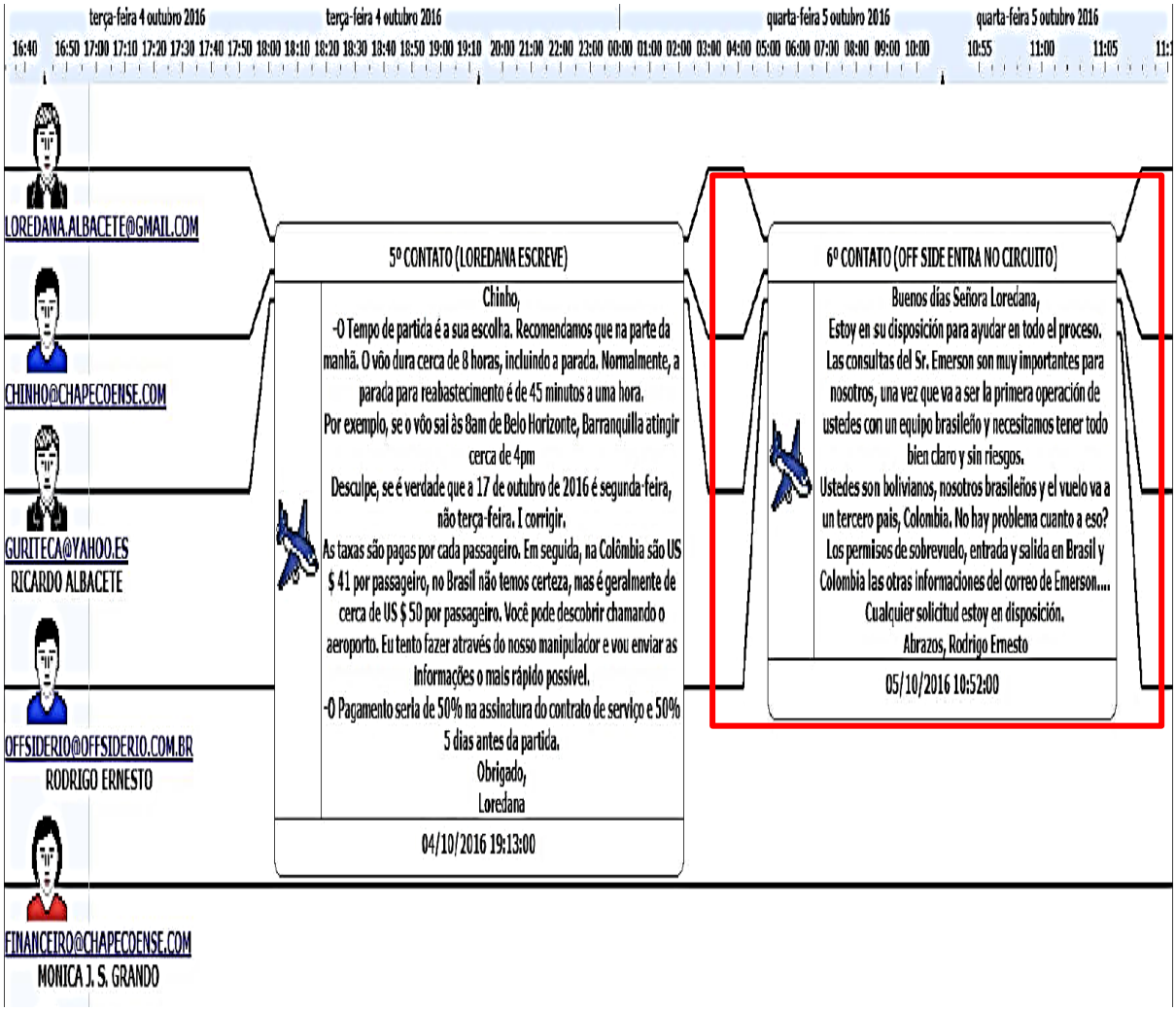


Loredana Albacete, informada que foi de que o destino seria Barranquilla, escreve ainda no dia 04, às 16h00, e diz que revisou a proposta de voo para Belo Horizonte/Barranquilla (dia 17 de outubro de 2016) e Barranquilla/Chapecó (dia 21 de outubro de 2016). O preço foi mantido em 135 mil dólares. A Chapecoense responde no próprio dia 04, às 16h42, e diz que a proposta era atrativa e pede informações adicionais. Ricardo Albacete é copiado em todas as mensagens.



Loredana Albacete responde e dá as informações adicionais solicitadas ainda no dia 04, às 19h13. No dia seguinte, 05 de outubro de 2016, às 10h52, a empresa Off Side Logística (Rodrigo

Ernesto) entra no circuito. Encaminha mensagem a Loredana Albacete, colocando-se à disposição para ajudar em todo o processo de contratação. Registra que as informações solicitadas pela Chapecoense são importantes para a Off Side Logística, uma vez que seria a primeira operação feita pela LaMia com uma equipe brasileira.



Ainda no dia 05, às 11h31, a Chapecoense encaminha mensagem a Loredana Albacete e sinaliza a intenção de fechar o contrato. Comunica que a Off Side Logística é o agente da Chapecoense e que tem toda a alçada para negociar. Informa, ainda, que o Diretor de Futebol da Chapecoense, Mauro Stumpf, foi copiado. Registre-se,

por relevante, que, nessa mensagem, a Chapecoense questiona Loredana Albacete sobre a empresa LaMia e pergunta como eles chegaram até a Chapecoense para oferecer os voos. Ricardo Albacete continua sendo copiado nas mensagens. Não há nos autos, registros das respostas aos últimos questionamentos da Chapecoense.

De acordo com os documentos acostados aos autos da CPICHAPE, o contrato foi assinado no dia 10 de outubro de 2016, como segue:

Entre **LAMIA CORPORATION S.R.L.**, debidamente representada por la persona indicada al final del presente documento, domiciliada en calle Av. Paragua Calle los Socoris Nº 17 Santa Cruz de la Sierra, Bolivia y **KITE AIR CORPORATION LIMITED**, debidamente representada por la persona indicada al final del presente documento, domiciliada en 139 Hennessy Road, Wanchai, HK , por una parte, que se denominarán también **"EL FLETANTE" y "LA PROPIETARIA"**, respectivamente, y por otra, **ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL**,CNPj: 83.018.788/0001-90 I.E: ISENTO, debidamente representada por la persona indicada al final del presente documento, domiciliada en Rua Clevelandia 9087-E , Centro, Chapeco, SCCEP 89.801-561, Email: offsiderio@offsiderio.com.br, denominada en adelante el como **""EL FLETADOR"**, han convenido en celebrar el siguiente contrato:

1) OBJETO:

El objeto de este contrato, es la contratación de servicio de transporte aéreo, a ser suministrado por **"EL FLETANTE"**, con la aceptación de **"LA PROPIETARIA"** a solicitud de **"EL FLETADOR"**.

2) VUELOS A REALIZAR, FECHAS, TRAMOS Y RUTAS:

"EL FLETADOR" solicita a "EL FLETANTE" que haciendo uso de las autorizaciones, licencias, permisos y certificados, que le autorizan a realizar vuelos "chárter", le preste estos servicios en las rutas, fechas, especificadas a continuación:

a) Primer Vuelo
Belo Horizonte (Tancredo Neves International Airport CNF) –Barranquilla (Ernesto Cortissoz International Airport) en fecha 17 de Octubre del 2016. ETD 14:00 Hora de Brasil. Haciendo escala técnica para llenado de combustible en destino dentro o fuera de Brasil, en ruta.

b) Segundo Vuelo
Barranquilla (Ernesto Cortissoz International Airport) -Chapeco (Serafin Enoss Bertaso Airport) en fecha 20 de Octubre del 2016, ETD 02:30 Hora de Colombia. Haciendo escala técnica para llenado de combustible y aduana de pasajeros y avión en destino dentro de Brasil. en ruta.

3) COSTO DEL SERVICIO

El precio promocional para la realización de todos los vuelos (02) asciende a CIENTO TREINTA Y CINCO MIL con 00/100 DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (USD 135.000,00), cotizando un precio del paquete completo. Se estima destinar una tripulación de 9 personas con una estadía de 4 días para realizar este contrato desde el 17 de Octubre del 2016 hasta el 20 de Octubre del 2016, ambos inclusive. Esta cotización incluye la aeronave, tripulación, seguros, todos los gastos de combustible y pagos por derechos aeroportuarios de despegue, aterrizaje, uso de plataforma, derechos de sobrevuelo y uso de aerovías.

El costo antes mencionado, no incluye, ningún tipo de impuesto, tasas de los pasajeros, impuesto a las ventas, impuesto al valor agregado, ni ningún otro derivado de la prestación de este servicio, los cuales correrán por cuenta de "EL FLETADOR", y así se acuerda.

Cualquier pago derivado de costos adicionales a los cubiertos por "EL FLETANTE" serán por cuenta de "EL FLETADOR", y de surgir éstas, y los cargos y obligación de pago, recaen en "EL FLETANTE", este procederá al pago correspondiente, y al finalizar el servicio contratado, elaborará factura de los mismos, a cargo de "EL FLETADOR", quien se compromete a su pago, dentro de los QUINCE (15) días siguientes a la presentación de la factura.

No próprio dia 10, ocorre a emissão da invoice nº 2563, referente à primeira parcela de **US$ 67.500,00**, como segue:

KITE AIR CORPORATION LIMITED

Address: Room A, 7/F, China Overseas Building, 139 Hennessy Road, Hong Kong.
Tel: 852-28511477 fax: 852-28511480 / www.kiteairlimited.com ; sales@kiteairlimited.com

INVOICE N2563

To: Associacao Chapecoense de Futebol
Rua Clevelandia 9087-E
Chapeco, SC, Brazil
Attn: Sandro Luiz Pallaoro
Date: October 10th, 2016

Air Transport Service for Associacao Chapecoense de Futebol in aircraft BAE 146 RJ85 Registration CP-2933 Serial E-2348 operated by Lamia Corporation S.R.L. between the cities of Belo Horizonte Brazil, and Barranquilla Colombia, during the dates of October 17th and October 20th - 2016. Service and conditions as specified in contract signed on October 10th 2016 among all parts involved. Invoice amount for FIFTY PERCENT (50%) of the total price, corresponding to SIXTY SEVEN THOUSAND FIVE HUNDRED AMERICAN DOLLARS AND 00/100. (US $67,500.00)

INVOICE TOTAL AMOUNT DUE ON OCTOBER 10, 2016 ...US $67,500.00

Transfer bank details:
Kite Air Corporation Limited
Hang Seng Bank
83 Des Voeux Road Central, Hong Kong
Account No: 227 483930 883
Swift: HASEHKHH

Loredana Albacete Di Bartolomeo
Kite Air Corporation Director

No dia 11 de outubro de 2016, a Associação Chapecoense de Futebol solicita à ANAC autorização para embarque na aeronave da LaMia, em Belo Horizonte, com destino a Barranquilla, como segue:

ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
DEPARTAMENTO DE FUTEBOL PROFISSIONAL

Nº 102/CD/16 Chapecó, SC, 11 de Outubro de 2016.

Prezado:

Por ocasião das disputas da Copa Sudamericana 2016 de Futebol Profissional, Fase Quartas de Finais, nossa agremiação deverá estar em Barranquilla, na Colômbia, no dia 19 deste mês corrente, para cumprir jogo frente ao Atlético Junior Barraquilla.

Através deste, e respeitosamente viemos dar ciência as Autoridades Nacionais da Aviação, de que para bem cumprir a programação deste jogo e após termos negadas todas as tentativas de voos comerciais com as mais diversas empresas que operam em nosso país (avianca, gol, copa Airlines, azul, tam) por não haver disponibilidade para nossa delegação oficial de mais de 45 pessoas, levando em conta ainda que na data anterior ao embarque, estaremos fora de nosso domicílio para cumprir jogo desta vez pelo campeonato brasileiro na cidade de Belo Horizonte- MG, fazendo-se necessário embarque no aeroporto de Confins; e deste modo contratamos para a realização deste, empresa Boliviana. Deste modo: Associação Chapecoense de Futebol (Fretador) – Kite Air Copr LTD (Proprietária) – Lamia Corporation (Fretante) – Off Side Logística (Agente Receptivo) são as partes envolvidas na negociação, para a qual solicitamos as autorizações para trâmites legais, junto às Autoridades Brasileiras.

Outrossim, fico à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários, através dos contatos: (49) 9933-5802 – chinho@chapecoense.com

Desde já ficamos imensamente agradecidos e honrados em ter vossa atenção.

Atenciosamente

Chinho Di Domenico
Supervisor de Futebol

À
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVÍL
ANAC
BRASIL

No dia 12 de outubro de 2016, a LaMia emite a fatura nº 1455, de **US$ 67.500,00**, referente à primeira parcela do contrato

firmado com a Chapecoense, como segue:

FACTURA N1455
Para: Associacao Chapecoense de Futebol
Rua Clevelandia 9087-E
Chapeco, SC, Brazil
Atn: Sandro Luiz Pallaoro
Fecha: 12 de Octubre 2016

Servicio de Transporte Aéreo a Associacao Chapecoense de Futebol en aeronave BAE 146 RJ85 Matrícula CP-2933 Serial E-2348 operado por Lamia Corporation S.R.L. entre las ciudades de Belo Horizonte Brasil, y Barranquilla Colombia, durante las fechas del 17 y 20 de Octubre - 2016. Condiciones y servicios según contrato firmado el 12 de Octubre 2016 entre las partes. Factura por el CINCUENTA PORCIENTO (50%) del precio total, correspondiente a SESENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS DOLARES AMERICANOS. (US $67,500.00)

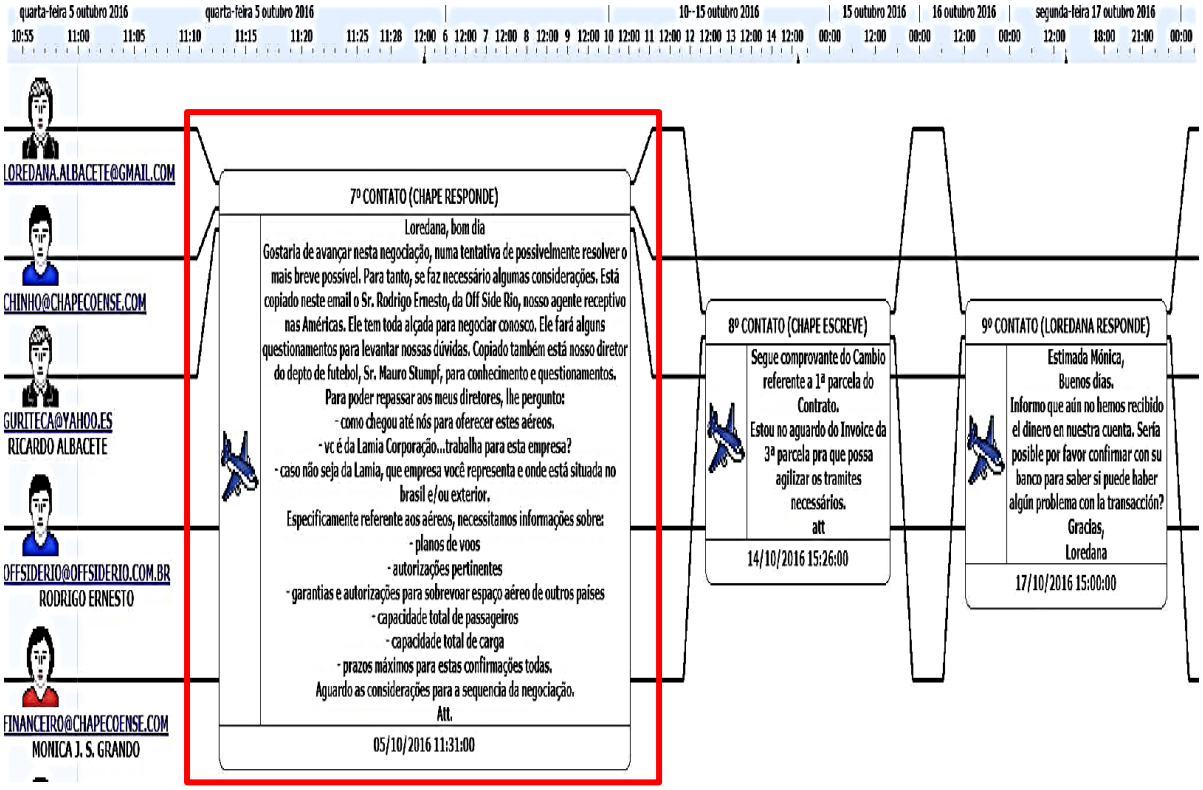
MONTO TOTAL DE FACTURA .....US $67,500.00

Transferencia a la siguiente cuenta:
Beneficiario: LAMIA CA
Cuenta 2100 5176 75 7200307432
IBAN ES35 2100 5176 75 7200307432
Banco: Caixa Bank
Swift: CAIXESBBXXX
Dirección del banco: Oficina 5176 Madrid

Loredana Albacete Di Bartolomeo
Director

A próxima mensagem ocorre somente no dia 14 de outubro de 2016, às 15h26, onde a Chapecoense informa à Loredana Albacete o pagamento da primeira parcela do contrato.

No dia 17 de outubro de 2016, às 15h00, Loredana Albacete informa à Chapecoense que o dinheiro ainda não havia entrado na conta.



Ainda no dia 17, a LaMia emite uma segunda fatura de **US$ 16.456,96**, relativo à diferença que a Chapecoense deveria quitar.

LAMIA

FACTURA N1458
Para: Associacao Chapecoense de Futebol
Rua Clevelandia 9087-E
Chapeco, SC, Brazil
Atn: Sandro Luiz Pallaoro
Fecha: 17 de Octubre 2016

Servicio de Transporte Aéreo a Associacao Chapecoense de Futebol en aeronave BAE 146 RJ85 Matrícula CP-2933 Serial E-2348 operado por Lamia Corporation S.R.L entre las ciudades de Belo Horizonte Brasil, y Barranquilla Colombia, durante las fechas del 17 y 20 de Octubre – 2016. Condiciones y servicios según contrato firmado el 12 de Octubre 2016 entre las partes. Factura por la diferencia del VEINTICINCO PORCIENTO (25%) del precio total, más tasas de pasajeros, a razón de US $25 Cobija, US $39 Barranquilla, y US $6,92 Foz de Iguazú y Corumbá, correspondiente a:

A. TRECE MIL CINCUENTA Y DOS CON 80/100 DOLARES AMERICANOS. (US $13.052,80)

B. TRES MIL CUATROSCIENTOS CUATRO 16/100 DOLARES AMERICANOS (US $3.404,16)

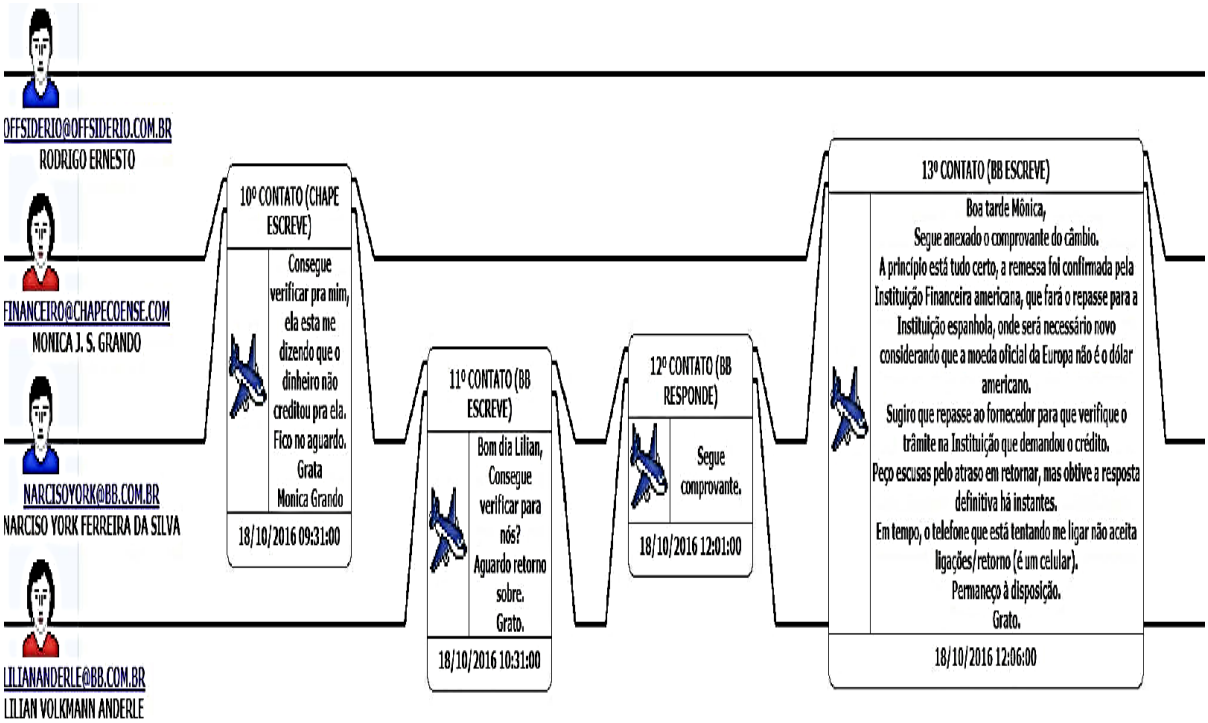
MONTO TOTAL DE FACTURA .....US $16.456,96

DIECISEIS MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SEIS CON 96/100

Transferencia a la siguiente cuenta:
Beneficiario: LAMIA CA
Cuenta 2100 5176 75 7200307432
IBAN ES35 2100 5176 75 7200307432
Banco: Caixa Bank
Swift: CAIXESBBXXX
Dirección del banco: Oficina 5176 Madrid

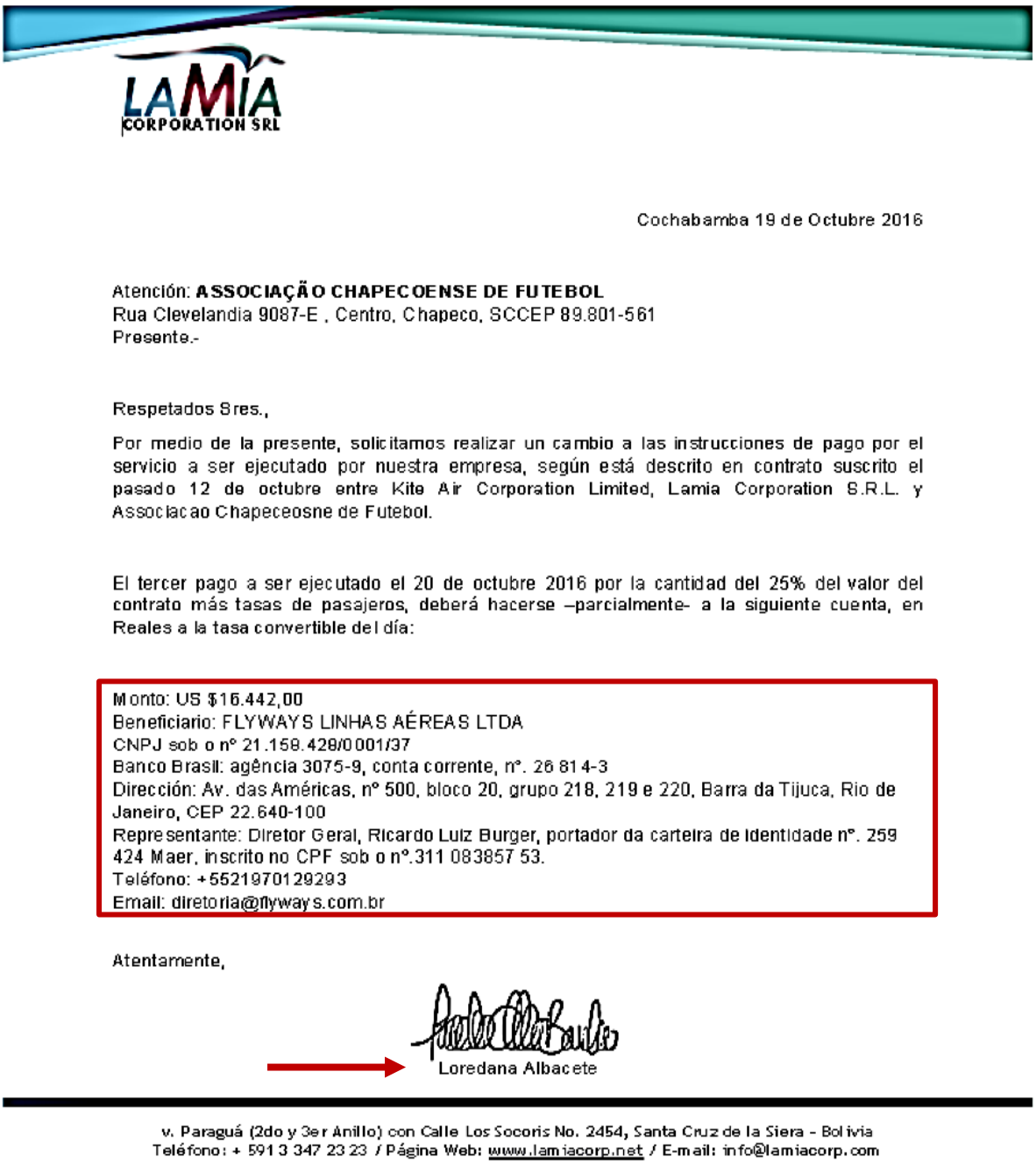
Loredana Albacete Di Bartolomeo
Director

As próximas 04 (quatro) mensagens ocorrem todas no dia 18 de outubro de 2016 e dizem respeito às tratativas entre a Chapecoense e o Banco do Brasil sobre a transferência de recursos para a LaMia. Ao final, o Banco do Brasil informa que está tudo certo.



A mensagem seguinte ocorre no dia 19 de outubro de 2016, às 11h32, onde Loredana Albacete pede à Chapecoense que efetue o pagamento de **US$ 16.442,00** diretamente à empresa Flyways, conforme comunicado da LaMia a seguir. Registre-se que a despesa total com a empresa Flyways foi de **US$ 50.192,00 (US$ 33.750,00 + US$ 16.442,00)**.

Tendo em vista a negativa da ANAC, a LaMia alugou um avião da Flyways para levar a Chapecoense de Belo Horizonte até Corumbá/MS. De lá, a Chapecoense cruzou a fronteira da Bolívia de ônibus para embarcar num voo da LaMia até Barranquilla.



LAMIA CORPORATION SRL

Cochabamba 19 de Octubre 2016

Atención: **ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL**
Rua Clevelandia 9087-E , Centro, Chapeco, SCCEP 89.801-561
Presente.-

Respetados Sres.,

Por medio de la presente, solicitamos realizar un cambio a las instrucciones de pago por el servicio a ser ejecutado por nuestra empresa, según está descrito en contrato suscrito el pasado 12 de octubre entre Kite Air Corporation Limited, Lamia Corporation S.R.L. y Associacao Chapeceosne de Futebol.

El tercer pago a ser ejecutado el 20 de octubre 2016 por la cantidad del 25% del valor del contrato más tasas de pasajeros, deberá hacerse –parcialmente- a la siguiente cuenta, en Reales a la tasa convertible del día:

Monto: US $16.442,00
Beneficiario: FLYWAYS LINHAS AÉREAS LTDA
CNPJ sob o nº 21.158.428/0001/37
Banco Brasil: agência 3075-9, conta corrente, nº. 26 814-3
Dirección: Av. das Américas, nº 500, bloco 20, grupo 218, 219 e 220, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, CEP 22.640-100
Representante: Diretor Geral, Ricardo Luiz Burger, portador da carteira de identidade nº. 259 424 Maer, inscrito no CPF sob o nº.311 083857 53.
Teléfono: +5521970129293
Email: diretoria@flyways.com.br

Atentamente,

Loredana Albacete

v. Paraguá (2do y 3er Anillo) con Calle Los Socoris No. 2454, Santa Cruz de la Siera - Bolivia
Teléfono: + 591 3 347 23 23 / Página Web: www.lamiacorp.net / E-mail: info@lamiacorp.com

Importante registrar que, nas duas faturas da empresa Flyways Linhas Aéreas, o endereço de e-mail da Off Side Logística aparece: offsiderio@offsiderio.com.br.

Seguem as duas faturas emitidas em favor da empresa Flyways Linhas Aéreas:

FLYWAYS LINHAS AÉREAS

Prazer em Voar

Av das Americas, 500 - Bl 20 - Gr 220
Barra da Tijuca - Rio de Janeiro
Cep 22640-100
5521 3081-0079

DATA:
16/10/2016

No. da fatura
027/16

Cobrar de:
Associação Chapecoense de Futebol
Rua clvevelandia, 9087 - E
Centro - chapeco
Cep 89.801-561
e-mail: offsiderio@offsiderio.com.br
cnpj 83.018.788/0001-90

Enviar para:
Associação Chapecoense de Futebol
Rua clvevelandia, 9087 - E
Centro - chapeco
Cep 89.801-561
e-mail: offsiderio@offsiderio.com.br
cnpj 83.018.788/0001-90

QTD	DESCRIPTION	PRICE	TOTAL
1	PAGTO SALDO FLIGHT 17OCT PLU/CMG 20OCT IGU/XAP	$15.750,00	**$15.750,00**
100	Tax	$6,92	**$692,00**
	FLYWAYS LINHAS AÉREAS LTDA		
	BANCO BRASIL AG 3075-9 - C/C 26814-3		
	CNPJ 21.158.428/0001-37		
	PTAX R$ 3,18		
	Total em R$ 52.285,56		
		Subtotal	**$16.442,00**
		Envio	
		Subtotal	**$16.442,00**
		Total	**$16.442,00**

FLYWAYS LINHAS AÉREAS

Prazer em Voar

Av das Americas, 500 - Bl 20 - Gr 220
Barra da Tijuca - Rio de Janeiro
Cep 22640-100
5521 3081-0079

DATA:
16/10/2016

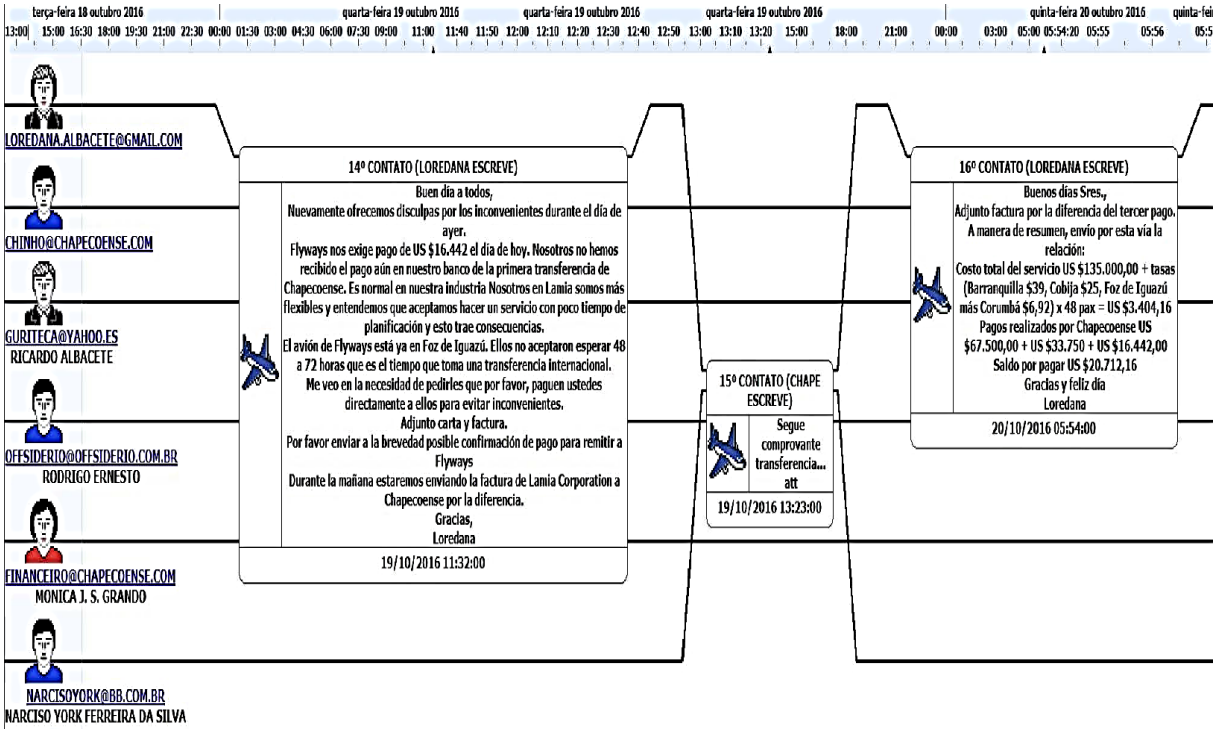
No. da fatura
027A/2016

Cobrar de:
Associação Chapecoense de Futebol
Rua clvevelandia, 9087 - E
Centro - chapeco
Cep 89.801-561
e-mail: offsiderio@offsiderio.com.br
cnpj 83.018.788/0001-90

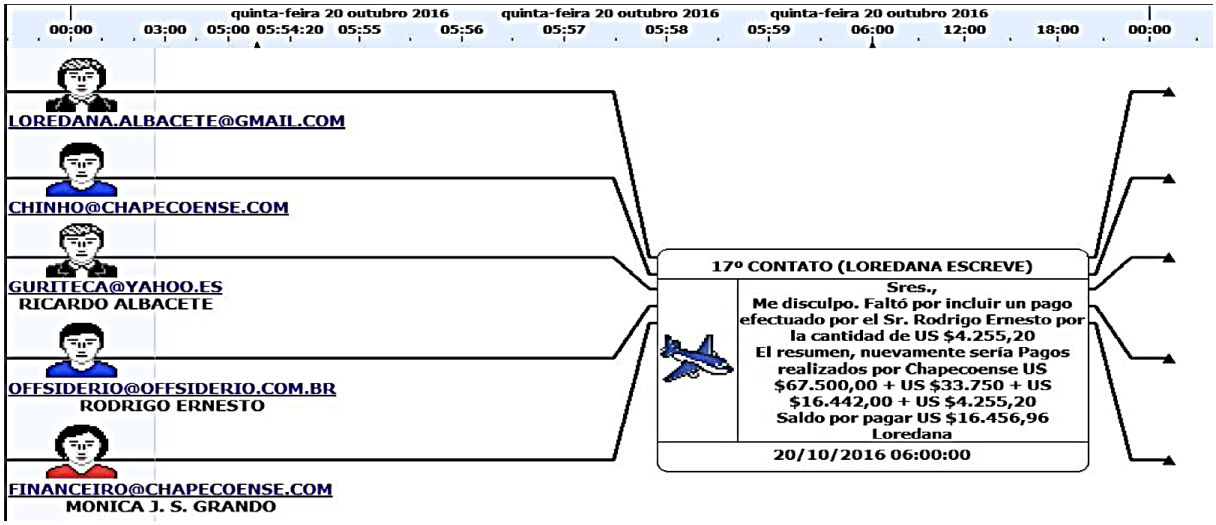
Enviar para:
Associação Chapecoense de Futebol
Rua clvevelandia, 9087 - E
Centro - chapeco
Cep 89.801-561
e-mail: offsiderio@offsiderio.com.br
cnpj 83.018.788/0001-90

QTD	DESCRIPTION	PRICE	TOTAL
1	Parte Pagamento do contrato charter 027/2016	$33.750,00	**$33.750,00**
	BANCO BRASIL		
	AG 5764-9		
	C/C 751777-7		
	CPF 449.009.968-15		
	DOUGLAS FERREIRA MACHADO		
	Taxa PTAX - DIA 14 R$ 3,18		
	Total a depositar - R$ 107.325,00		
		Subtotal	**$33.750,00**
		Envio	
		Subtotal	**$33.750,00**
		Imposto sobre vendas	
		Imposto sobre vendas embutido na compra	**$0,00**
		Total	**$33.750,00**

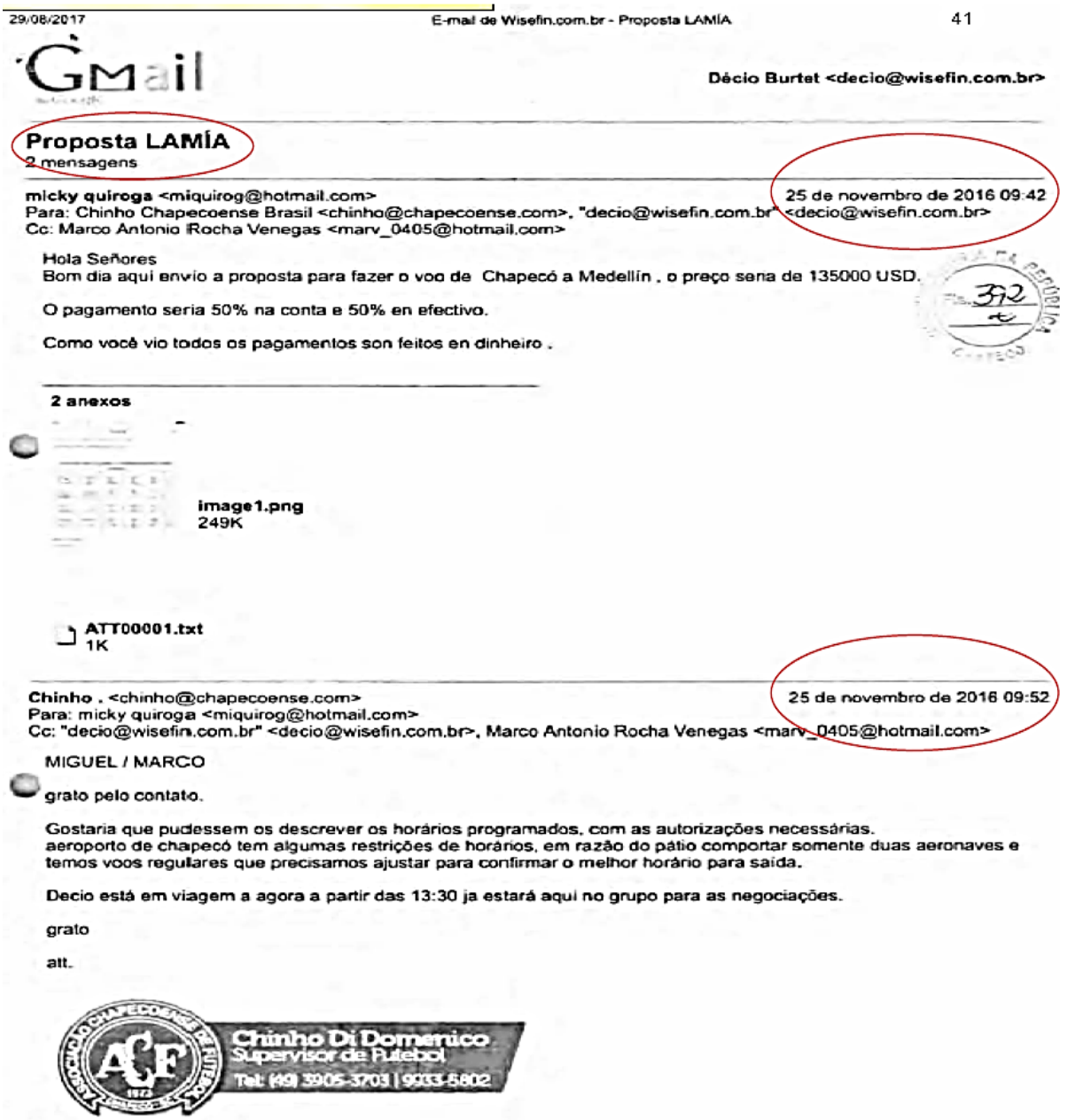
No dia 20 de outubro de 2016, às 05h54, Loredana Albacete encaminha prestação de contas à Chapecoense, descontando-se o valor pago pela Chapecoense à empresa Flyways (**US$ 16.442,00**).



Ainda no dia 20, às 06h00, Loredana Albacete retifica o valor do último e-mail <u>para incluir ainda uma parcela de **US$ 4.255,20** antecipada pela Chapecoense à empresa Off Side Logística</u>.



Pois bem, transcorrido pouco mais de 30 (trinta) dias, a Chapecoense contrata novamente a LaMia. Dessa vez, o jogo seria em Medellín – Colômbia. O primeiro contato ocorre no dia 25 de novembro de 2016, às 09h42. Micky Quiroga (piloto da LaMia falecido no acidente) envia mensagem para Emerson Di Doménico (Chinho) – Supervisor de Futebol da Chapecoense, com a proposta de serviço. Emerson responde 10 (dez) minutos depois, às 09h52, como segue:



29/08/2017 E-mail de Wisefin.com.br - Proposta LAMÍA 41

Gmail Décio Burtet <decio@wisefin.com.br>

Proposta LAMÍA
2 mensagens

micky quiroga <miquirog@hotmail.com> 25 de novembro de 2016 09:42
Para: Chinho Chapecoense Brasil <chinho@chapecoense.com>, "decio@wisefin.com.br" <decio@wisefin.com.br>
Cc: Marco Antonio Rocha Venegas <marv_0405@hotmail.com>

Hola Señores
Bom dia aqui envio a proposta para fazer o voo de Chapecó a Medellín , o preço sera de 135000 USD.

O pagamento seria 50% na conta e 50% en efectivo.

Como você vio todos os pagamentos son feitos en dinheiro .

2 anexos

image1.png
249K

ATT00001.txt
1K

Chinho . <chinho@chapecoense.com> 25 de novembro de 2016 09:52
Para: micky quiroga <miquirog@hotmail.com>
Cc: "decio@wisefin.com.br" <decio@wisefin.com.br>, Marco Antonio Rocha Venegas <marv_0405@hotmail.com>

MIGUEL / MARCO

grato pelo contato.

Gostaria que pudessem os descrever os horários programados, com as autorizações necessárias.
aeroporto de chapecó tem algumas restrições de horários, em razão do pátio comportar somente duas aeronaves e temos voos regulares que precisamos ajustar para confirmar o melhor horário para saída.

Decio está em viagem a agora a partir das 13:30 ja estará aqui no grupo para as negociações.

grato

att.

Chinho Di Domenico
Supervisor de Futebol
Tel: (49) 3905-3703 | 9933-5802

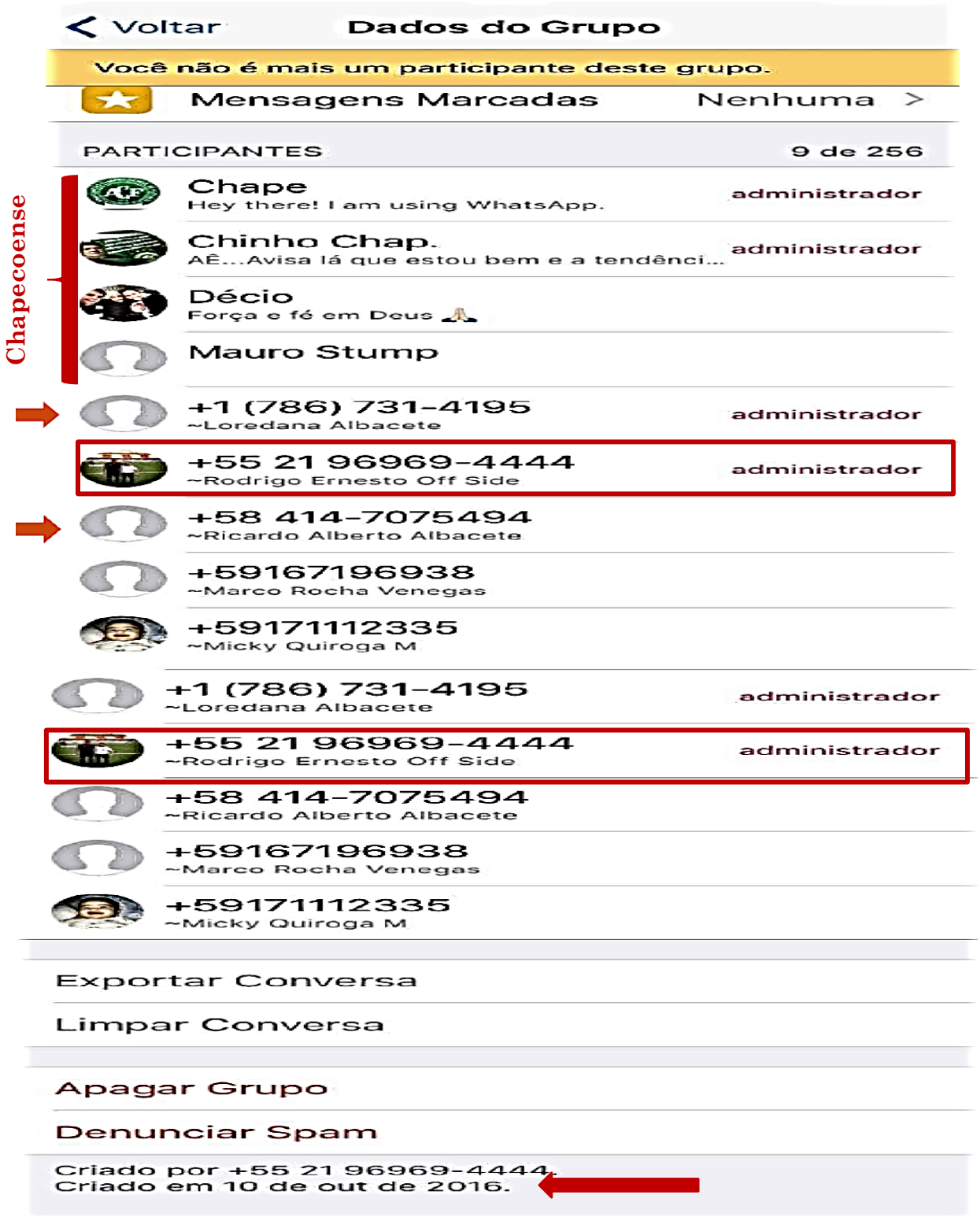
Dessa vez as negociações foram muito mais rápidas, já que, no próprio dia 25 de novembro de 2016, o contrato de fretamento da aeronave já estava formalizado, nestes termos:

Documento: Contrato de Fretamento entre a LAMIA CORPORATION S.R.L. e a ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL, impresso em sete folhas simples. Entre a **LAMIA CORPORATION S.R.L.**, devidamente representada pela pessoa informada no final do presente documento, domiciliada na Av. Paragua *Calle* Los Socoris, N° 17, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, também denominada "CONTRATADA", respectivamente; e pela outra, a **ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL**, CNPJ: 83.018.788/0001-90 LE: ISENTO, devidamente representada pela pessoa informada no final do presente documento, domiciliada na Rua Clevelandia, 9087-E, Centro, Chapecó, SCCEP 89.801-561, e-mail: offsiderio@offsiderio.com.br, doravante "CONTRATANTE"; resolveram celebrar o seguinte contrato: **1. Objeto**: O objeto deste contrato é a contratação do serviço de transporte aéreo a ser prestado pela CONTRATADA com a aceitação da PROPRIETÁRIA por solicitação da CONTRATANTE. **2. Voos a serem Realizados. Datas. Trajetos e Rotas:** A CONTRATANTE solicita à CONTRATADA que, fazendo uso das autorizações, licenças, permissões e certificados, que a autorizam a realizar voos "charter", preste tais serviços nas rotas e datas especificadas a seguir: **A) Primeiro Voo**: São Paulo (Aeroporto Internacional de Guarulhos Governador Andre Franco Montoro GRU)-Medellin (*Aeropuerto Internacional* José Maria Córdova) em 28 de novembro de 2016. ETD 12h Hora do Brasil. Fazendo escala técnica para abastecimento de combustível dentro ou fora do Brasil, durante o trajeto. **B) Segundo Voo**: Medellin (*Aeropuerto Internacional* José María Córdova) – Chapecó (Aeroporto Serafin Enoss Bertaso), em 02 de dezembro de 2016, ETD 02h30, Hora da Colômbia. Fazendo escala técnica para abastecimento de combustível e aduana de passageiros e do avião no destino, dentro ou fora do Brasil, durante o trajeto. **3) Custo do Serviço**: O preço promocional para a realização de todos os voos (02) é de USD 130.000,00 (centro e trinta mil dólares dos Estados Unidos da América do Norte), único pagamento pelo pacote completo. Pensa-se utilizar uma tripulação de 09 pessoas, com estadia de 05 dias para realizar o presente contrato, desde 28 de novembro de 2016 a 02 de dezembro de 2016, ambos inclusive. Esse preço inclui a aeronave, tripulação, seguros, todas as despesas com combustível e pagamentos de emolumentos aeroportuários de decolagem, pouso, uso de plataforma, direitos de sobrevoos e uso das aerovias. O custo antes mencionado não inclui qualquer tipo de impostos, taxas dos passageiros, imposto sobre vendas, imposto sobre o valor acrescentado ou qualquer outro decorrente da prestação deste serviço, os quais serão de responsabilidade da CONTRATANTE, e assim se determina. Qualquer pagamento decorrente de custos adicionais aos cobertos pela CONTRATADA serão por conta da CONTRATANTE, e conforme surjam estes, encargos e obrigações de pagamentos, recaem na CONTRATADA; ela procederá ao pagamento correspondente e, ao finalizar o serviço contratado elaborará uma nota fiscal pelos mesmos, sob a responsabilidade da CONTRATANTE, quem se compromete ao seu pagamento, dentro dos 15 (quinze) dias seguintes à apresentação da nota fiscal. **4. Forma de Pagamento**: USD 65.000,00 (sessenta e cinco mil dólares) em 25 de novembro de 2016, correspondente a 50%

Segue o trecho do contrato que contempla o seguro:

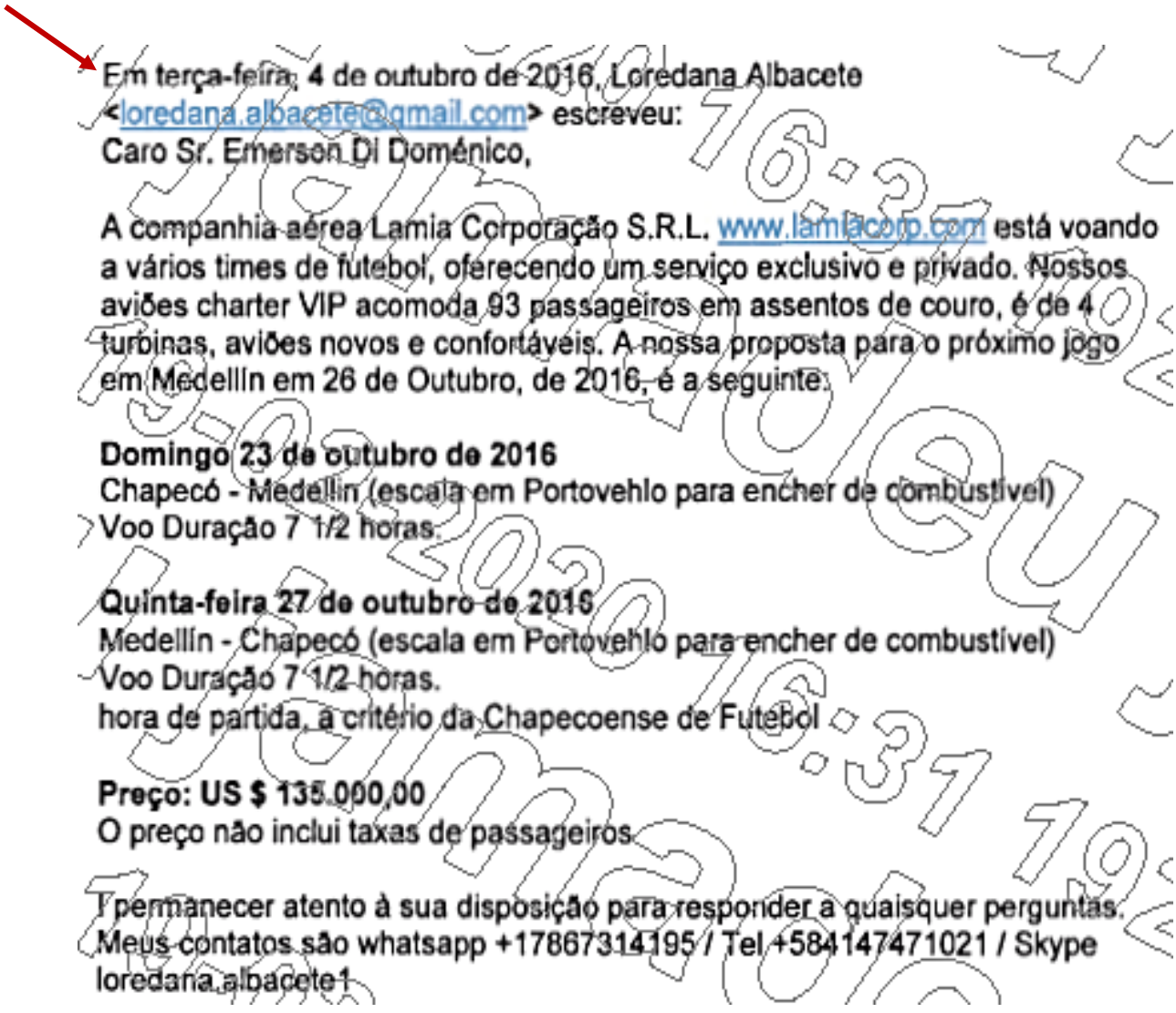
JRC, taxas de navegação, de desgelo, limpeza. O pernoite será por conta da CONTRATADA; O combustível, despesas com *handling* (incluindo, mas não se limitando ao reboque da aeronave e ao uso de GPU, mesmo por manutenção) e despesas de carga e descarga; Todas as demais despesas e custos relacionados à operação das aeronaves, incluindo, mas não limitado, aos serviços de manutenção. **As taxas e impostos de aeroporto dos passageiros estão excluídos do nosso orçamento, portanto, esses custos deverão ser pagos pela CONTRATANTE. 7. Responsabilidade por Infração de Normas e Procedimentos:** A) A CONTRATANTE será responsável por qualquer atraso, Lesão ou morte de passageiro ou de qualquer pessoa, bem como a perda, dano, destruição ou atraso de qualquer carga, bagagem, objetos pessoais ou de correio levado ou transportado pelas aeronaves. Por outra parte, a CONTRATADA será responsável por qualquer perda ou dano à propriedade ou por qualquer lesão sofrida por qualquer pessoa, seja passageiro, funcionário ou pedestre, incluindo a morte de qualquer pessoa, causada por acontecimento que seja consequência ou relacionado à posse, uso, manutenção e operação da aeronave durante o período do fretamento. Ambas as partes resolvem que o responsável indenizará a outra parte, os seus diretores, oficiais, funcionários, empregados e agentes por todos os custos, danos e prejuízos que pudessem causar, produzidos por demandas, requerimentos, condenações, multas e demais medidas assessórias das quais pudessem ser objeto, em virtude de ações legais abertas contra eles, como resultado de atender e responder a reclamações, demandas, litígios, resoluções ou medidas, entre elas todos os custos e despesas de qualquer defesa, em virtude da realização dos voos objeto deste contrato. **8. Seguros**: A CONTRATADA manterá, sob sua responsabilidade e custo em pleno vigor e efeito, durante o período de prestação do serviço, os seguintes seguros a respeito das aeronaves. Seguro total do Casco, que cubra a perda ou danos na aeronave pelo valor da cobertura. Seguros contra Guerras e Afins, que cobra a aeronave o máximo possível contra os riscos excluídos pela cláusula de exclusão AVN488 a respeito de Guerra, sequestro e outros riscos ou qualquer outra alteração ou substituição que pudesse acontecer pelo valor estabelecido. Esse seguro incluirá o confisco por parte do governo da matrícula da aeronave. Seguro por danos a terceiros, aos passageiros, à bagagem dos passageiros, à carga, ao correio, às construções, a outras aeronaves, em fim, uma cobertura ampla e suficiente pela responsabilidade legal com um limite único combinado (lesão corporal ou dano à propriedade), com um limite máximo de USD 50.000.000,00 (cinquenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América do Norte) por cada ocorrência, cada avião e em seu conjunto em relação aos produtos decorrentes da responsabilidade legal. Esse seguro deverá incluir, o máximo possível, a guerra e riscos afins, cobertura dos riscos excluídos pela guerra, sequestro e outros perigos da Cláusula de Exclusão AVN48B ou qualquer outra modificação ou substituição pelo prazo de vigência. Todos os seguros mantidos pela CONTRATADA, em conformidade com os requisitos de (di) terão validade para que o objeto da cobertura seja "válida para todo o mundo". **9. Obrigações de Resguardo e Cumprimento Real das Normas de Embarque e Checagem de Bagagem.** A CONTRATADA não permitirá que qualquer passageiro, bagagem ou carga suba a bordo da aeronave sem que tenha realizado a verificação correspondente e o documento de bordo, com a bagagem de mão revisada e etiquetada. A CONTRATANTE se compromete a emitir a passagem para cada passageiro e o comprovante de bagagem (exceto para grupos, que tramitam uma passagem coletiva única). A CONTRATANTE concorda

Ressalte-se que um grupo de WhatsApp foi criado para facilitar a troca de mensagens à época da 1ª contratação da LaMia (composto pelo pessoal da LaMia, da Chapecoense e da Off Side):



Personagem importante para a investigação é o senhor Rodrigo Ernesto, da empresa Off Side, pois, de acordo com os autos, foi o agente intermediador da negociação entre a Chapecoense e a LaMia. Os e-mails que se seguem revelam parte do papel de intermediação desempenhado por Rodrigo Ernesto, via Off Side:

No dia 04 de outubro de 2016, Loredana Albacete oferece os serviços da LaMia para a Chapecoense (Emerson Di Doménico).



Em terça-feira, 4 de outubro de 2016, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu:
Caro Sr. Emerson Di Doménico,

A companhia aérea Lamia Corporação S.R.L. www.lamiacorp.com está voando a vários times de futebol, oferecendo um serviço exclusivo e privado. Nossos aviões charter VIP acomoda 93 passageiros em assentos de couro, é de 4 turbinas, aviões novos e confortáveis. A nossa proposta para o próximo jogo em Medellin em 26 de Outubro, de 2016, é a seguinte:

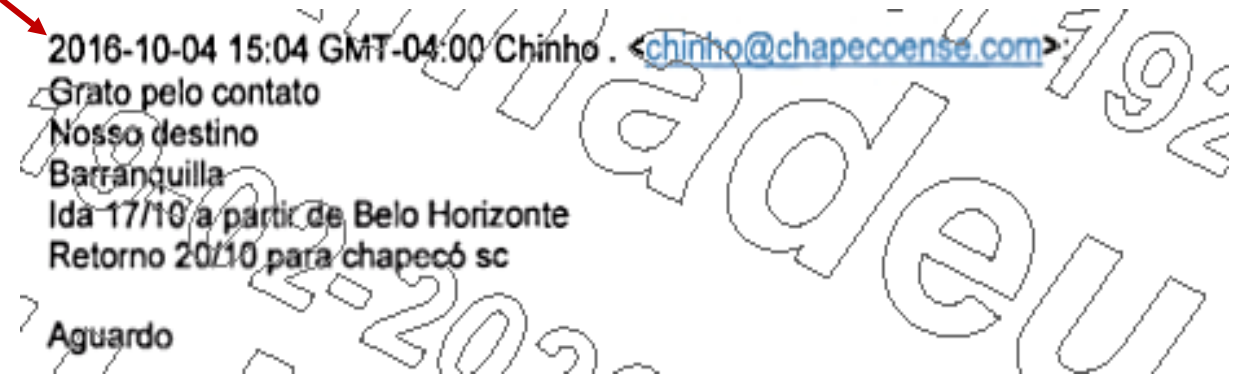
Domingo 23 de outubro de 2016
Chapecó - Medellin (escala em Portovehlo para encher de combustível)
Voo Duração 7 1/2 horas.

Quinta-feira 27 de outubro de 2016
Medellin - Chapecó (escala em Portovehlo para encher de combustível)
Voo Duração 7 1/2 horas.
hora de partida, a critério da Chapecoense de Futebol

Preço: US $ 135.000,00
O preço não inclui taxas de passageiros

Permanecer atento à sua disposição para responder a quaisquer perguntas.
Meus contatos são whatsapp +17867314195 / Tel +584147471021 / Skype loredana.albacete1

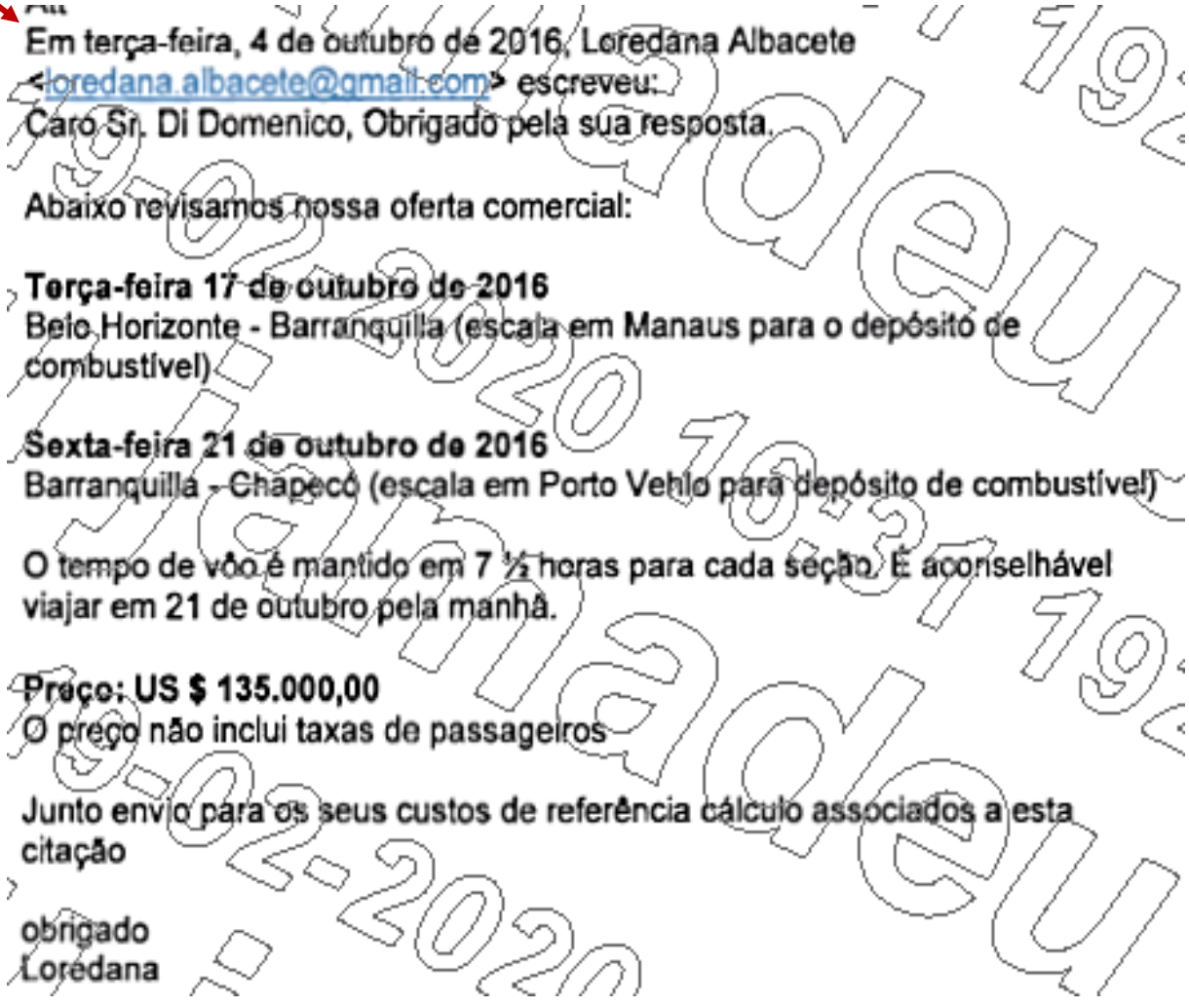
Ainda no dia 04, a Chapecoense responde (Emerson Di Doménico) e corrige o destino.



2016-10-04 15:04 GMT-04:00 Chinho . <chinho@chapecoense.com>:
Grato pelo contato
Nosso destino
Barranquilla
Ida 17/10 a partir de Belo Horizonte
Retorno 20/10 para chapecó sc

Aguardo

Loredana Albacete, então, corrige a proposta comercial e a reenvia à Chapecoense (Emerson Di Doménico), ainda no dia 04.



Em terça-feira, 4 de outubro de 2016, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu:
Caro Sr. Di Domenico, Obrigado pela sua resposta.

Abaixo revisamos nossa oferta comercial:

Terça-feira 17 de outubro de 2016
Belo Horizonte - Barranquilla (escala em Manaus para o depósito de combustível)

Sexta-feira 21 de outubro de 2016
Barranquilla - Chapecó (escala em Porto Velho para depósito de combustível)

O tempo de vôo é mantido em 7 ½ horas para cada seção. É aconselhável viajar em 21 de outubro pela manhã.

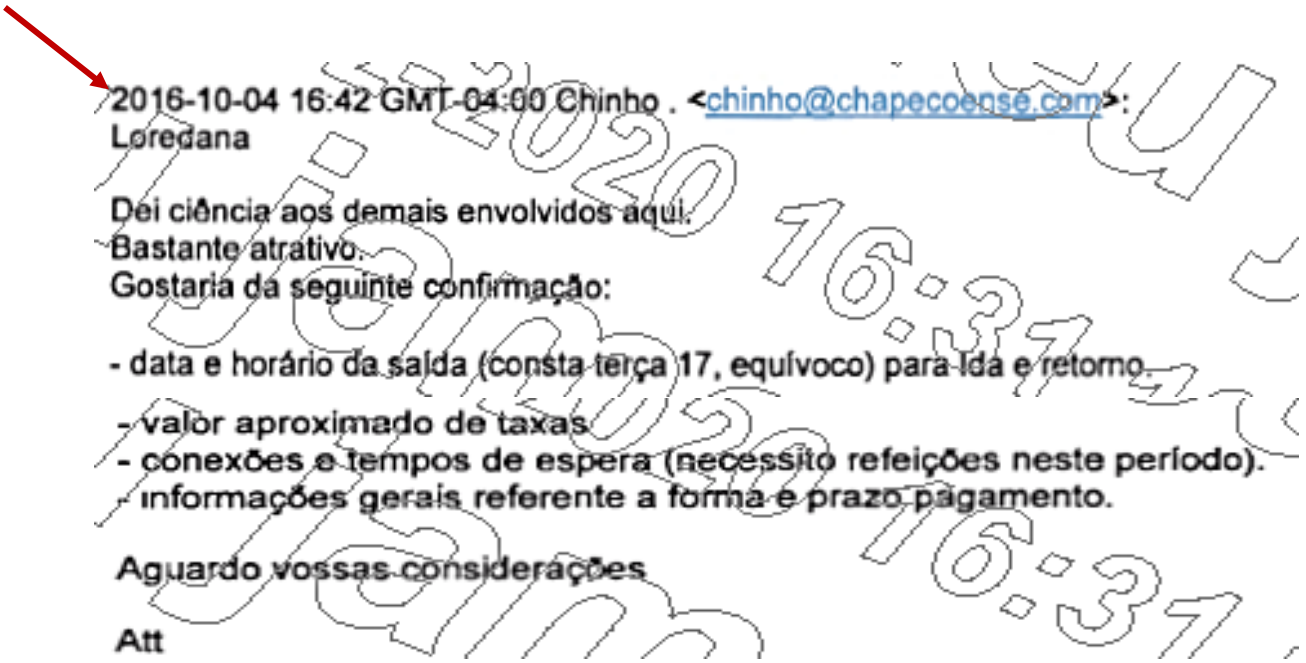
Preço: US $ 135.000,00
O preço não inclui taxas de passageiros

Junto envio para os seus custos de referência cálculo associados a esta citação

obrigado
Loredana

A Chapecoense (Emerson Di Doménico) responde ainda

no dia 04 e pede mais informações à Loredana Albacete.



2016-10-04 16:42 GMT-04:00 Chinho . <chinho@chapecoense.com>:
Loredana

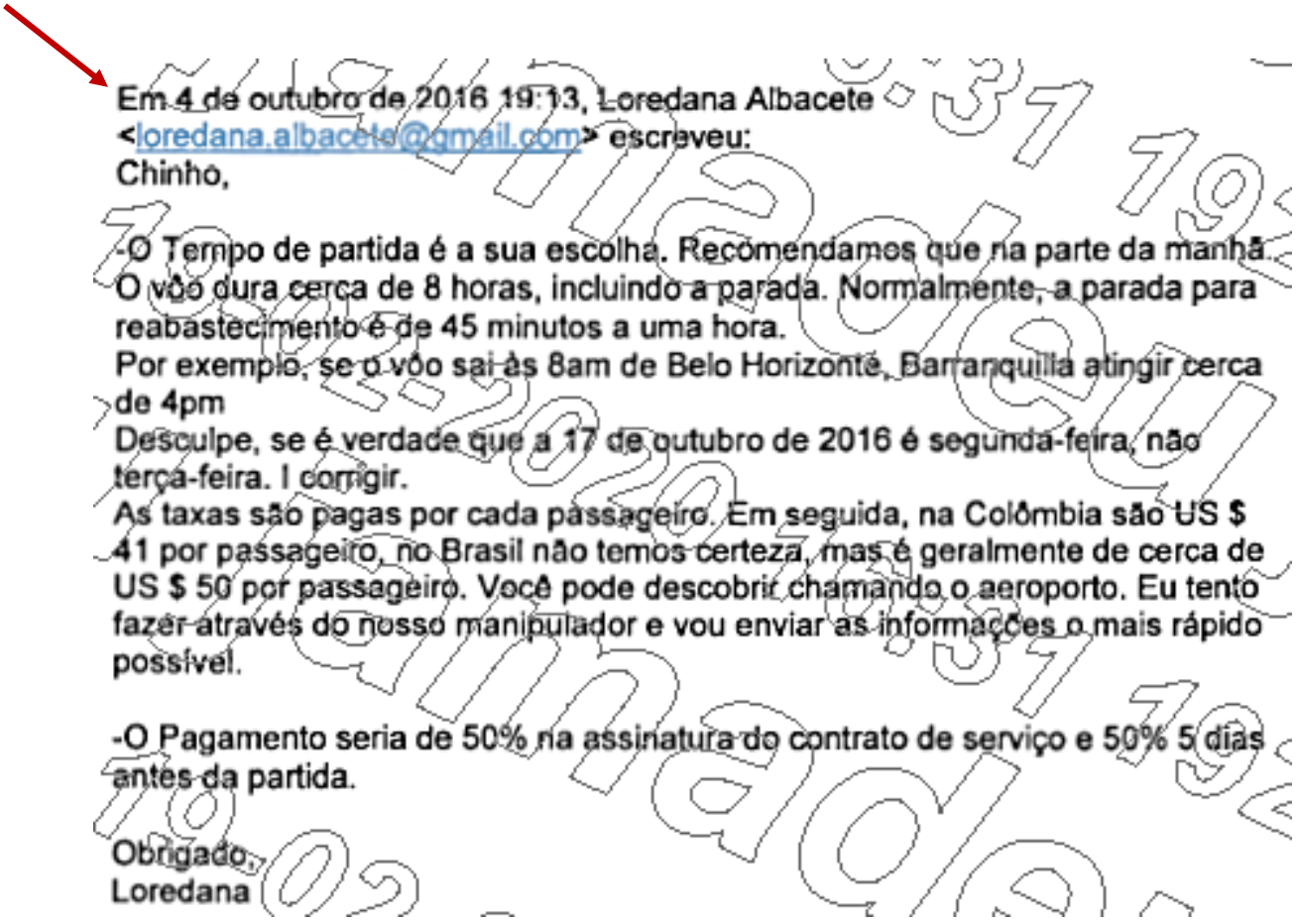
Dei ciência aos demais envolvidos aqui.
Bastante atrativo.
Gostaria da seguinte confirmação:

- data e horário da saída (consta terça 17, equívoco) para ida e retorno.
- valor aproximado de taxas.
- conexões e tempos de espera (necessito refeições neste período).
- informações gerais referente a forma e prazo pagamento.

Aguardo vossas considerações

Att

Loredana Albacete fornece as informações solicitadas pela Chapecoense (Emerson Di Doménico) no próprio dia 04.



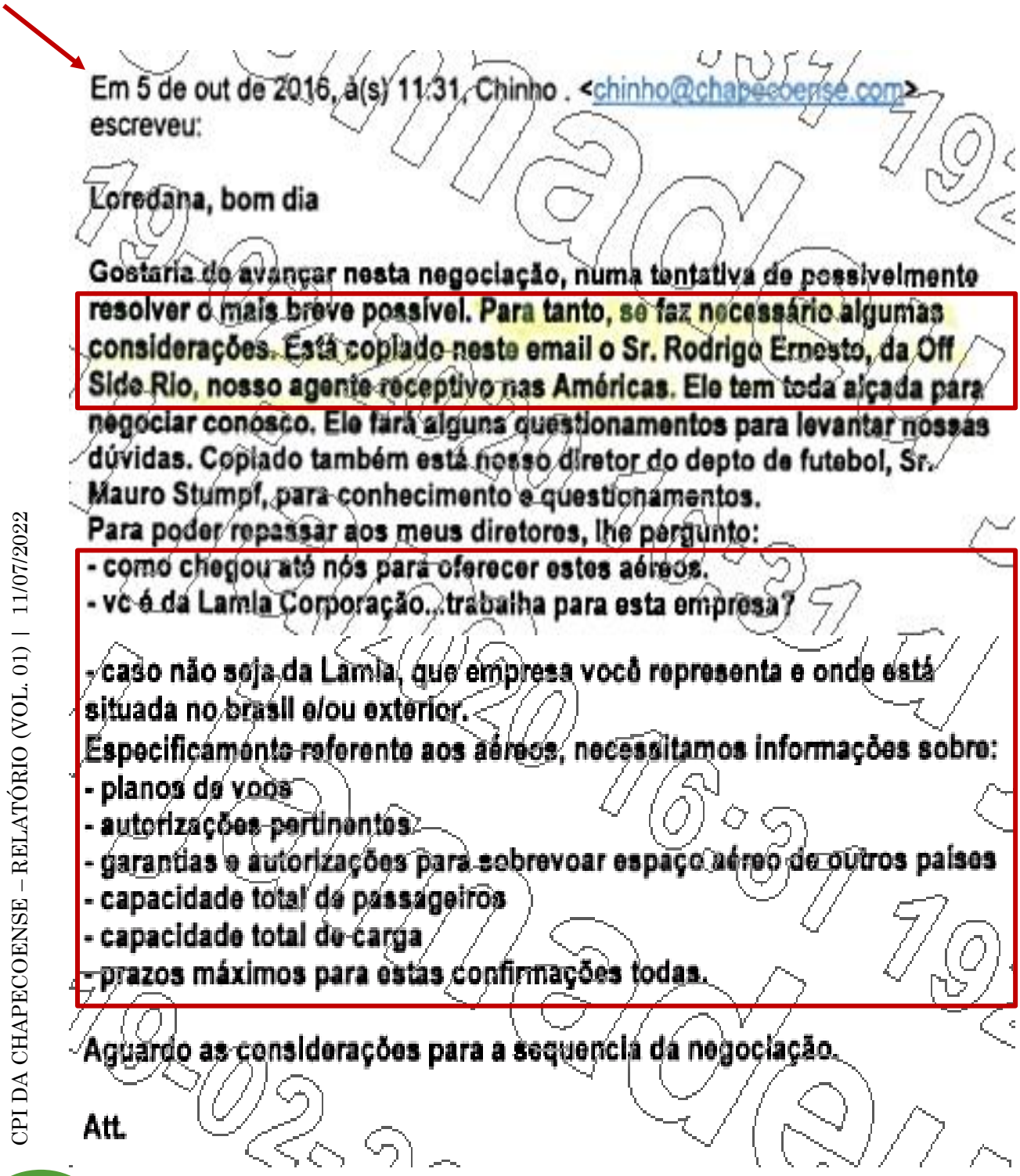
Em 4 de outubro de 2016 19:13, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu:
Chinho,

-O Tempo de partida é a sua escolha. Recomendamos que na parte da manhã. O vôo dura cerca de 8 horas, incluindo a parada. Normalmente, a parada para reabastecimento é de 45 minutos a uma hora.
Por exemplo, se o vôo sai às 8am de Belo Horizonte, Barranquilla atingir cerca de 4pm
Desculpe, se é verdade que a 17 de outubro de 2016 é segunda-feira, não terça-feira. I corrigir.
As taxas são pagas por cada passageiro. Em seguida, na Colômbia são US $ 41 por passageiro, no Brasil não temos certeza, mas é geralmente de cerca de US $ 50 por passageiro. Você pode descobrir chamando o aeroporto. Eu tento fazer através do nosso manipulador e vou enviar as informações o mais rápido possível.

-O Pagamento seria de 50% na assinatura do contrato de serviço e 50% 5 dias antes da partida.

Obrigado,
Loredana

A próxima mensagem é do dia 05 de outubro de 2016 e revela-se como uma das mais importantes, pois, para além da entrada de Rodrigo Ernesto no circuito, a Chapecoense (Emerson Di Doménico) faz uma série de questionamentos à Loredana Albacete, indagações essas muito relevantes para a presente investigação.



Em 5 de out de 2016, à(s) 11:31, Chinho . <chinho@chapecoense.com> escreveu:

Loredana, bom dia

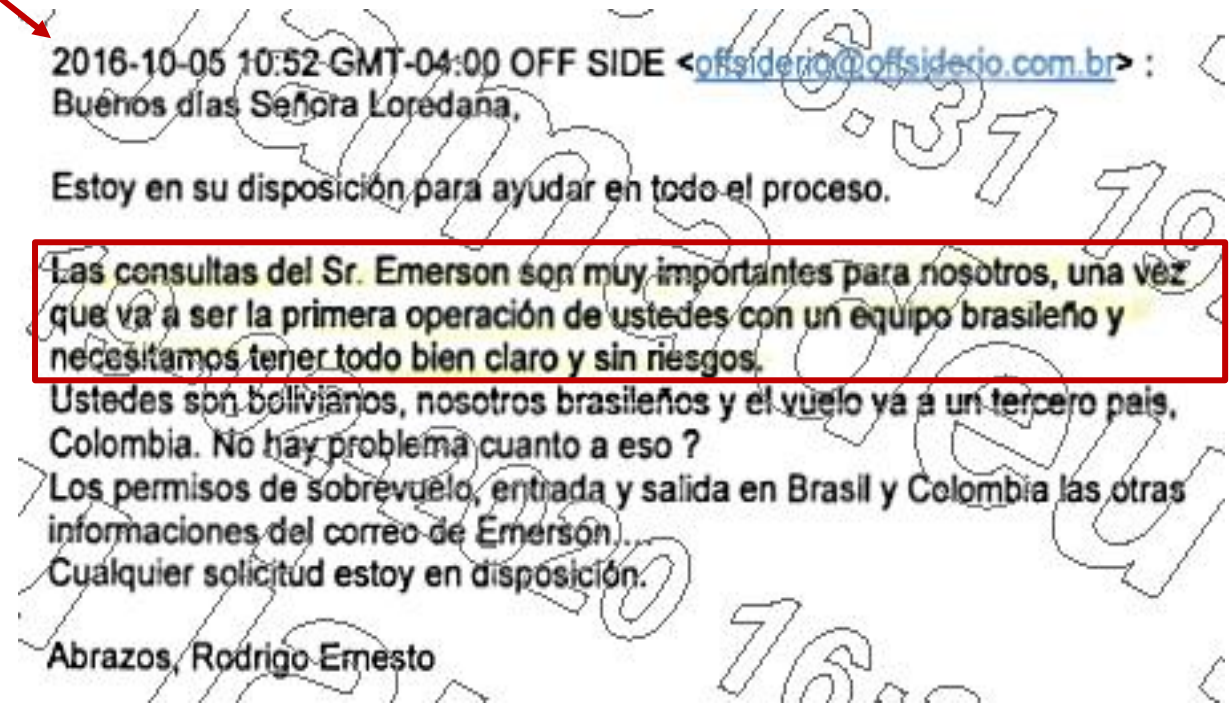
Gostaria de avançar nesta negociação, numa tentativa de possivelmente resolver o mais breve possível. Para tanto, se faz necessário algumas considerações. Está copiado neste email o Sr. Rodrigo Ernesto, da Off Side Rio, nosso agente receptivo nas Américas. Ele tem toda alçada para negociar conosco. Ele fará alguns questionamentos para levantar nossas dúvidas. Copiado também está nosso diretor do depto de futebol, Sr. Mauro Stumpf, para conhecimento e questionamentos.
Para poder repassar aos meus diretores, lhe pergunto:
- como chegou até nós para oferecer estes aéreos.
- vc é da Lamia Corporação...trabalha para esta empresa?

- caso não seja da Lamia, que empresa você representa e onde está situada no brasil e/ou exterior.
Especificamente referente aos aéreos, necessitamos informações sobre:
- planos de voos
- autorizações pertinentes
- garantias e autorizações para sobrevoar espaço aéreo de outros países
- capacidade total de passageiros
- capacidade total de carga
- prazos máximos para estas confirmações todas.

Aguardo as considerações para a sequencia da negociação.

Att.

Ainda no dia 05, Rodrigo Ernesto encaminha mensagem à Loredana Albacete colocando-se à disposição para ajudar no processo de contratação. Registra que as indagações de Emerson Di Doménico são muito importantes, uma vez que a LaMia operava pela primeira vez com uma equipe brasileira.



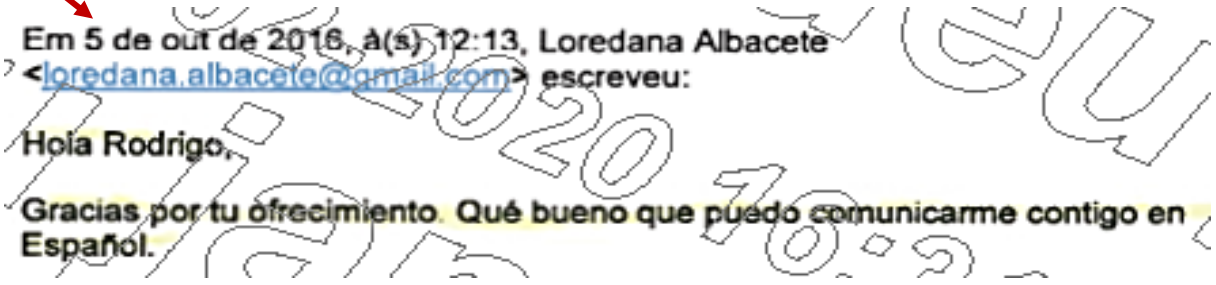
2016-10-05 10:52 GMT-04:00 OFF SIDE <offsiderio@offsiderio.com.br> :
Buenos días Señora Loredana,

Estoy en su disposición para ayudar en todo el proceso.

Las consultas del Sr. Emerson son muy importantes para nosotros, una vez que va a ser la primera operación de ustedes con un equipo brasileño y necesitamos tener todo bien claro y sin riesgos.
Ustedes son bolivianos, nosotros brasileños y el vuelo va a un tercero país, Colombia. No hay problema cuanto a eso ?
Los permisos de sobrevuelo, entrada y salida en Brasil y Colombia las otras informaciones del correo de Emerson..
Cualquier solicitud estoy en disposición.

Abrazos, Rodrigo Ernesto

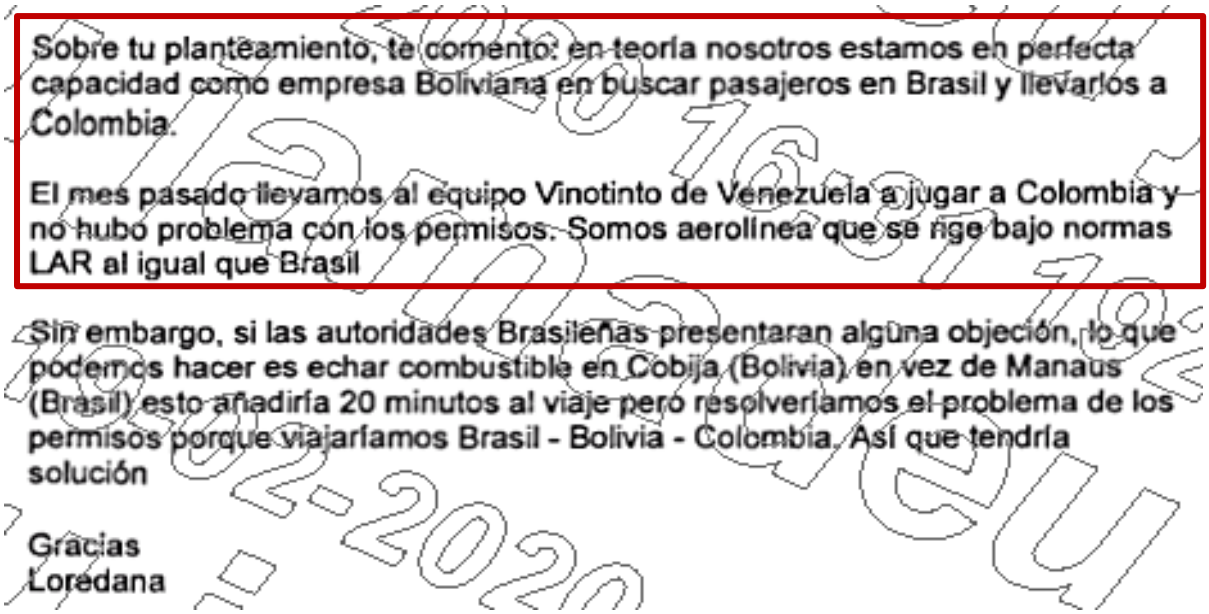
Loredana Albacete responde a Rodrigo Ernesto no próprio dia 05 e diz que a LaMia está em perfeitas condições para pegar os passageiros no Brasil e levá-los até a Colômbia. Diz, inclusive, que, no mês anterior, levou a equipe "Vinotinto" da Venezuela para jogar na Colômbia, sem que tivesse havido problema algum com as permissões.



Em 5 de out de 2016, à(s) 12:13, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu:

Hola Rodrigo,

Gracias por tu ofrecimiento. Qué bueno que puedo comunicarme contigo en Español.



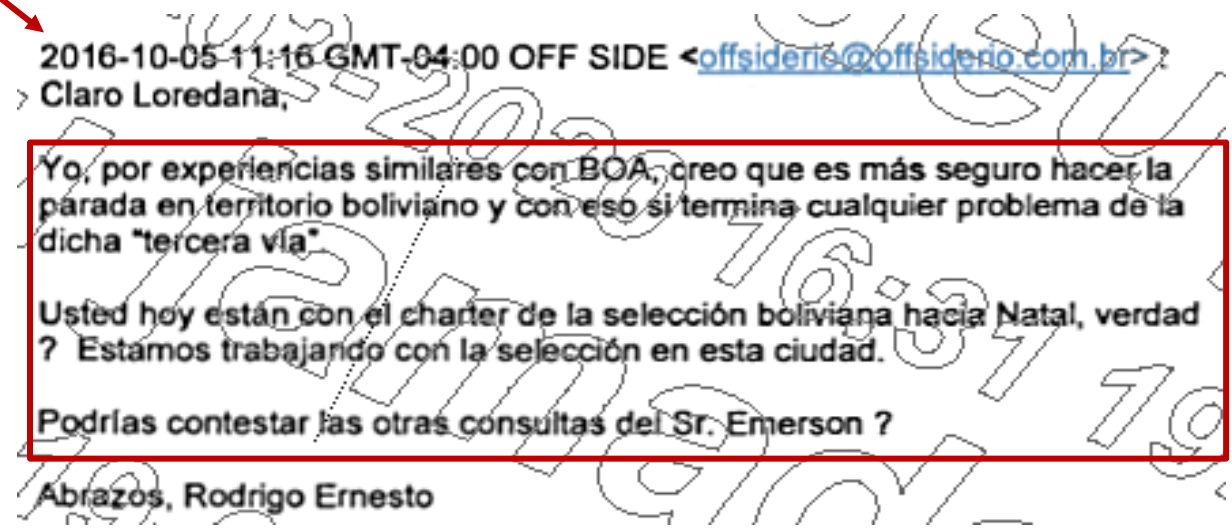
Sobre tu planteamiento, te comento: en teoría nosotros estamos en perfecta capacidad como empresa Boliviana en buscar pasajeros en Brasil y llevarlos a Colombia.

El mes pasado llevamos al equipo Vinotinto de Venezuela a jugar a Colombia y no hubo problema con los permisos. Somos aerolínea que se rige bajo normas LAR al igual que Brasil

Sin embargo, si las autoridades Brasileñas presentaran alguna objeción, lo que podemos hacer es echar combustible en Cobija (Bolivia) en vez de Manaus (Brasil) esto añadiría 20 minutos al viaje pero resolveríamos el problema de los permisos porque viajaríamos Brasil - Bolivia - Colombia. Así que tendría solución

Gracias
Loredana

Ainda no dia 05, Rodrigo Ernesto volta a escrever para Loredana Albacete e sugere que seria melhor fazer o reabastecimento na Bolívia. Pergunta se é a LaMia que estava levando a seleção boliviana até Natal e pede para Loredana Albacete responder as demais perguntas de Emerson Di Doménico.



2016-10-05 11:16 GMT-04:00 OFF SIDE <offsideric@offsideric.com.br> :
> Claro Loredana,

Yo, por experiencias similares con BOA, creo que es más seguro hacer la parada en territorio boliviano y con eso si termina cualquier problema de la dicha "tercera vía".

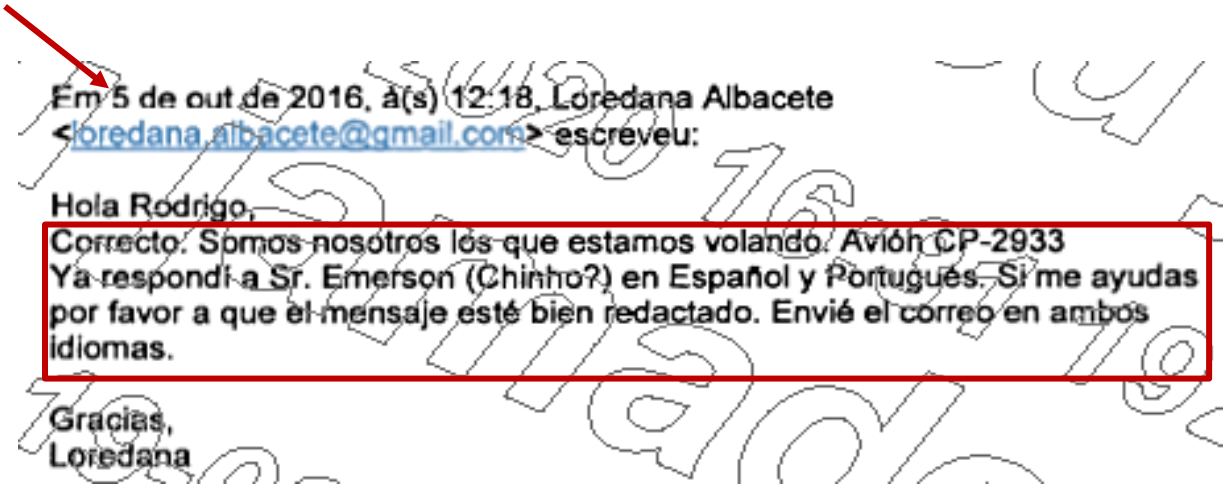
Usted hoy están con el charter de la selección boliviana hacia Natal, verdad ? Estamos trabajando con la selección en esta ciudad.

Podrías contestar las otras consultas del Sr. Emerson ?

Abrazos, Rodrigo Ernesto

No próprio dia 05, Loredana Albacete confirma que é a LaMia que estava levando a seleção boliviana até Natal e diz que já

respondeu as outras indagações a Emerson Di Doménico.

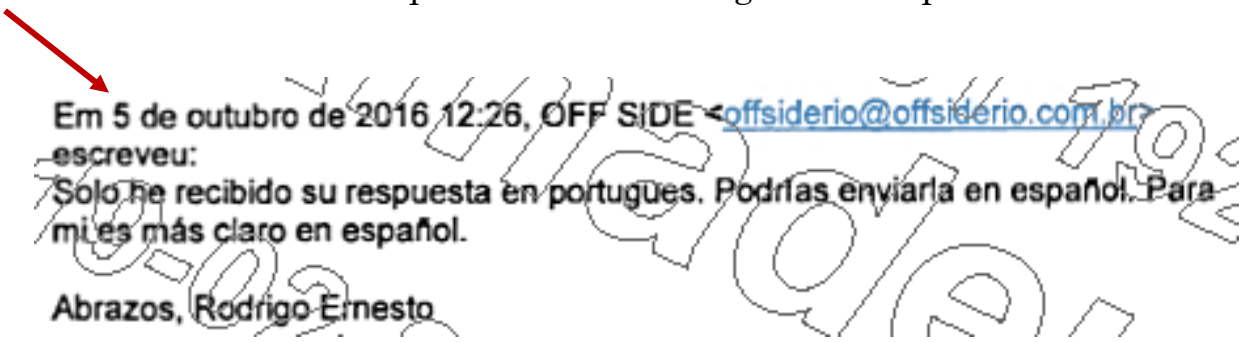


Em 5 de out de 2016, à(s) 12:18, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu:

Hola Rodrigo,
Correcto. Somos nosotros los que estamos volando. Avión CP-2933
Ya respondí a Sr. Emerson (Chinho?) en Español y Portugués. Si me ayudas por favor a que el mensaje esté bien redactado. Envié el correo en ambos idiomas.

Gracias,
Loredana

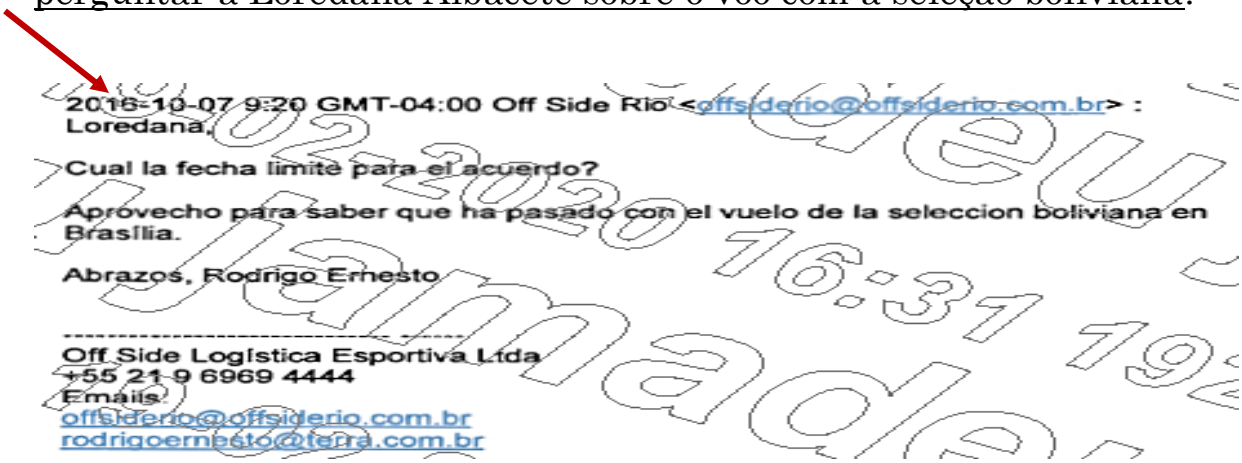
Logo em seguida, ainda no dia 05, Rodrigo Ernesto pede a Loredana Albacete que envie as mensagens em espanhol.



Em 5 de outubro de 2016 12:26, OFF SIDE <offsiderio@offsiderio.com.br> escreveu:
Solo he recibido su respuesta en portugues. Podrías enviarla en español. Para mi es más claro en español.

Abrazos, Rodrigo Ernesto

As duas próximas mensagens ocorrem no dia 07 de outubro de 2016. Rodrigo Ernesto pede a todos os envolvidos que se manifestem sobre a data limite para fechar o contrato. Aproveita para perguntar a Loredana Albacete sobre o voo com a seleção boliviana.



2016-10-07 9:20 GMT-04:00 Off Side Rio <offsiderio@offsiderio.com.br> :
Loredana,

Cual la fecha limite para el acuerdo?

Aprovecho para saber que ha pasado con el vuelo de la seleccion boliviana en Brasília.

Abrazos, Rodrigo Ernesto

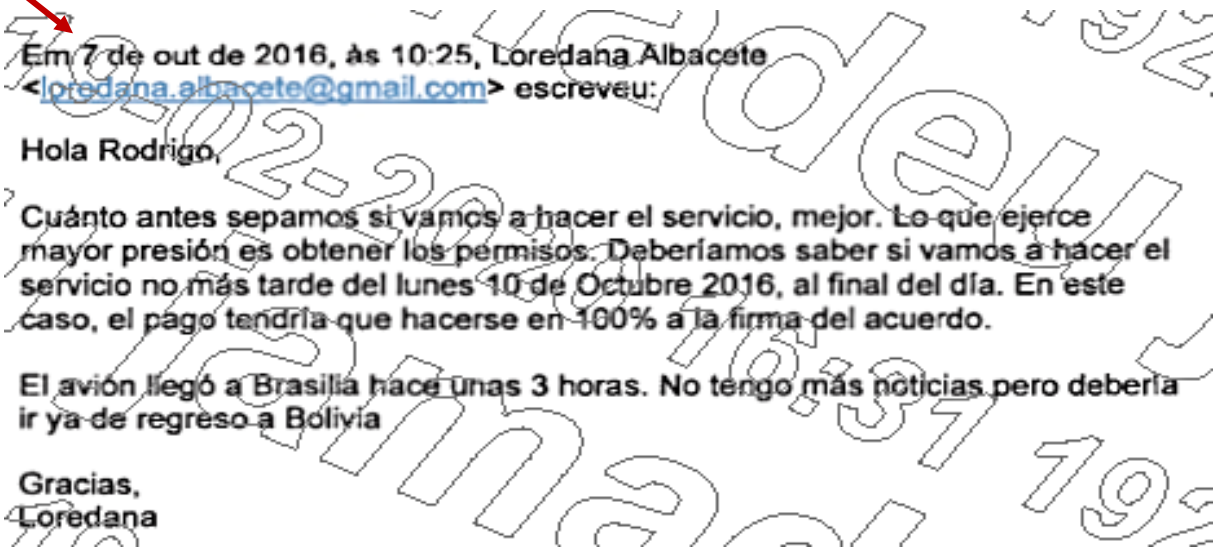
Off Side Logística Esportiva Ltda
+55 21 9 6969 4444
Emails:
offsiderio@offsiderio.com.br
rodrigoernesto@terra.com.br

Em 7 de out de 2016, às 09:26, Chinho . <chinho@chapecoense.com> escreveu:

PREZADOS

SOLICITO A TODOS QUE NOS INFORMEM O PRAZO MÁXIMO PARA QUE POSSAMOS EFETIVAR O ACORDO/CONTRATO PARA FRETAMENTO EM QUESTÃO.

Loredana Albacete responde, no próprio dia 07, que a data limite seria o dia 10 de outubro de 2016. Informa que o avião com seleção boliviana chegou no aeroporto de Brasília havia umas três horas e que já estaria retornando à Bolívia.



Em 7 de out de 2016, às 10:25, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu:

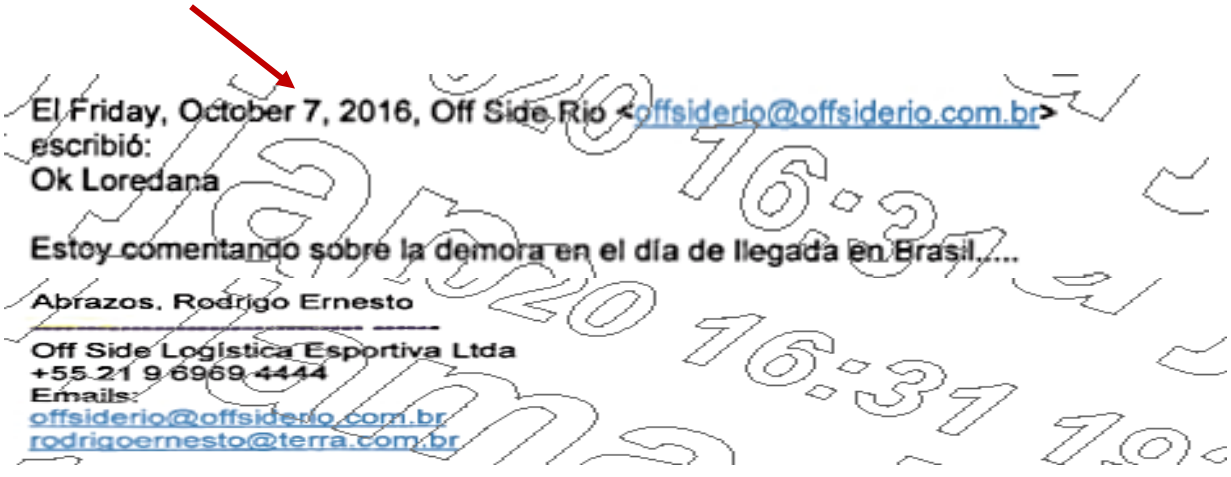
Hola Rodrigo,

Cuánto antes sepamos si vamos a hacer el servicio, mejor. Lo que ejerce mayor presión es obtener los permisos. Deberíamos saber si vamos a hacer el servicio no más tarde del lunes 10 de Octubre 2016, al final del día. En este caso, el pago tendría que hacerse en 100% a la firma del acuerdo.

El avión llegó a Brasilia hace unas 3 horas. No tengo más noticias pero debería ir ya de regreso a Bolivia

Gracias,
Loredana

Rodrigo Ernesto agradece a resposta de Loredana Albacete.



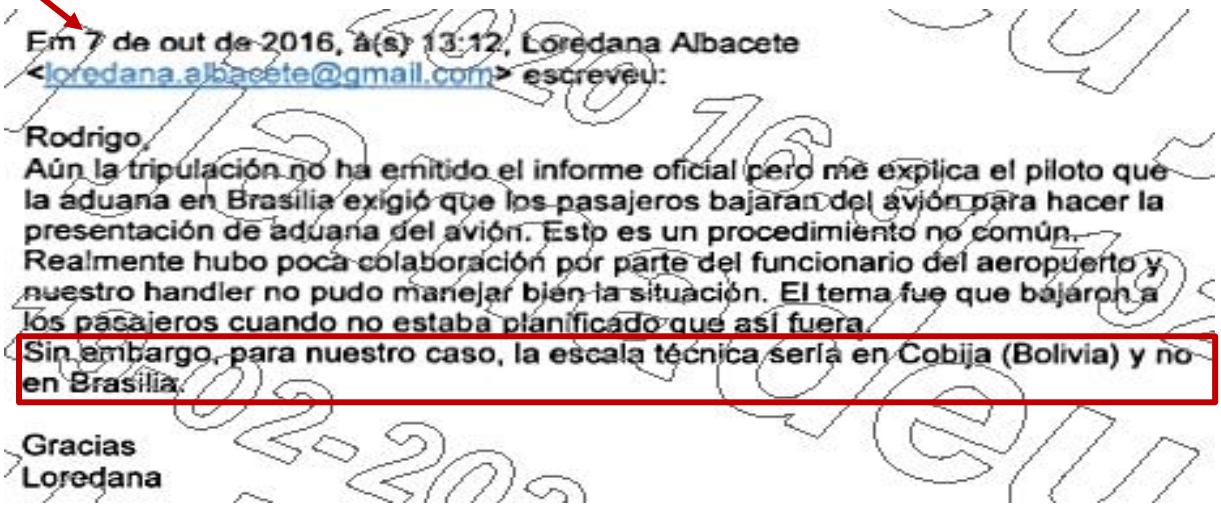
El Friday, October 7, 2016, Off Side Rio <offsiderio@offsiderio.com.br> escribió:
Ok Loredana

Estoy comentando sobre la demora en el día de llegada en Brasil....

Abrazos. Rodrigo Ernesto

Off Side Logistica Esportiva Ltda
+55 21 9 6969 4444
Emails:
offsiderio@offsiderio.com.br
rodrigoernesto@terra.com.br

Ainda no dia 07, Loredana Albacete volta a escrever para Rodrigo Ernesto para informá-lo sobre problemas havidos no aeroporto de Brasília, notadamente com o setor aduaneiro. Dessa forma, ela confirma que a escala técnica para o voo da Chapecoense seria na Bolívia.

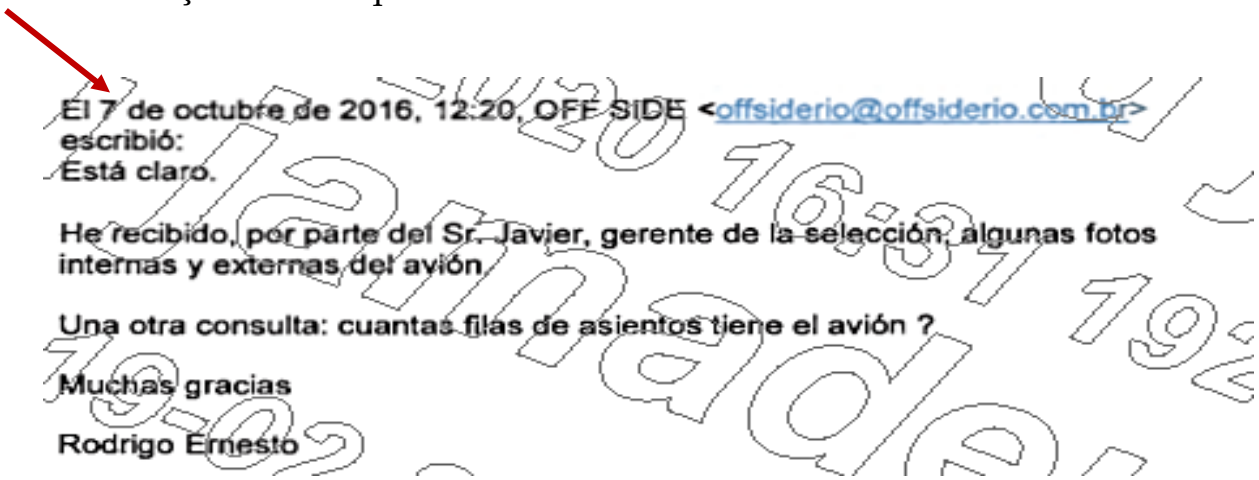


Em 7 de out de 2016, à(s) 13:12, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu:

Rodrigo,
Aún la tripulación no ha emitido el informe oficial pero me explica el piloto que la aduana en Brasilia exigió que los pasajeros bajaran del avión para hacer la presentación de aduana del avión. Esto es un procedimiento no común.
Realmente hubo poca colaboración por parte del funcionario del aeropuerto y nuestro handler no pudo manejar bien la situación. El tema fue que bajaron a los pasajeros cuando no estaba planificado que así fuera.
Sin embargo, para nuestro caso, la escala técnica sería en Cobija (Bolivia) y no en Brasilia.

Gracias
Loredana

Rodrigo Ernesto concorda com Loredana Albacete e pede informações sobre quantas filas de assento teria o avião.



El 7 de octubre de 2016, 12:20, OFF SIDE <offsiderio@offsiderio.com.br> escribió:
Está claro.

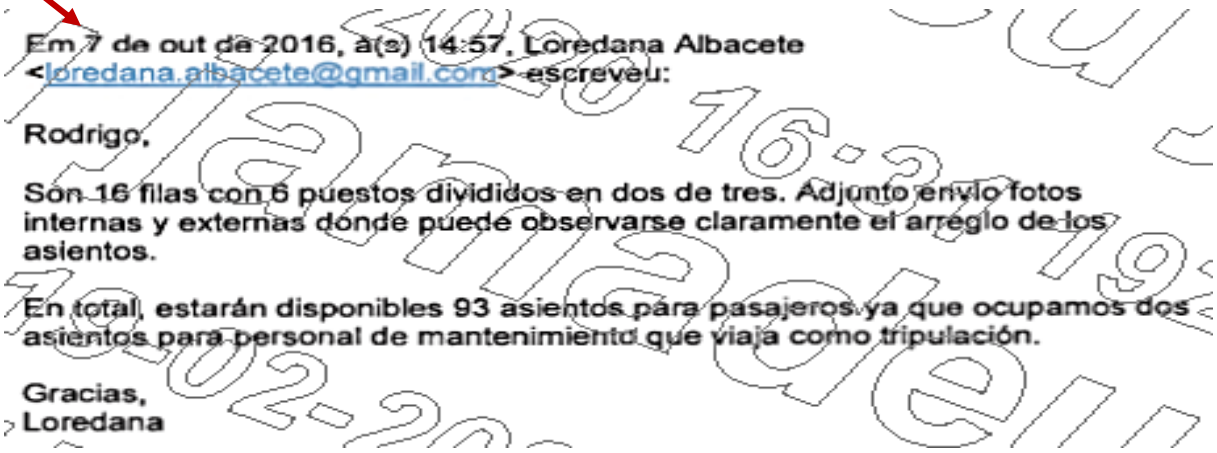
He recibido, por parte del Sr. Javier, gerente de la selección, algunas fotos internas y externas del avión.

Una otra consulta: cuantas filas de asientos tiene el avión ?

Muchas gracias

Rodrigo Ernesto

Loredana Albacete responde que são 16 filas de assentos, divididos em dois conjuntos de três poltronas. Diz que estariam disponíveis 93 assentos no total.



Em 7 de out de 2016, à(s) 14:57, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu:

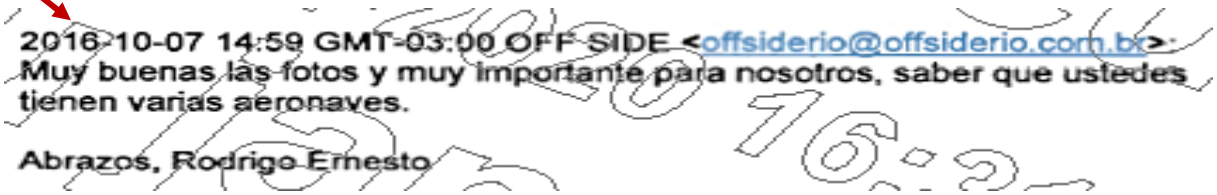
Rodrigo,

Son 16 filas con 6 puestos divididos en dos de tres. Adjunto envio fotos internas y externas dónde puede observarse claramente el arreglo de los asientos.

En total, estarán disponibles 93 asientos para pasajeros ya que ocupamos dos asientos para personal de mantenimiento que viaja como tripulación.

Gracias,
Loredana

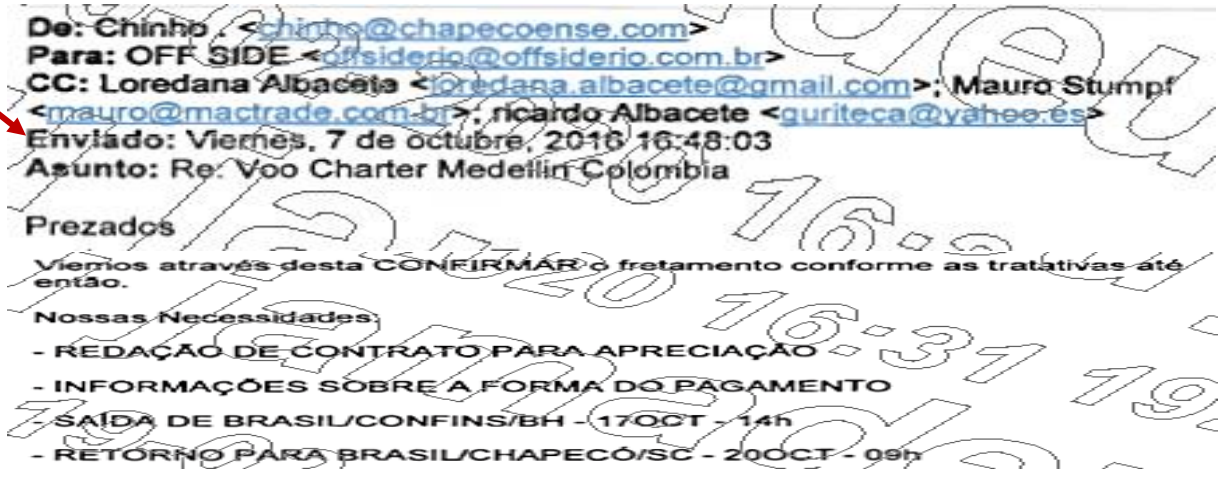
Rodrigo Ernesto agradece o envio de fotos do avião e diz ser muito importante o fato de a LaMia ter várias aeronaves.



2016-10-07 14:59 GMT-03:00 OFF SIDE <offsiderio@offsiderio.com.br>:
Muy buenas las fotos y muy importante para nosotros, saber que ustedes tienen varias aeronaves.

Abrazos, Rodrigo Ernesto

Pois bem, no dia 07 de outubro de 2016, às 16h48, a Chapecoense (Emerson Di Doménico) encaminha mensagem a Rodrigo Ernesto (Off Side), Loredana Albacete, Mauro Stumpf (Diretor da Chapecoense) e Ricardo Albacete <u>para confirmar o interesse em assinar o contrato de fretamento da aeronave</u>.



De: Chinho . <chinho@chapecoense.com>
Para: OFF SIDE <offsiderio@offsiderio.com.br>
CC: Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>; Mauro Stumpf <mauro@mactrade.com.br>; ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es>
Enviado: Viernes, 7 de octubre, 2016 16:48:03
Asunto: Re: Voo Charter Medellin Colombia

Prezados

Viemos através desta CONFIRMAR o fretamento conforme as tratativas até então.

Nossas Necessidades:

- REDAÇÃO DE CONTRATO PARA APRECIAÇÃO
- INFORMAÇÕES SOBRE A FORMA DO PAGAMENTO
- SAÍDA DE BRASIL/CONFINS/BH - 17OCT - 14h
- RETORNO PARA BRASIL/CHAPECÓ/SC - 20OCT - 09h

NOSSOS DADOS:

ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
CNPJ: 83.018.788/0001-90 I.E: ISENTO
RUA CLEVELÂNDIA 9087-E
CENTRO
CHAPECÓ
SC
CEP 89.801-561

RESPONSÁVEL PELA ASSINATURA DE CONTRATO.:

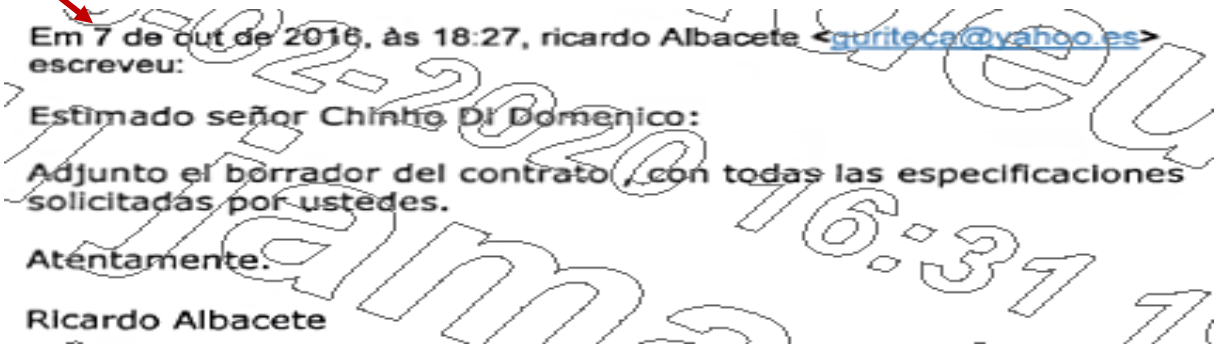
- SANDRO LUIZ PALLAORO - PRESIDENTE
RG. 33699310 CPF 603.295.569-91

FICO À DISPOSIÇÃO PARA AS INFORMAÇÕES QUE SE FIZEREM NECESSÁRIAS.

GRATO

ATT.

No próprio dia 07, Ricardo Albacete encaminha rascunho do contrato para Emerson Di Doménico.



Em 7 de out de 2016, às 18:27, ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es> escreveu:

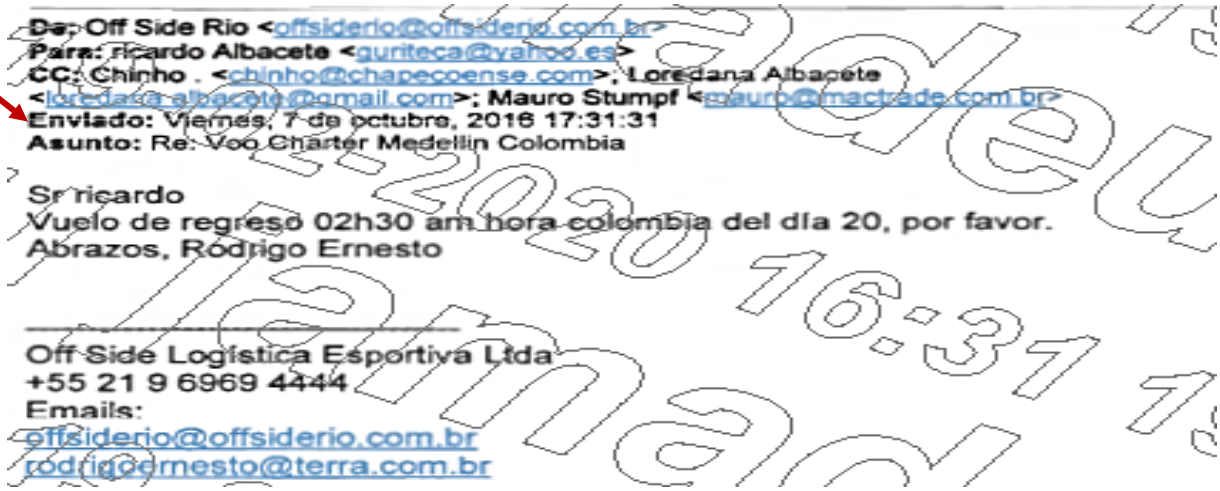
Estimado señor Chinho Di Domenico:

Adjunto el borrador del contrato , con todas las especificaciones solicitadas por ustedes.

Atentamente.

Ricardo Albacete

Rodrigo Ernesto, ainda no dia 07, envia mensagem a Ricardo Albacete para confirmar o voo de volta, no dia 20.



De: Off Side Rio <offsiderio@offsiderio.com.br>
Para: ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es>
CC: Chinho . <chinho@chapecoense.com>; Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>; Mauro Stumpf <mauro@mactrade.com.br>
Enviado: Viernes, 7 de octubre, 2016 17:31:31
Asunto: Re: Voo Charter Medellin Colombia

Sr ricardo
Vuelo de regreso 02h30 am hora colombia del día 20, por favor.
Abrazos, Rodrigo Ernesto

Off Side Logística Esportiva Ltda
+55 21 9 6969 4444
Emails:
offsiderio@offsiderio.com.br
rodrigoernesto@terra.com.br

Ricardo Albacete responde a mensagem e diz que corrigiu os dados do voo de volta.

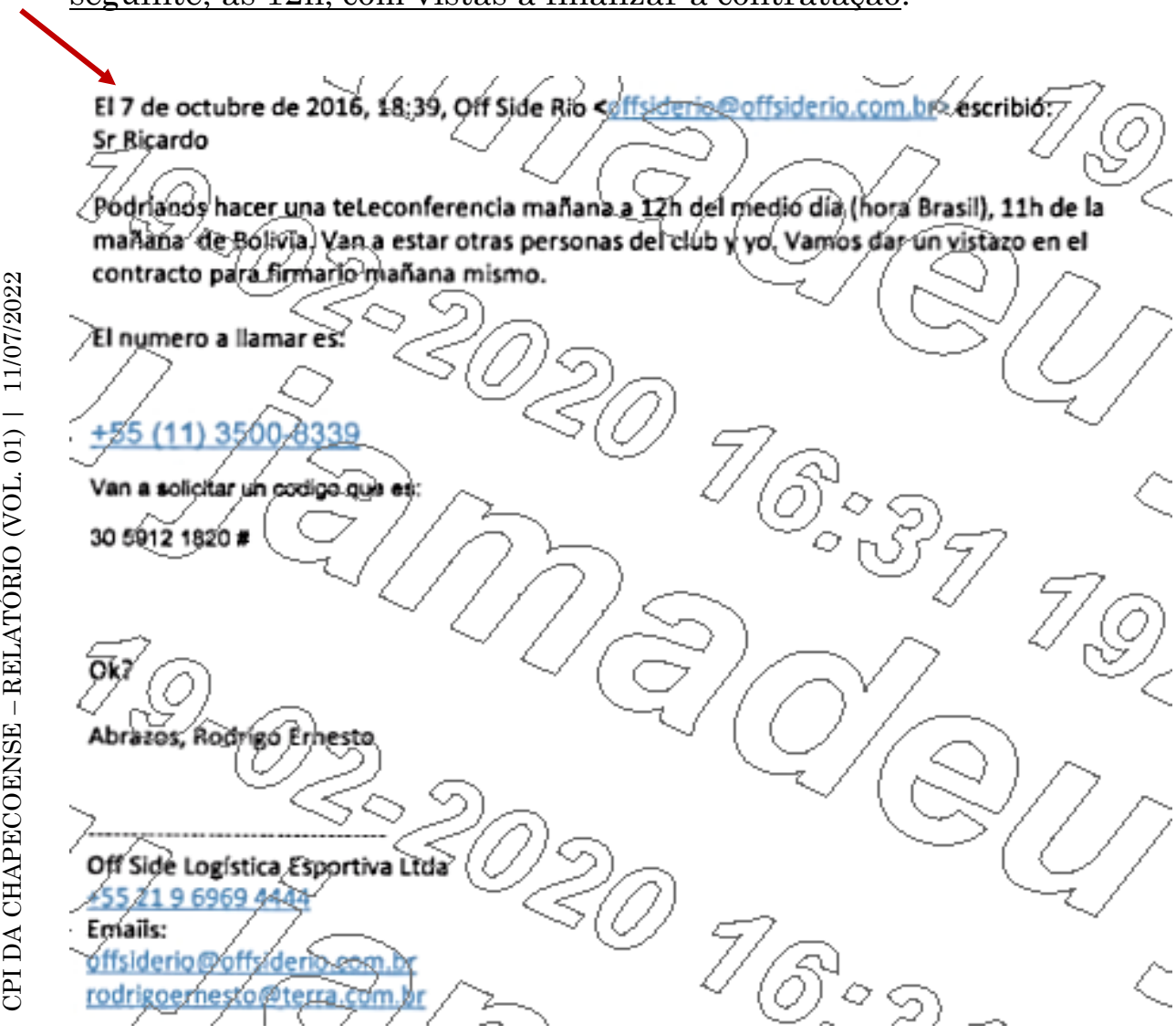
Em 7 de out de 2016, às 18:44, ricardo Albacete <euriteca@yahoo.es> escreveu:

Ver corrección resaltada.

Gracias,

Ricardo

Ainda no dia 07, Rodrigo Ernesto encaminha nova mensagem a Ricardo Albacete <u>para marcar uma teleconferência no dia seguinte, às 12h, com vistas a finalizar a contratação</u>.



El 7 de octubre de 2016, 18:39, Off Side Rio <offsiderio@offsiderio.com.br> escribió:

Sr Ricardo

Podríamos hacer una teLeconferencia mañana a 12h del medio día (hora Brasil), 11h de la mañana de Bolivia. Van a estar otras personas del club y yo. Vamos dar un vistazo en el contracto para firmarlo mañana mismo.

El numero a llamar es:

+55 (11) 3500-8339

Van a solicitar un codigo que es:

30 5912 1820 #

Ok?

Abrazos, Rodrigo Ernesto

Off Side Logística Esportiva Ltda

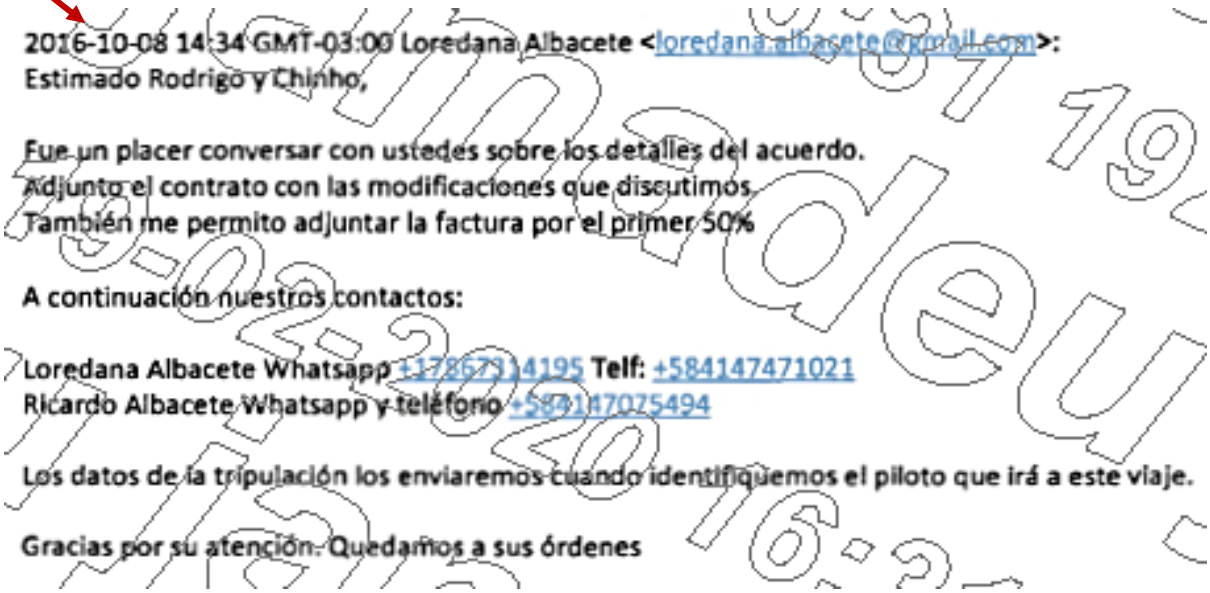
+55 21 9 6969 4444

Emails:

offsiderio@offsiderio.com.br

rodrigoernesto@terra.com.br

No dia 08, Loredana Albacete envia mensagem para Rodrigo Ernesto e Emerson Di Doménico para agradecer a conversa havida naquele dia para ajustar os detalhes da contratação.



2016-10-08 14:34 GMT-03:00 Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>:
Estimado Rodrigo y Chinho,

Fue un placer conversar con ustedes sobre los detalles del acuerdo.
Adjunto el contrato con las modificaciones que discutimos.
También me permito adjuntar la factura por el primer 50%

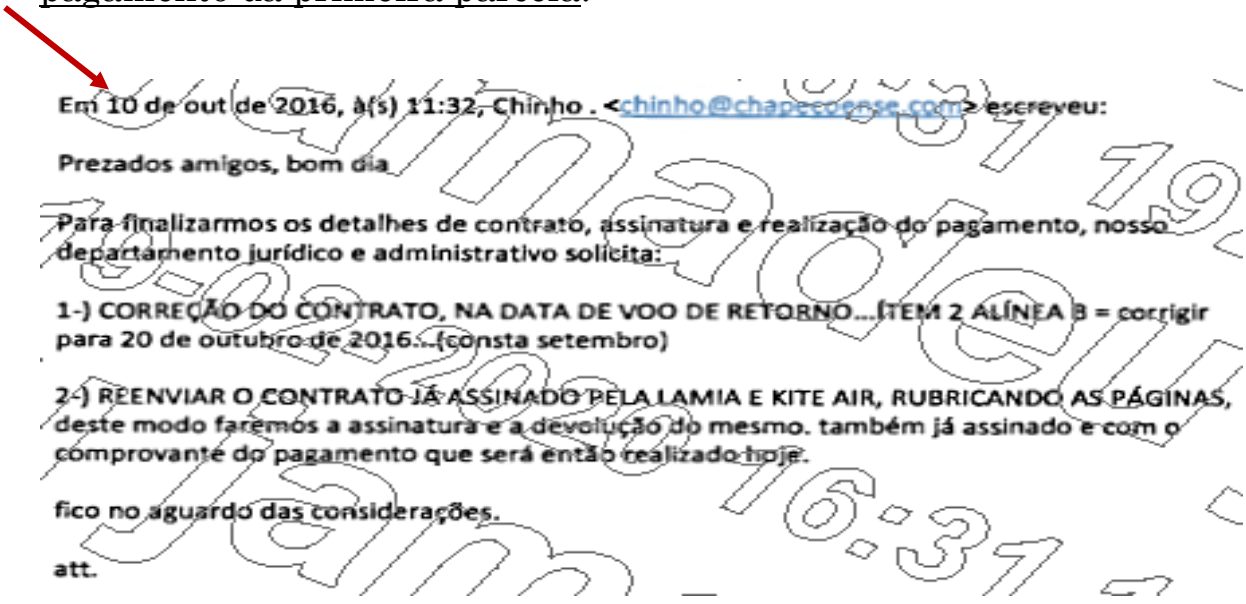
A continuación nuestros contactos:

Loredana Albacete Whatsapp +17867314195 Telf: +584147471021
Ricardo Albacete Whatsapp y teléfono +584147075494

Los datos de la tripulación los enviaremos cuando identifiquemos el piloto que irá a este viaje.

Gracias por su atención. Quedamos a sus órdenes

A próxima mensagem ocorre no dia 10 de outubro de 2016. Emerson Di Doménico pede a Loredana Albacete que faça um ajuste no contrato (correção da data do voo de retorno) e o reenvie já assinado para que a Chapecoense possa assiná-lo e, assim, realizar o pagamento da primeira parcela.



Em 10 de out de 2016, à(s) 11:32, Chinho . <chinho@chapecoense.com> escreveu:

Prezados amigos, bom dia

Para finalizarmos os detalhes de contrato, assinatura e realização do pagamento, nosso departamento jurídico e administrativo solicita:

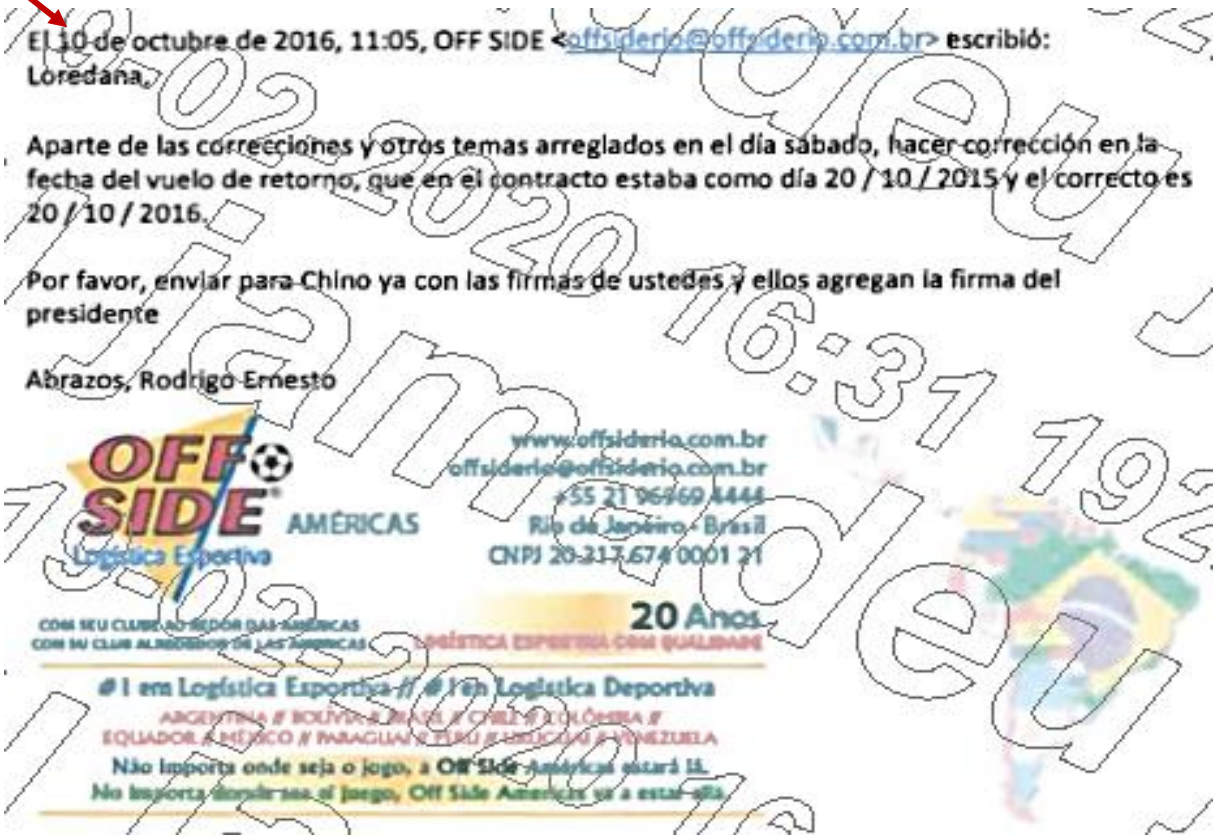
1-) CORREÇÃO DO CONTRATO, NA DATA DE VOO DE RETORNO...(ITEM 2 ALÍNEA B = corrigir para 20 de outubro de 2016...(consta setembro)

2-) REENVIAR O CONTRATO JÁ ASSINADO PELA LAMIA E KITE AIR, RUBRICANDO AS PÁGINAS, deste modo faremos a assinatura e a devolução do mesmo. também já assinado e com o comprovante do pagamento que será então realizado hoje.

fico no aguardo das considerações.

att.

Registre-se que, nesse dia, um pouco antes da mensagem de Emerson Di Doménico, Rodrigo Ernesto já havia solicitado à Loredana Albacete a correção da data do voo de retorno.



El 10 de octubre de 2016, 11:05, OFF SIDE <offsiderio@offsiderio.com.br> escribió:
Loredana,

Aparte de las correcciones y otros temas arreglados en el día sábado, hacer corrección en la fecha del vuelo de retorno, que en el contracto estaba como día 20 / 10 / 2015 y el correcto es 20 / 10 / 2016.

Por favor, enviar para Chino ya con las firmas de ustedes y ellos agregan la firma del presidente

Abrazos, Rodrigo Ernesto

OFF SIDE AMÉRICAS Logística Esportiva
www.offsiderio.com.br
offsiderio@offsiderio.com.br
+55 21 96469 4444
Rio de Janeiro - Brasil
CNPJ 20.217.674/0001-21
20 Anos
#1 em Logística Esportiva // #1 en Logística Deportiva
Não importa onde seja o jogo, a Off Side Américas estará lá.

Loredana Albacete responde a Rodrigo Ernesto e diz que providenciou a correção.

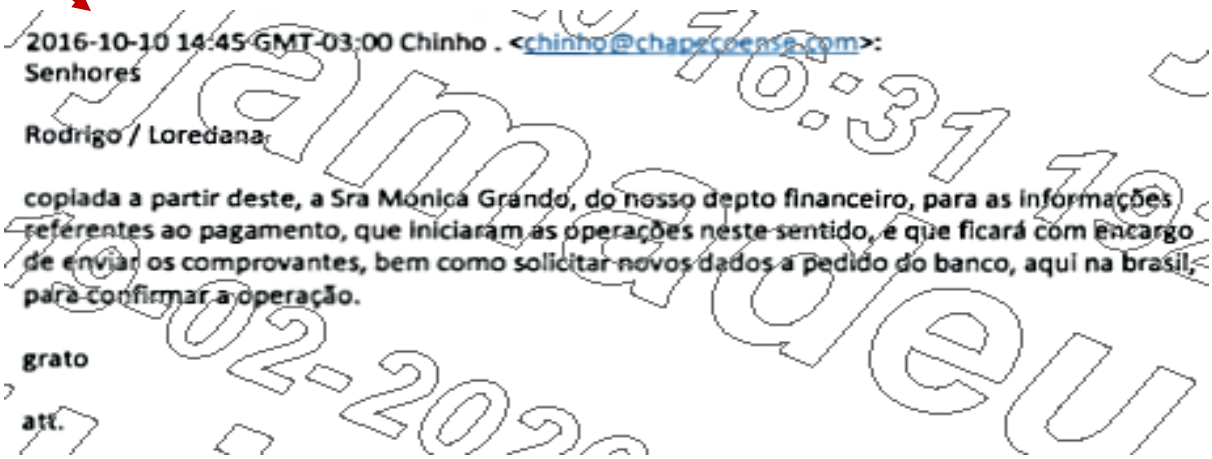
2016-10-10 12:17 GMT-03:00 Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>:
Hola Rodrigo Ernesto,

Hace unos minutos hicimos la corrección y firmamos.

Gracias,
Loredana

Ainda no dia 10, Emerson Di Doménico escreve para

Rodrigo Ernesto e Loredana Albacete para informar que Mônica J. S. Grando (financeiro da Chapecoense) já havia entrado em contato com o Banco do Brasil para efetuar a operação de câmbio.



2016-10-10 14:45 GMT-03:00 Chinho . <chinho@chapecoense.com>:
Senhores

Rodrigo / Loredana,

copiada a partir deste, a Sra Mônica Grando, do nosso depto financeiro, para as informações referentes ao pagamento, que iniciaram as operações neste sentido, e que ficará com encargo de enviar os comprovantes, bem como solicitar novos dados a pedido do banco, aqui na brasil, para confirmar a operação.

grato

att.

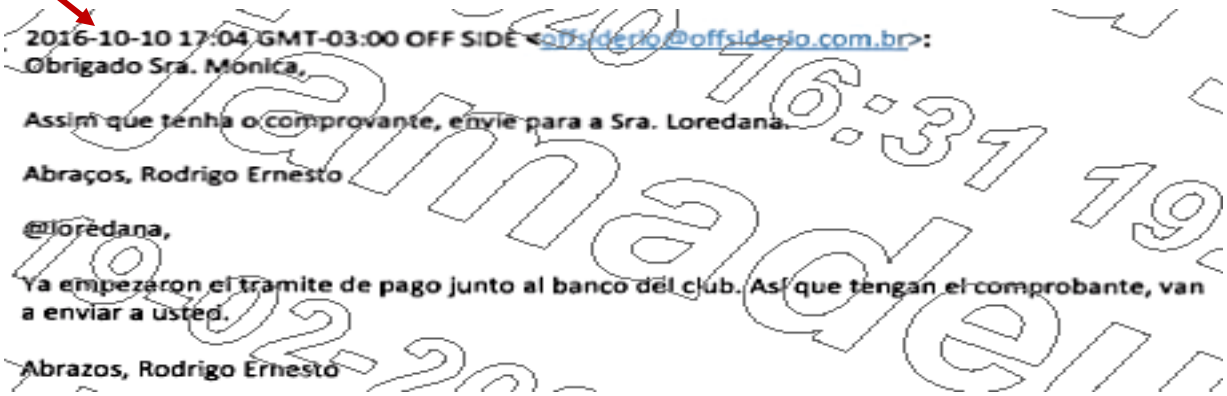
Mônica J. S. Grando (financeiro da Chapecoense), ainda no dia 10, envia mensagem para Rodrigo Ernesto para informá-lo que o Banco do Brasil já estava analisando o contrato para liberar a operação.

Em 10 de out de 2016, à(s) 16:37, Financeiro Chapecoense <financeiro@chapecoense.com> escreveu:

A/C Rodrigo
Ja encaminhamos ao GECEX/Blumenau do Banco do Brasil, que esta analisando o contrato e estará liberando na mesa de Câmbio assim que possivel!
att

ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
ACF
1973
Monica J. S. Grando
Financeiro
Tel: (49) 3905-3713 | 8852-6763

Rodrigo Ernesto agradece a Mônica J. S. Grando e pede para ela enviar o comprovante do pagamento à Loredana Albacete. Do mesmo modo, informa a Loredana Albacete sobre o pagamento.



2016-10-10 17:04 GMT-03:00 OFF SIDE <offsidedio@offsidedio.com.br>:
Obrigado Sra. Mônica,

Assim que tenha o comprovante, envie para a Sra. Loredana.

Abraços, Rodrigo Ernesto

@loredana,

Ya empezaron el tramite de pago junto al banco del club. Asi que tengan el comprobante, van a enviar a usted.

Abrazos, Rodrigo Ernesto

Ainda no dia 10, Emerson Di Doménico encaminha o contrato firmado a todos os envolvidos.

2016-10-10 17:25 GMT-03:00 Chinho . <chinho@chapecoense.com>:
Prezados

segue anexo contrato firmado.

at..

No dia 11 de outubro de 2016, Mônica J. S. Grando informa que o Banco do Brasil precisou traduzir o contrato e, portanto, o pagamento atrasou. Diz que até quinta-feira (dia 13) tudo estaria resolvido.

Em terça-feira, 11 de outubro de 2016, Financeiro Chapecoense <financeiro@chapecoense.com> escreveu:
Bom dia
De acordo com informações repassadas no exato momento pelo Banco do Brasil, teremos de aguardar pois o contrato teve de passar por tradução conforme exigências do Banco para análise. Estão fazendo todo o possível para que agilizar o pagamento para hoje. Caso não ocorra, o previsto é para quinta-feira.
Assim que tiver o comprovante estarei encaminhando a todos!
Grata pela atenção!

Monica J. S. Grando
Financeiro
Tel: (49) 3905-3713 | 8852-6763

Pois bem, tais mensagens resumem bem a participação de Rodrigo Ernesto (Off Side) na 1ª contratação da LaMia.

Registre-se, por oportuno, que o Ministério Público Federal, por intermédio da Procuradoria da República no Município de Chapecó/SC, instaurou o Procedimento Investigatório Criminal (PIC) nº 1.33.002.000075/2017-21 para apurar um possível envolvimento de brasileiros nos eventos que acabaram resultando no acidente do avião da empresa LaMia, a ensejar eventual responsabilização por homicídio culposo. Considerando notícias da época sobre possíveis relacionamentos escusos entre uma entidade do futebol e a referida empresa de aviação, foi aventada a hipótese de pagamento de vantagens indevidas para a contratação da empresa LaMia para as viagens dos jogos da Copa Conmebol.

As declarações prestadas, os e-mails e as mensagens entregues pelos familiares de dirigentes ouvidos corroboraram a constatação de que, segundo apontaram os elementos colhidos na investigação, a escolha da empresa LaMia para realização dos voos para os jogos na Colômbia ocorreu em virtude do menor valor cobrado por essa empresa, não se vislumbrando elementos que indicassem que tenha havido qualquer pagamento de valor indevido ou outro interesse escuso para que essa contratação ocorresse, concluiu o Ministério Público Federal.[1]

Portanto, a investigação, sob esse prisma, foi encerrada.

[1] Por exemplo, em 25/11/2016, por meio de contato realizado pelo Sr. Plínio David de Nês (terraconda@gmail.com), com solicitação de orçamento para realização dos trajetos Guarulhos (GRU) X Medellin (MDE) e Medellin (MDE) X Chapecó (XAP), nos dias 28/11/2016 e 01/12/2016, respectivamente. A companhia aérea **Gol Linhas Aéreas S/A** informou que o custo desse fretamento seria de **US$ 312.743,00 (trezentos e doze mil setecentos e quarenta e três dólares)**.

ALTERAÇÃO DO PLANO DE VOO

Inicialmente, o Plano de Voo previa São Paulo / Medellin (28/11/2016) e Medellin / Chapecó (02/12/2016). Todavia, momentos antes do embarque, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) não autorizou o voo. Por se tratar de voo charter, a LaMia (empresa boliviana) não poderia realizar voo direto entre o Brasil e a Colômbia.

> *O transporte deve ser feito por empresa brasileira ou colombiana. Entendo que exista empresa disponível para a realização do voo. Assim sendo, nego a autorização*. **(Antonio Marcos Ferreira de Oliveira – GOPE, em 27/11/2016).**

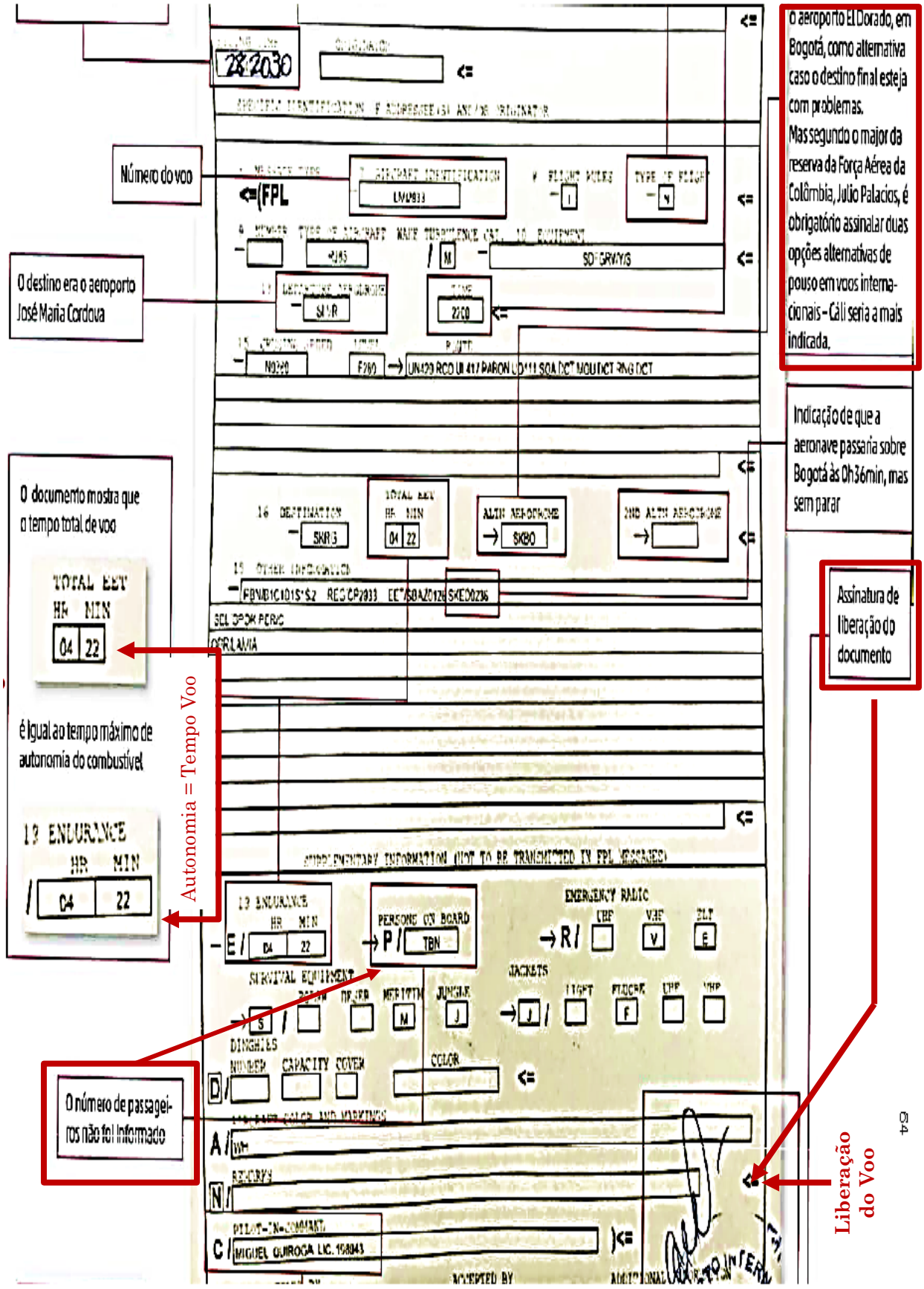
Desse modo, por orientação da LaMia, foi feito o embarque para Santa Cruz de la Sierra - Bolívia (via empresa Boliviana de Aviación – BOA) e, de lá, eles voaram para a Colômbia pela LaMia. Ou seja, a negativa da ANAC fez com que a delegação da Associação Chapecoense de Futebol embarcasse em Guarulhos/SP, no dia 28/11/2016, num voo comercial da empresa aérea BOA (Boliviana de Aviación), até a cidade de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, para, então, embarcar na aeronave AVRO 146-RJ85, da LaMia, com destino a Medelim, na Colômbia. Registre-se, por relevante, que o trecho Guarulhos x Santa Cruz de La Sierra, com a empresa BOA, foi realizado a partir de orientação da própria empresa LaMia.

Para o Ministério Público Federal (MPF), portanto, *"o voo realizado pela empresa LaMia consistiu numa continuidade daquele transporte aéreo iniciado com a viagem em voo comercial da empresa*

BOA", que partiu do território nacional (Guarulhos), uma vez que tudo ocorreu conforme orientação da própria LaMia.

PLANO DE VOO ALTERADO E LOCAL DA QUEDA DA AERONAVE

Ressalte-se, outrossim, que o Plano de Voo apresentado pela LaMia na Bolívia apresentava algumas inconsistências. Por exemplo, a rota não incluía uma saída estândar por instrumentos (DID) desde Santa Cruz, assim como não constava do Plano de Voo um segundo aeroporto alternativo. Ademais, o tempo de voo estimado na rota (EET) correspondia exatamente ao mesmo tempo de autonomia da aeronave (04 horas e 22 minutos). Por fim, o despachante da LaMia só havia assinado o Plano de Voo, sem, no entanto, registrar o seu nome. Anote-se, ainda, que o despachante da LaMia se negou a realizar as modificações solicitadas, justificando que o tempo real do voo seria inferior ao tempo constante do Plano de Voo apresentado.



PLANO DE VOO DA LAMIA CP2933

Sobre a negativa da ANAC, aliás, vale registrar que, anteriormente (algumas semanas antes, em 04 de novembro de 2016), em situação bastante similar, o mencionado órgão autorizou voo da própria LaMia, que transportava a seleção da Argentina, nestes termos:

> *Trata-se do transporte de jogadores e comissão técnica da seleção argentina, a qual disputa as eliminatórias da copa do mundo da Rússia. O jogo da seleção argentina será contra o Brasil, em Belo Horizonte – MG, no dia 10 nov 2016, e a LaMia foi contratada para o referido transporte, tendo em vista dispor de aeronave adequada para viabilizar o transporte em questão.*
>
> *Considerando que a presente solicitação trata da seleção argentina para jogo de futebol relacionado às Eliminatórias da Copa do Mundo que possui elevado interesse público no Brasil; considerando que se trata de uma operação de fretamento sem venda de passagem o que não afeta interesse comercial direto de empresas brasileiras; considerando que a operação ocorrerá em duas datas específicas; retifico o parecer da GOPE, por entender a excepcionalidade da operação.* **(Marcelo Pereira Queiroz – GOPE, em 04/11/2016)**

Registre-se que, em ambas as situações, os países de origem e de destino eram diferentes do país da empresa aérea contratada. Em razão desse despacho da ANAC, o Ministério Público adotou o seguinte procedimento:

> *Assim, diante da decisão diametralmente oposta em relação aos voos da seleção argentina de futebol, a partir de uma alegada "excepcionalidade" do caso – em que pese ser em todo similar às solicitações de autorização de voos da Chapecoense – evidencia-se a*

necessidade de encaminhamento de cópia dos autos à Procuradoria da República no Distrito Federal – unidade com atribuição para tanto – a fim de que adote as medidas que entenda cabíveis com relação a possível ocorrência de crime de prevaricação e/ou ato de improbidade administrativa por parte dos responsáveis pela autorização dos voos da empresa LaMia para transporte da seleção argentina de futebol.

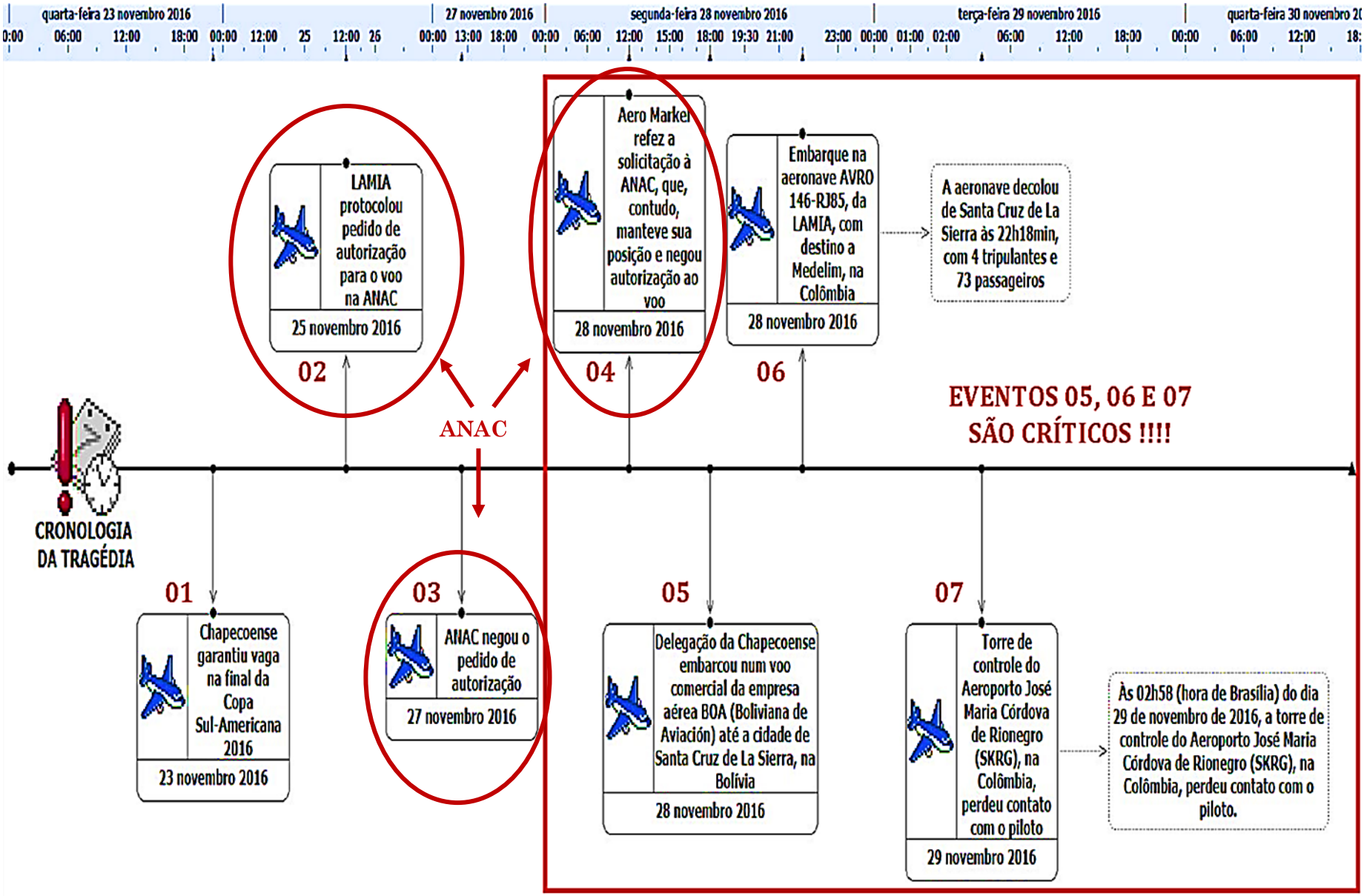
O MPF ainda fez o seguinte registro:

Chamam a atenção, nesse ponto, mensagens que denotam uma tentativa de uso de influências externas junto à ANAC para liberar o voo da Chapecoense com a empresa LaMia e a duração desses voos, também próximas dos limites de autonomia da aeronave. Em relação a outro voo da empresa LaMia, para transporte da seleção boliviana de futebol, também para jogo das eliminatórias da Copa, em outubro de 2016, em Natal, chama a atenção a informação do Aeroporto de Brasília de que somente tomou conhecimento da operação quando o Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea confirmou que a aeronave havia decolado às 11h49 com destino à Capital Federal.

Esses elementos, além dos eventuais ilícitos penais e cíveis ocorridos, podem não representar um caso isolado, mas denotar possíveis falhas nos sistemas de autorização e controle de voos fretados no país, a demandar a devida apuração, especialmente quando considerado o risco inerente à atividade de serviço de transporte aéreo de passageiros.

A esquematização a seguir resume os principais eventos havidos antes da tragédia (incluídos os com envolvimento da ANAC):

Linha do Tempo

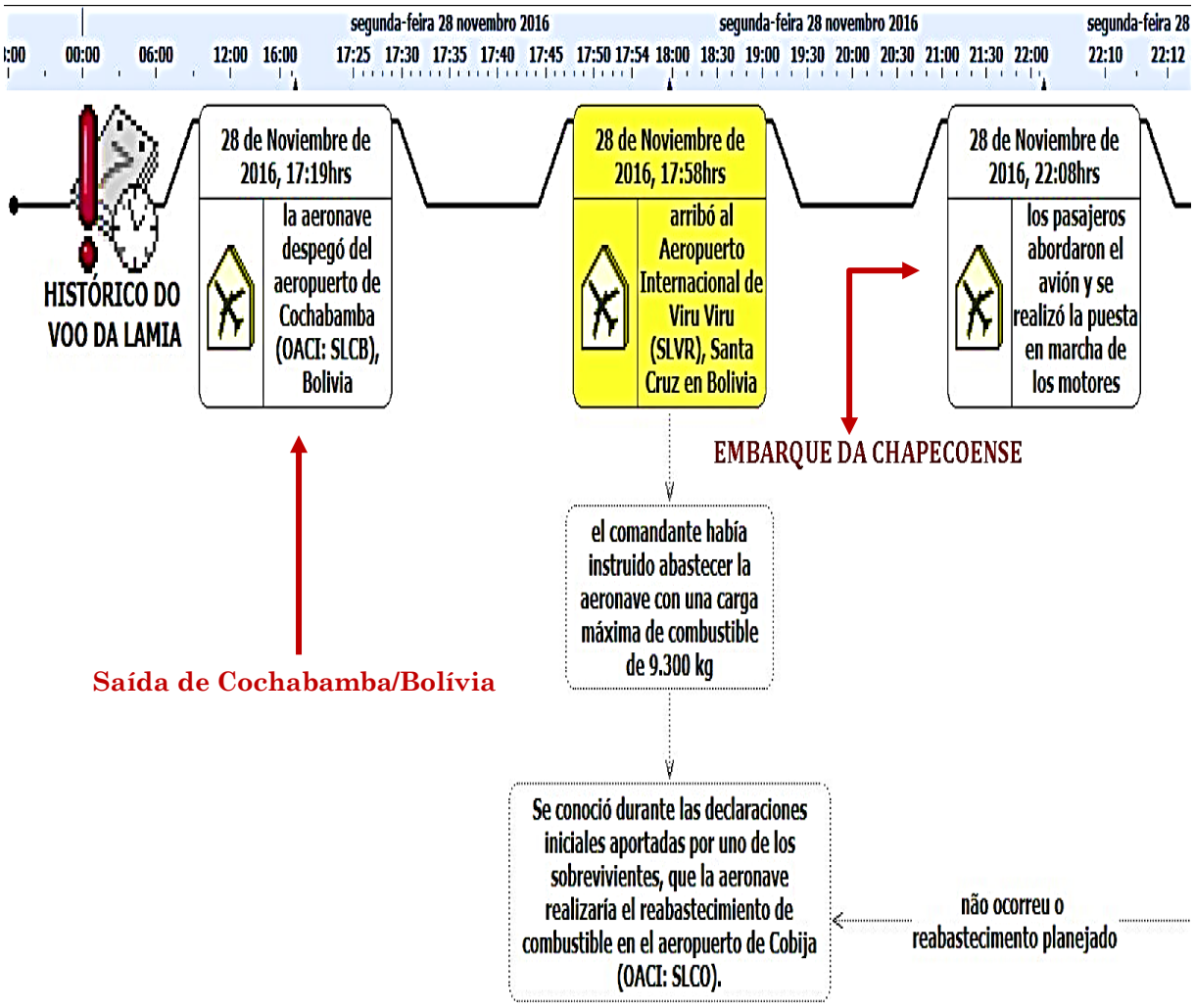


HISTÓRICO DO VOO

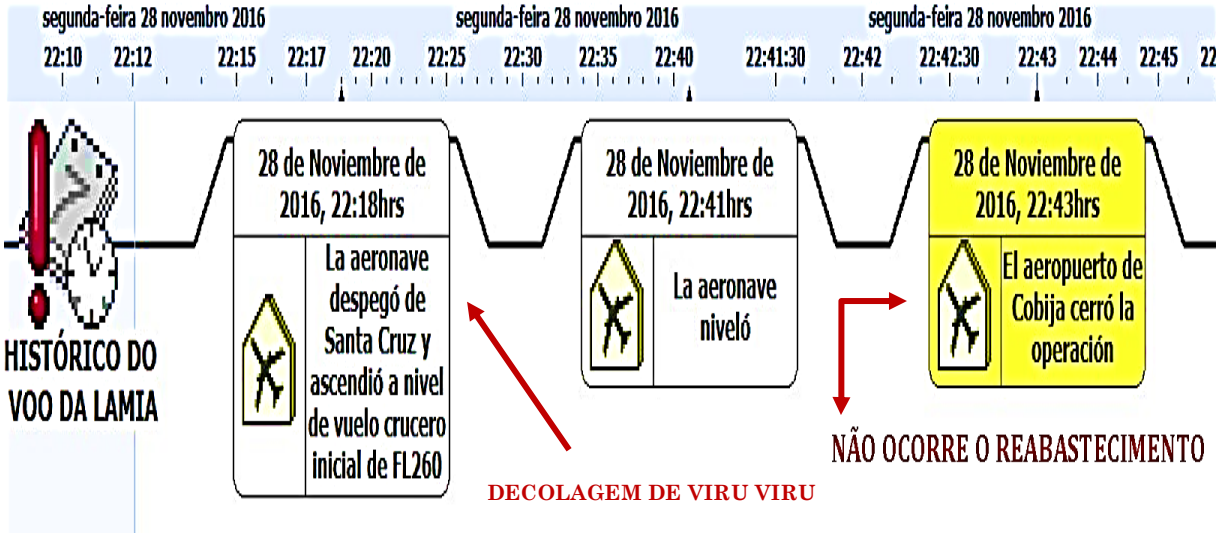
A LaMia havia sido contratada para transportar a equipe de futebol da Chapecoense e pessoal associado desde a cidade de Guarulhos/SP (Aeroporto Internacional de Guarulhos – ICAO: SBGR) até a cidade de Medellín, Colômbia (Aeroporto José María Córdoba – ICAO: SKRG). Todavia, pela regulação brasileira, os voos charter só podem ser realizados normalmente por uma empresa pertencente ao país de origem ou de destino. A LaMia, por pertencer à Bolívia, não obteve a permissão necessária para realizar o voo como estava previsto. Em razão disso, foram adotadas providências para que os passageiros voassem em voo regular de Guarulhos até Santa Cruz – Bolívia (ICAO: SLVR) e, posteriormente, embarcassem no voo da LaMia (aeronave AVRO 146-RJ85), em Santa Cruz – Bolívia, com destino ao aeroporto de Rionegro - Colômbia.

Pela importância do tema, segue a análise temporal de todos os fatos relativos ao histórico do voo LaMia CP2933.

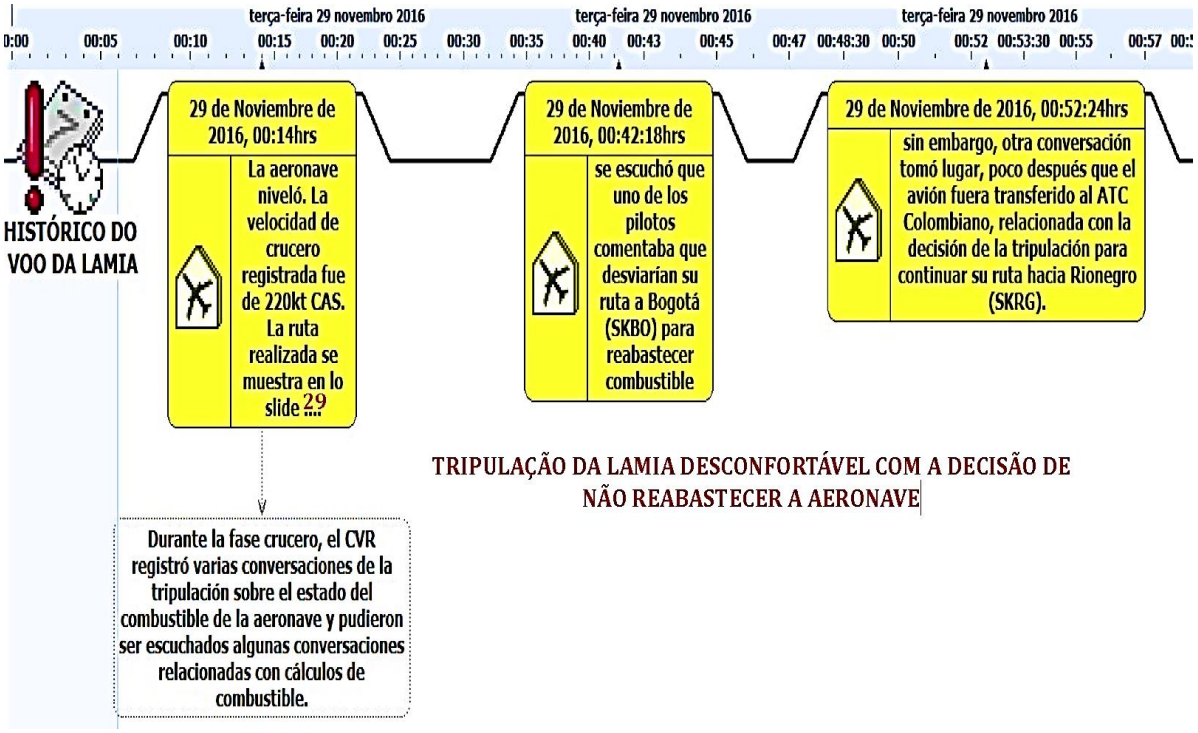
Em 28 de novembro de 2016, às 17h19, a aeronave da LaMia decola de Cochabamba – Bolívia, com destino à Santa Cruz de La Sierra – Bolívia (Aeroporto Internacional de Viru Viru – SLVR), justamente para que a equipe da Chapecoense embarcasse nela. Às 22h08 do dia 28 de novembro de 2016, a equipe da Chapecoense embarca na aeronave que viria a se acidentar. Segundo registros de um dos sobreviventes, havia o planejamento inicial de se reabastecer a aeronave no Aeroporto de Cobija (OACI: SLCO) – fato esse que efetivamente não acontece.

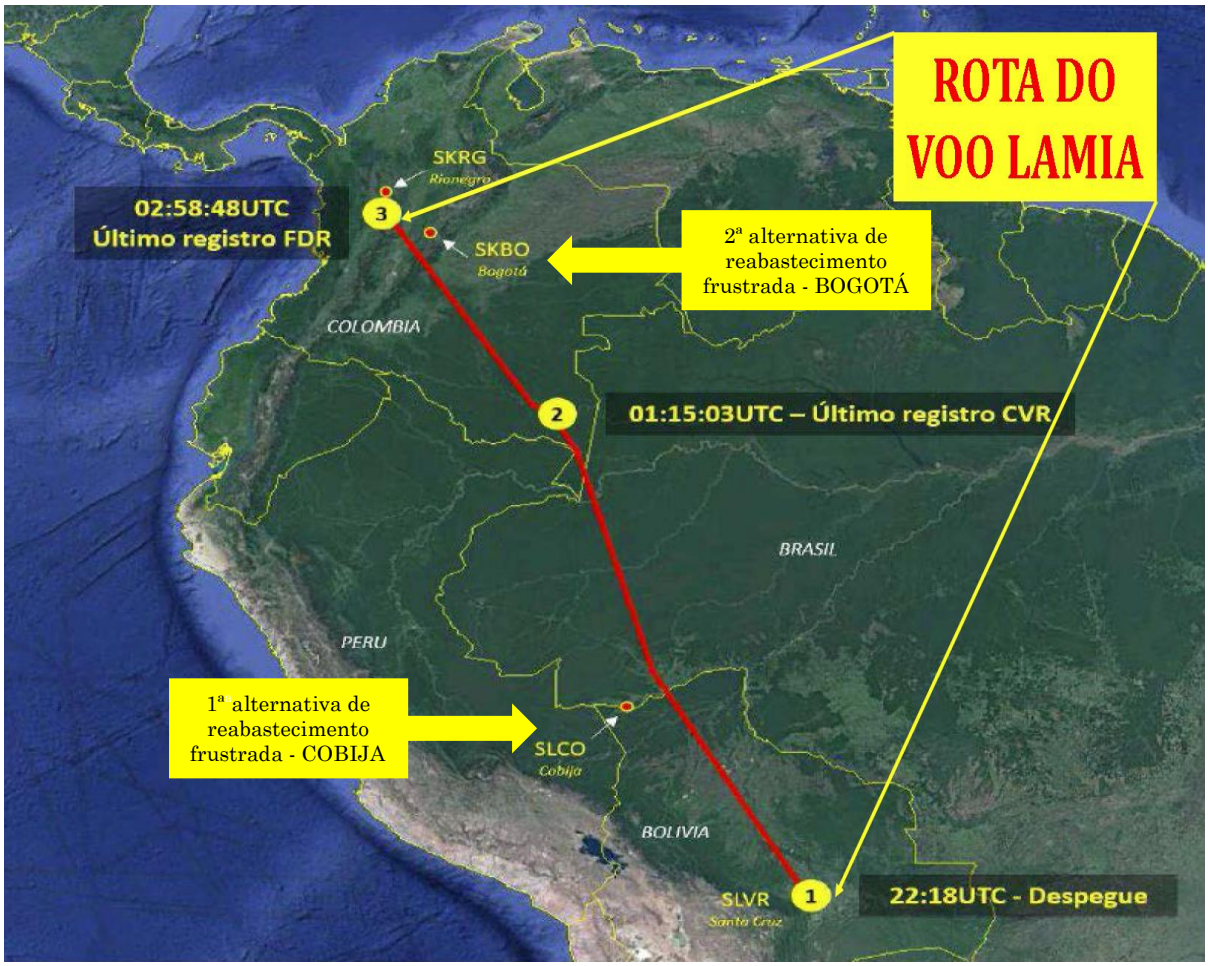


Conforme mencionado, não ocorre o reabastecimento planejado no aeroporto de Cobija.



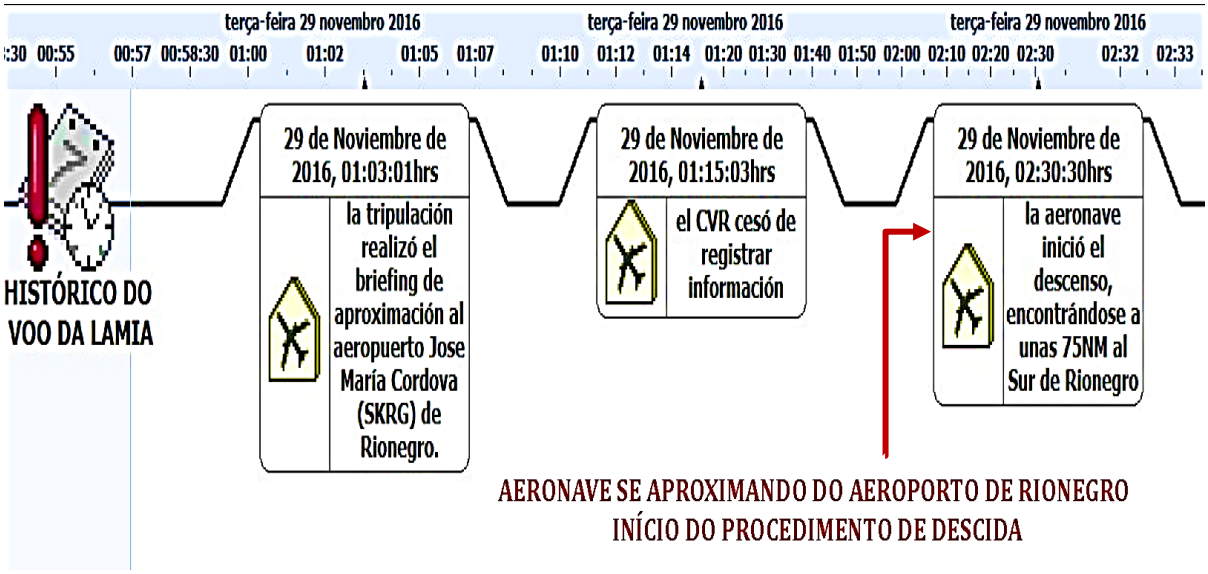
A partir deste instante, a tripulação da aeronave passa a demonstrar preocupação com o cálculo do combustível. O CVR da aeronave registrou várias conversas da tripulação sobre a situação do combustível. Um dos pilotos, inclusive, comenta sobre o desvio de rota para Bogotá (SKBO) para reabastecimento. Todavia, às 00h52 do dia 29 de novembro de 2016, após a aeronave ser transferida para o ATC da Colômbia, ocorre a decisão de continuar a rota original até Rionegro (SKRG).



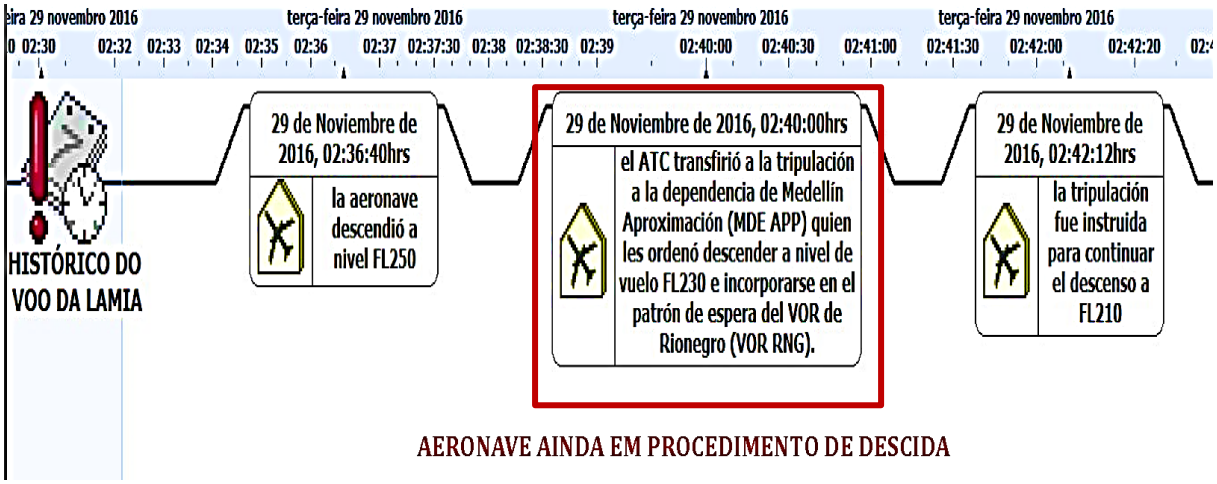


ROTA E ALTERNATIVAS FRUSTRADAS DE REABASTECIMENTO

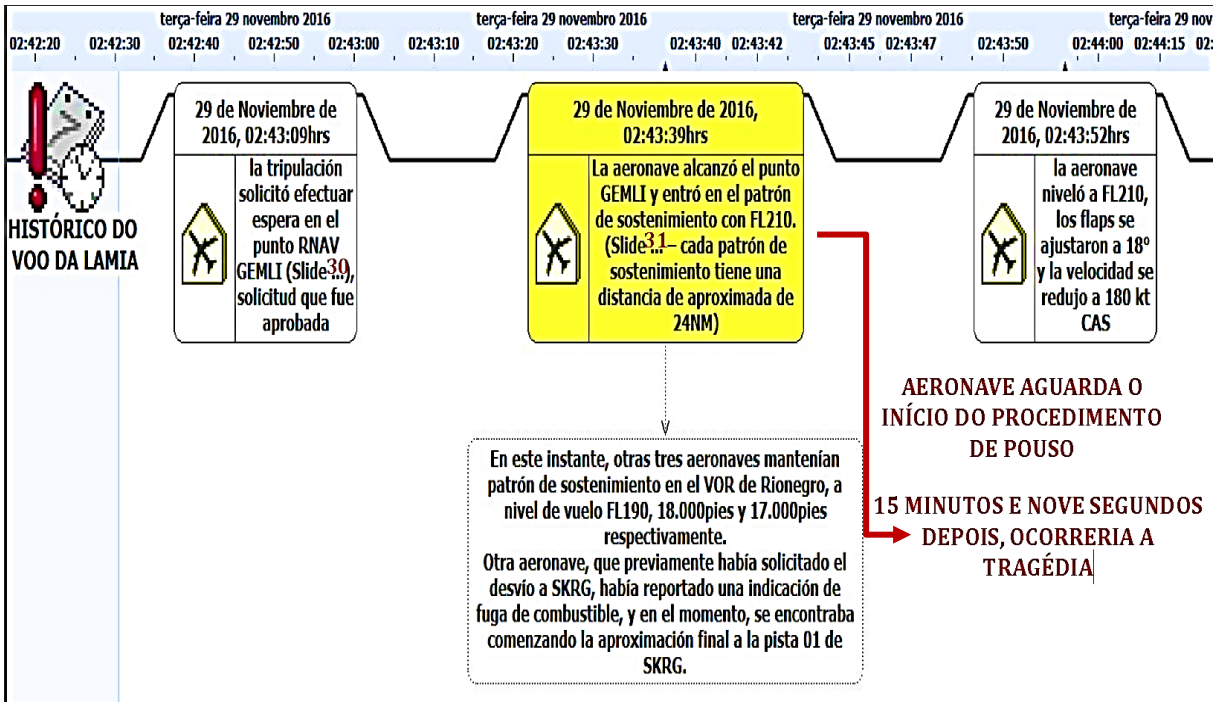
Na sequência, a aeronave CP2933 se aproxima do aeroporto de Rionegro e dá início ao procedimento de descida.

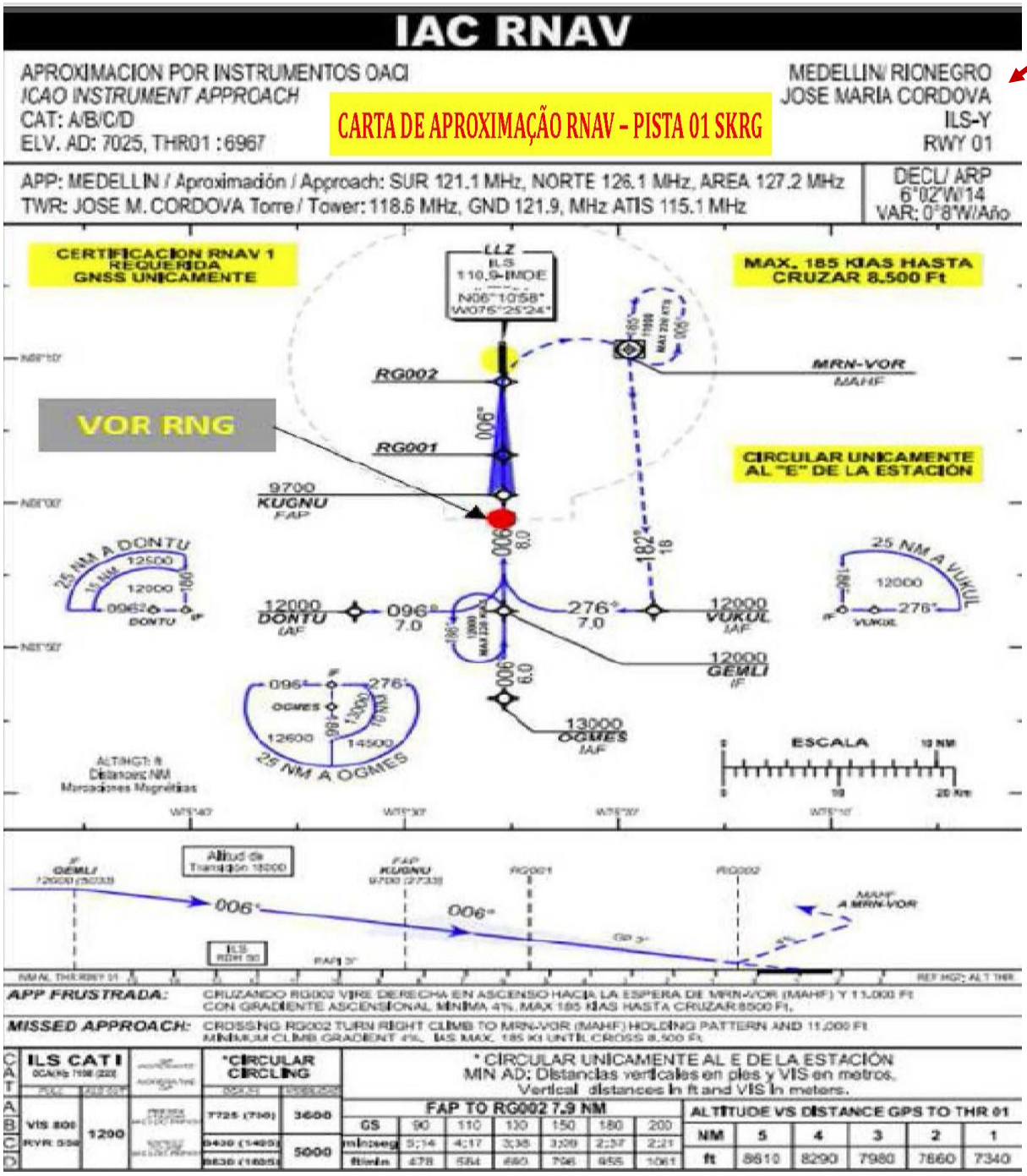


A aeronave mantém o procedimento de descida. A partir deste momento, passa a se comunicar com a Torre do aeroporto.



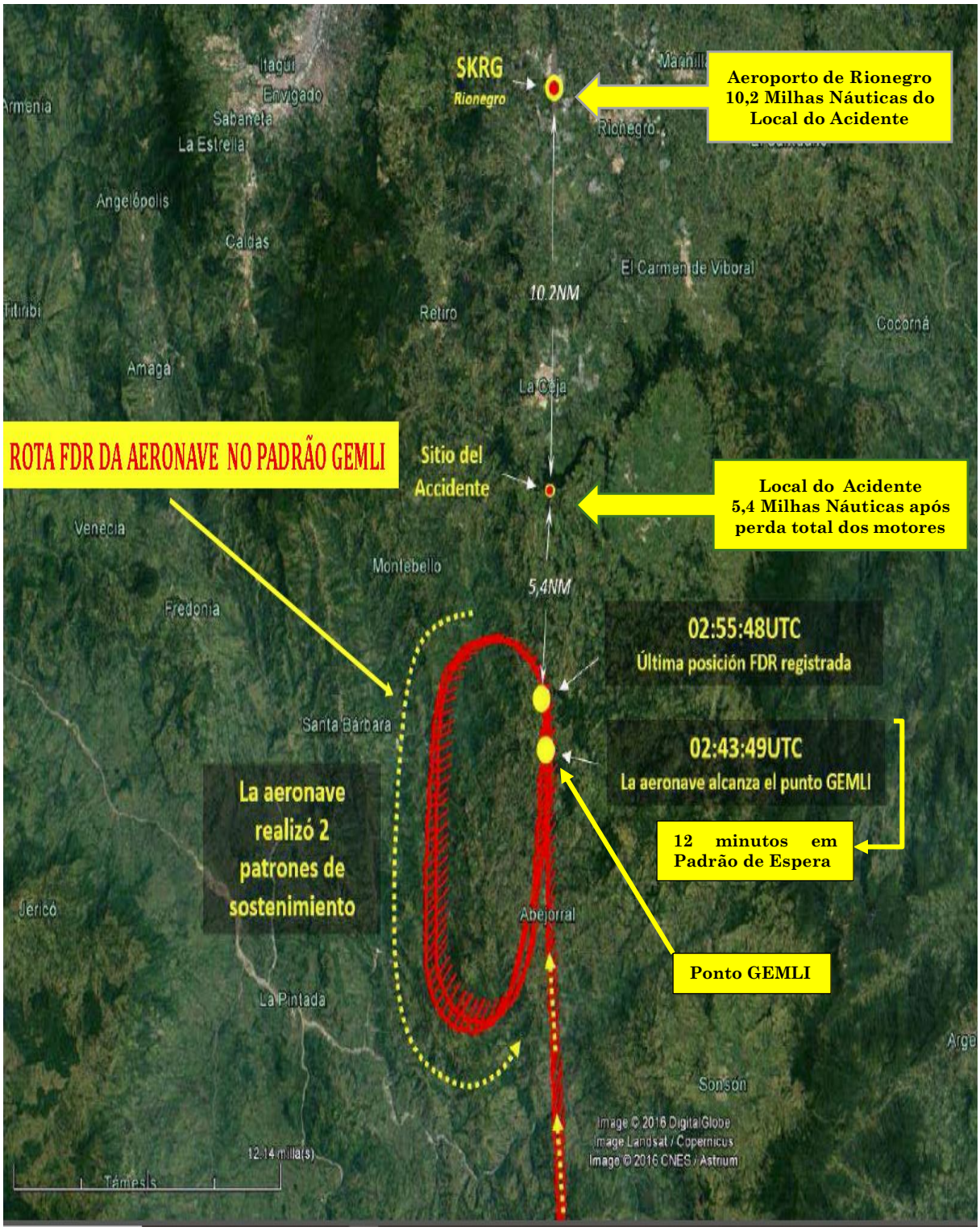
A aeronave CP2933 alcança a posição GEMLI para dar início ao procedimento de pouso. Entra em posição de espera, pois outras três aeronaves já aguardavam instruções da Torre para iniciar o procedimento de pouso. Deste momento até a ocorrência do acidente, transcorrer-se-iam 15 minutos e 09 segundos.





CARTA DE APROXIMAÇÃO - PISTA 01 SKRG

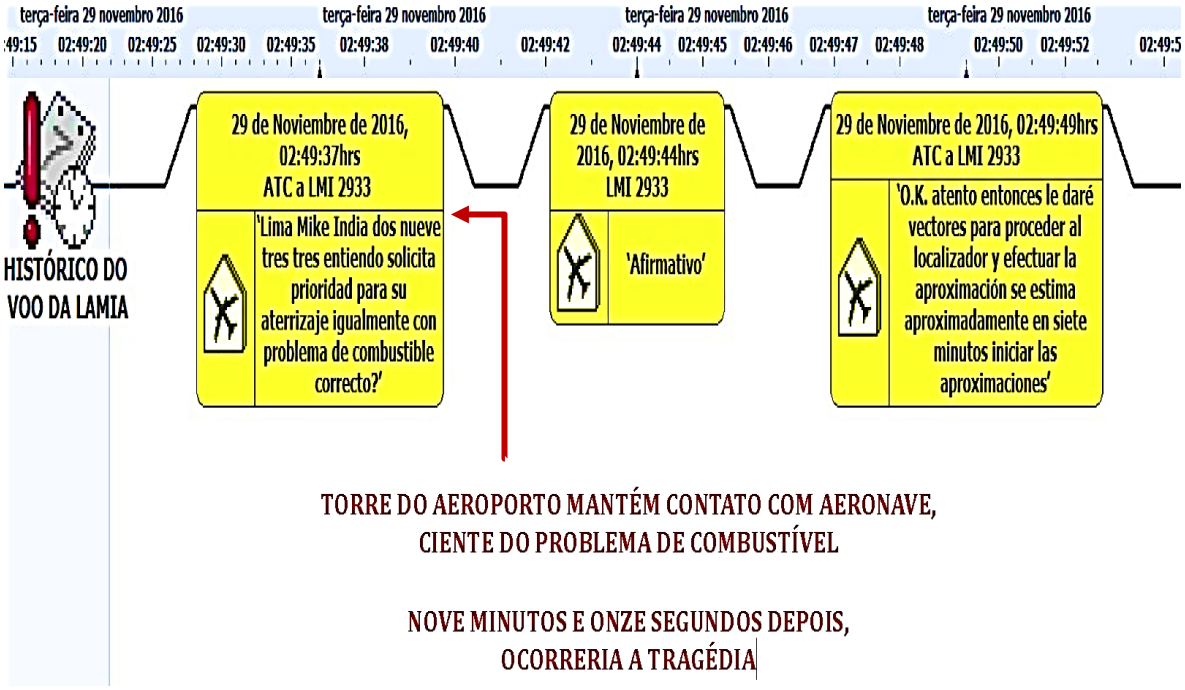
Em razão do tráfego aéreo, a aeronave CP2933 precisou realizar duas voltas (padrões de sustentação/espera) antes de efetivamente iniciar o pouso. Registre-se que a aeronave alcançou o ponto GEMLI às 02h43'49" UTC. Deste momento até a perda total dos motores, transcorrer-se-ia cerca de 12 minutos.



POSIÇÃO GEMLI E PADRÃO DE ESPERA – LAMIA CP2933

Ainda em padrão de espera, a aeronave entra em contato com a Torre para informar problema de combustível (09 minutos e trinta e sete segundos depois, ocorreria a tragédia).

A Torre do aeroporto dialoga com a tripulação da aeronave, ciente do problema de combustível. Estima em 07 minutos para o início da aproximação (09 minutos e 11 segundos depois, ocorreria a tragédia).



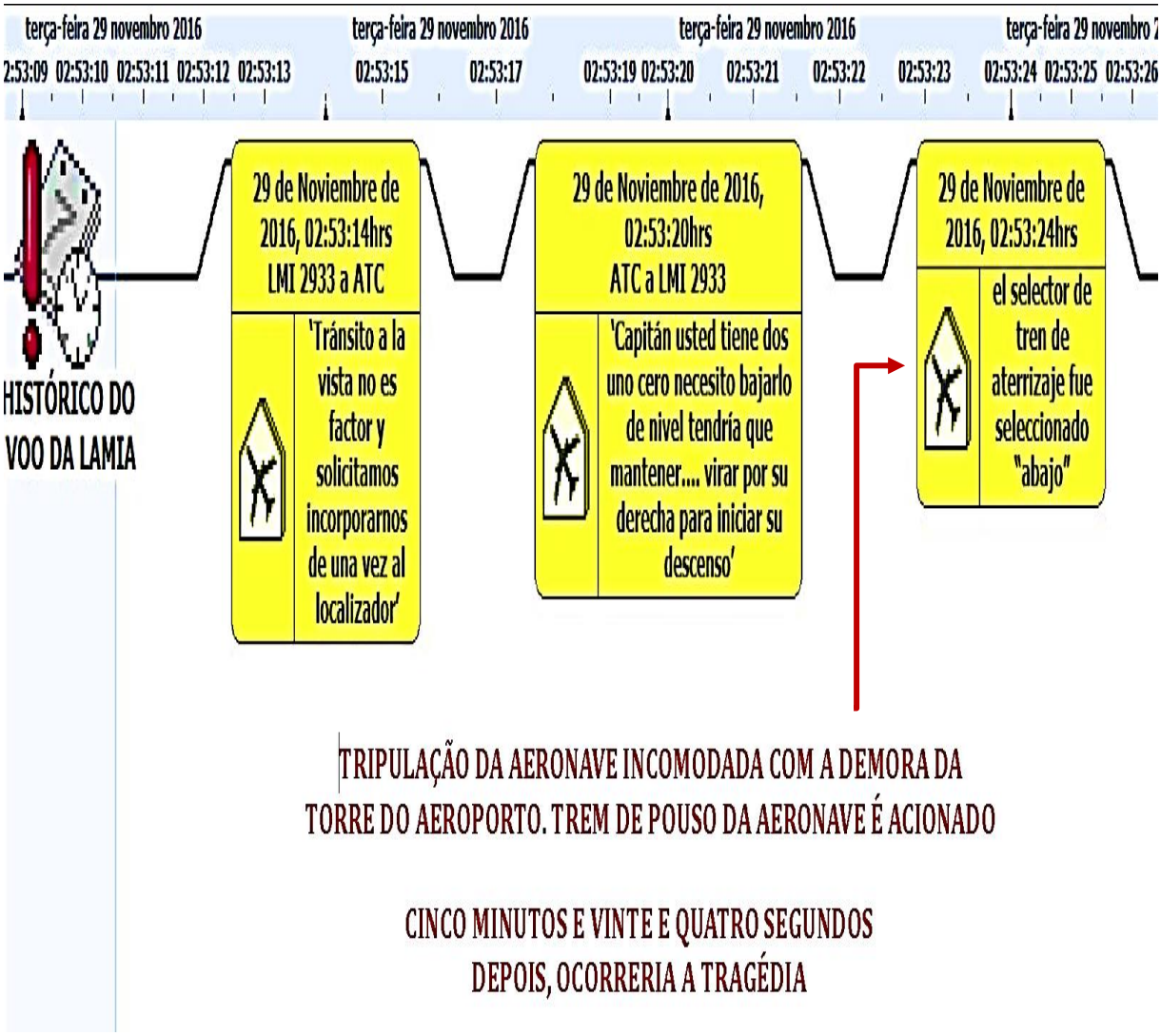
A Torre do aeroporto prioriza o pouso de uma outra aeronave (LAN 3020). A tripulação da LaMia continua aguardando as instruções da Torre para aproximação do aeroporto de Rionegro.

Em padrão de espera, a tripulação da LaMia volta a solicitar instruções à Torre do aeroporto de Rionegro para iniciar a aproximação.

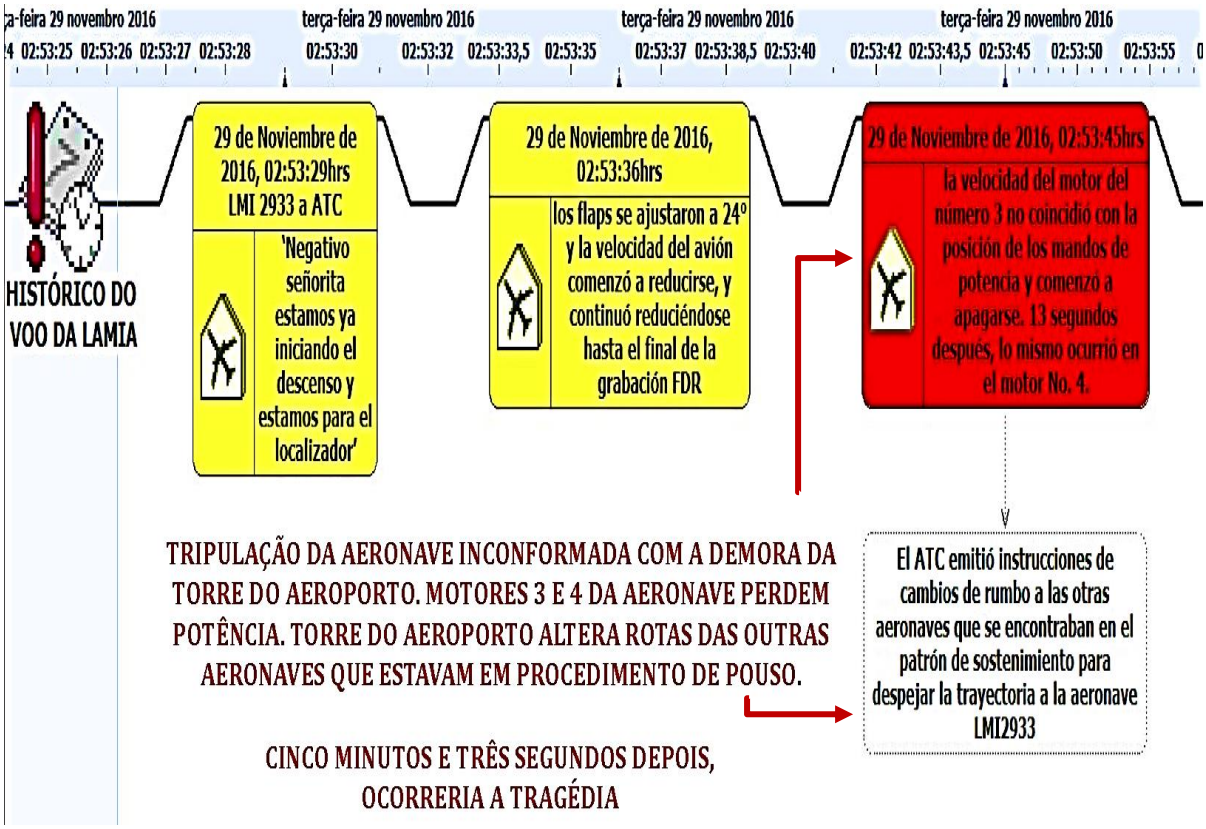
Ainda em padrão de espera, a tripulação da LaMia informa à Torre do aeroporto de Rionegro que a situação do combustível é crítica e solicita início imediato do procedimento de pouso. A Torre cancela o pouso da outra aeronave (LAN 3020). Deste momento até o acidente, transcorrer-se-iam 06 minutos e 22 segundos.

A partir deste momento, a aeronave CP2933 dá início ao procedimento de pouso.

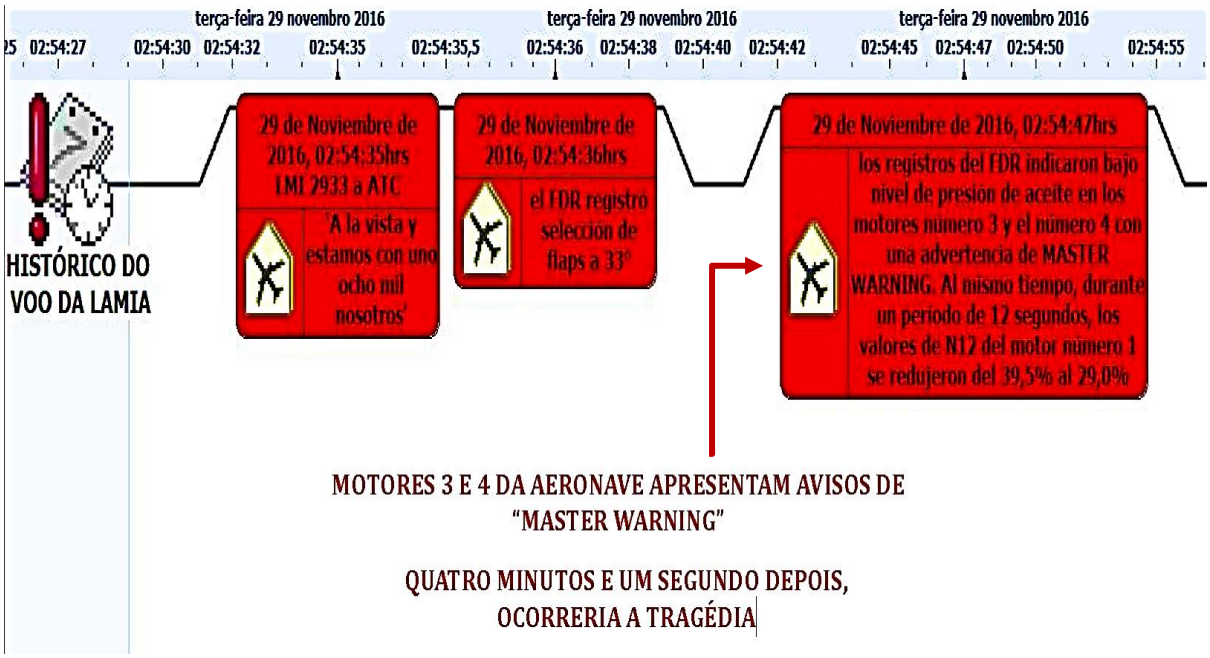
A tripulação da aeronave CP2933, incomodada com a demora da Torre do aeroporto de Rionegro em passar as instruções, aciona o trem de pouso do avião (05 minutos e 24 segundos depois, ocorreria a tragédia).



A tripulação da aeronave volta a demonstrar irritação com a demora da Torre do aeroporto de Rionegro. Neste instante, os motores 03 e 04 da aeronave perdem potência. A Torre do aeroporto altera a rota das outras aeronaves que estavam em padrão de espera para pouso (05 minutos e 03 segundos depois, ocorreria a tragédia).

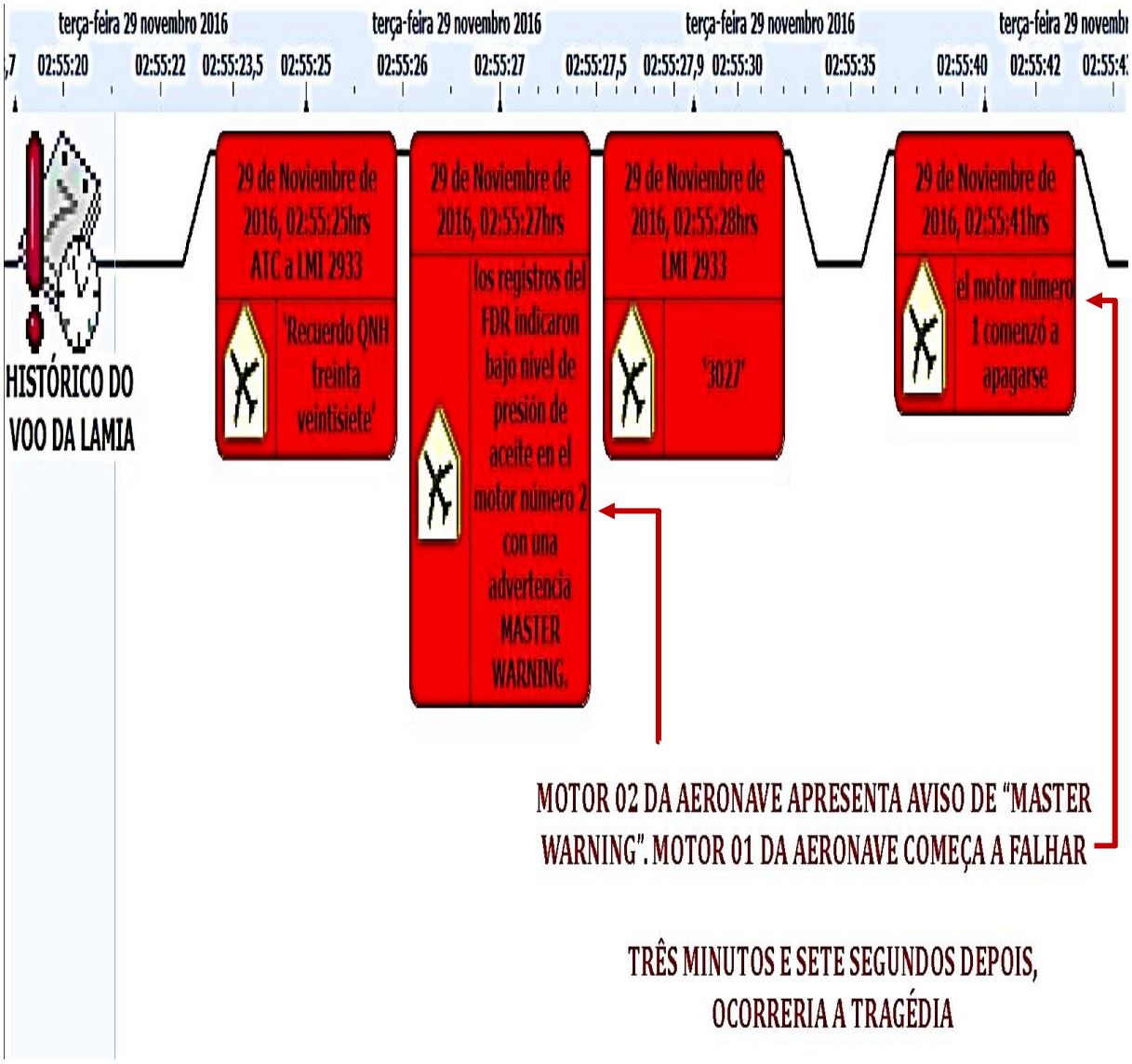


Os motores 03 e 04 da aeronave passam a apresentar aviso de *"Master Warning"* (04 minutos e 01 segundo depois, ocorreria a tragédia).

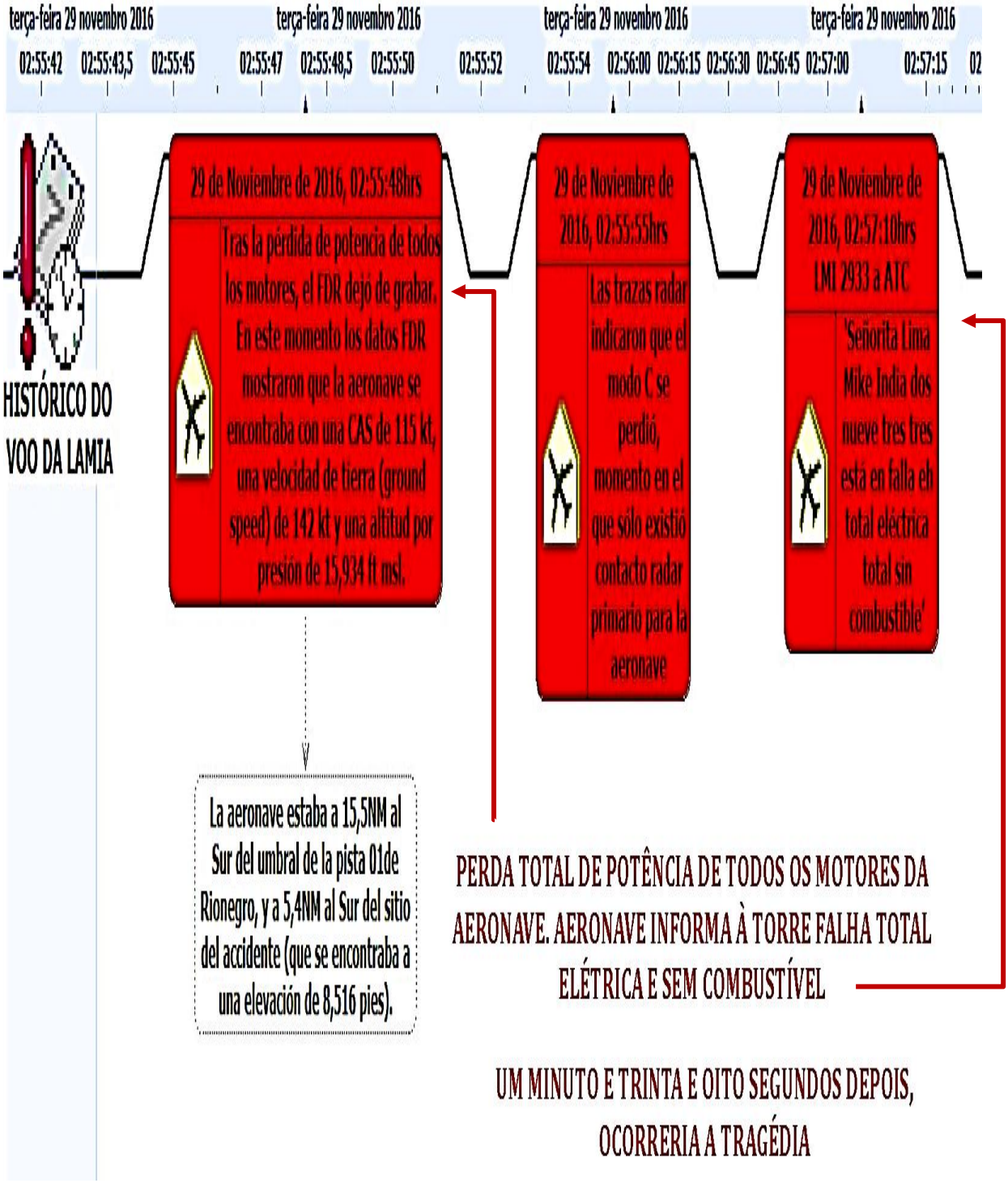


De modo semelhante, o motor 02 da aeronave CP2933 dá sinais de perda de potência (03 minutos e 44 segundos depois, ocorreria o acidente).

O motor 02 da aeronave CP2933 passa a apresentar aviso de *"Master Warning"*. O motor 01 da aeronave começa a falhar (03 minutos e sete segundos depois, ocorreria a tragédia).



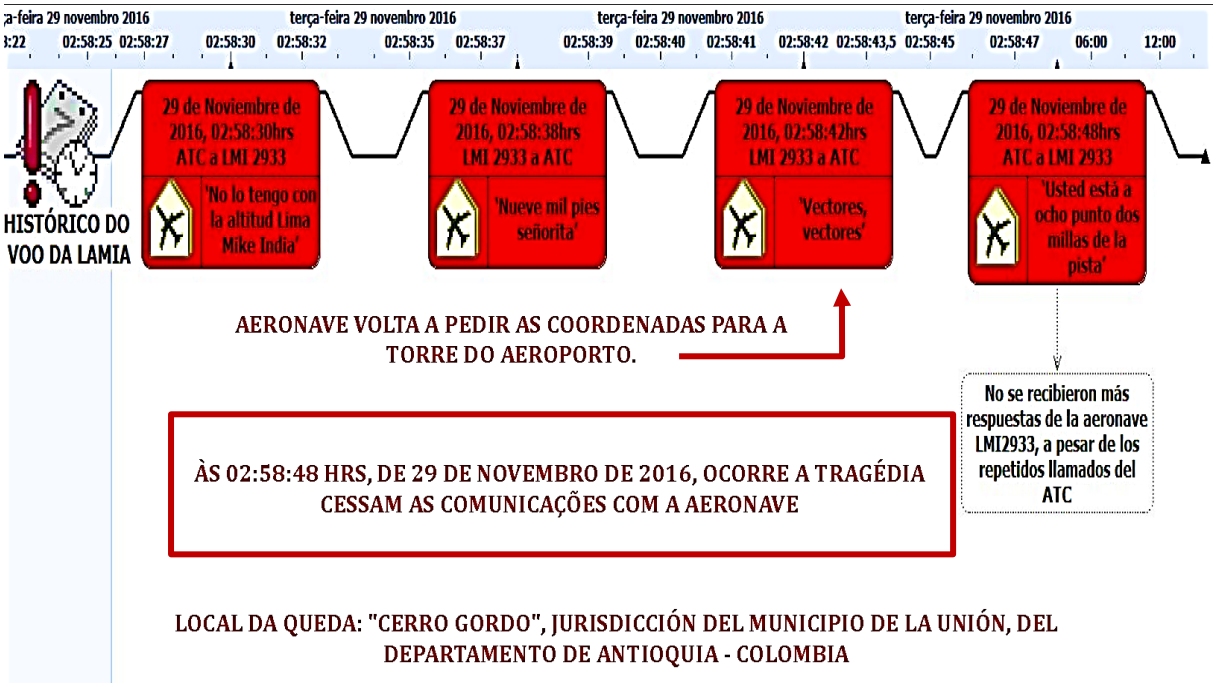
A partir deste momento, ocorre perda total de potência de todos os motores da aeronave. A tripulação informa à Torre falha elétrica total e ausência de combustível. O FDR deixa de gravar. Neste instante, a aeronave está a 15,5 milhas náuticas da pista 01 do aeroporto de Rionegro e a 5,4 milhas náuticas do local do acidente (01 minuto e 38 segundos depois, ocorreria a tragédia).

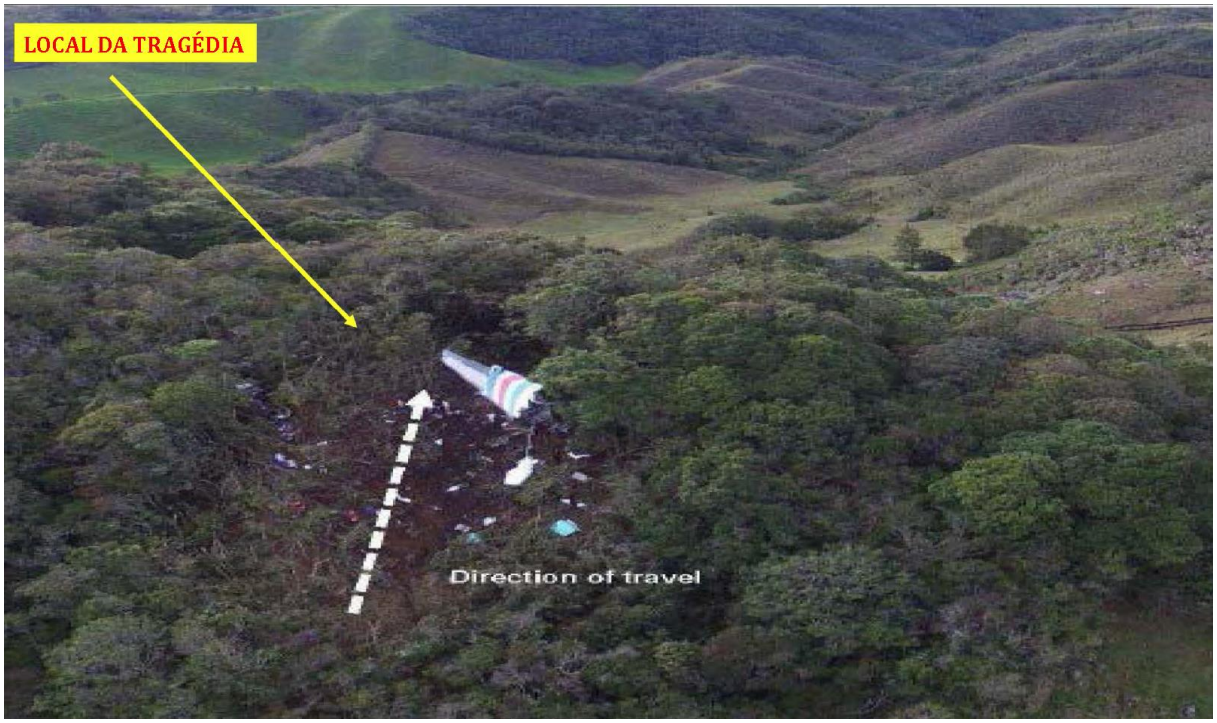


A Torre do aeroporto de Rionegro informa à tripulação da aeronave CP2933 que a pista está livre e que os bombeiros estão no local. A aeronave apresenta falhas na comunicação e pede orientações (01 minuto e oito segundos depois, ocorreria a tragédia).

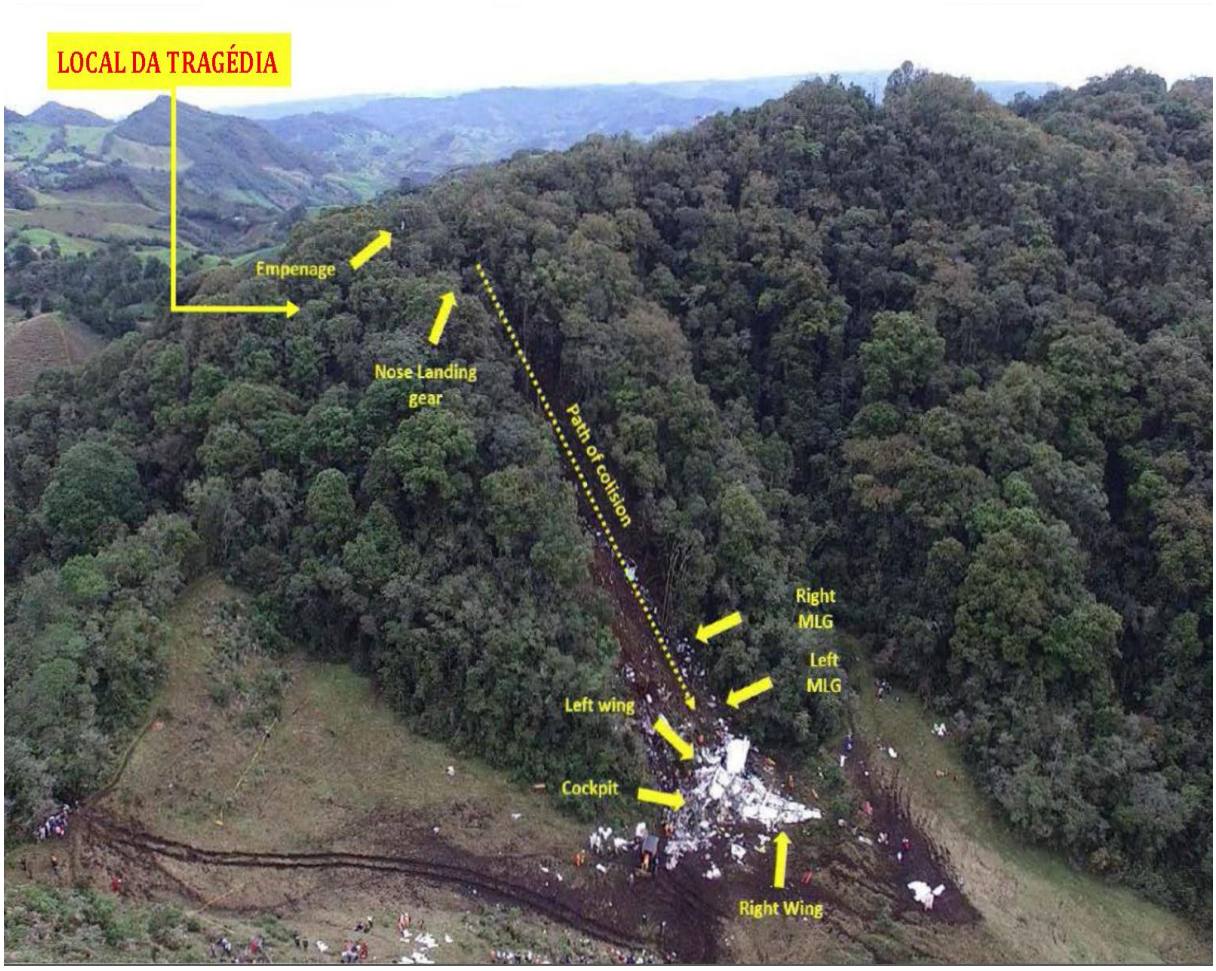
A tripulação da aeronave confirma as coordenadas da pista com a Torre do aeroporto de Rionegro para o pouso.

A tripulação da aeronave CP2933 volta a solicitar à Torre do aeroporto de Rionegro as coordenadas da pista para a realização do pouso. Às 02:58:48 hs do dia 29 de novembro de 2016, ocorre a tragédia. Cessam as comunicações com a aeronave LMI CP2933.





LOCAL DA TRAGÉDIA



CERRO GORDO - ANTIOQUIA/COLÔMBIA

O local da queda foi numa região conhecida por *"CERRO GORDO", JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE LA UNIÓN, DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA – COLOMBIA".*

Marca:	British Aerospace BAe
Modelo:	146 AVRO RJ-85
Serie:	E2348
Matrícula:	CP2933
Certificado aeronavegabilidad:	NRO°405
Certificado de matrícula:	N°834
Total horas de vuelo:	21,640:45Hrs
Total Ciclos:	19,737

DADOS DA AERONAVE SINISTRADA

DAS CAUSAS DO ACIDENTE

As investigações conduzidas na Colômbia apontam o planejamento inapropriado para a execução do voo, pois não havia a quantidade de combustível necessária, como a principal razão para a ocorrência do acidente.

De acordo com os documentos acostados aos autos, *"el depósito de combustible del ala derecha se rasgó durante la secuencia del accidente. Con una excepción de un ligero olor a combustible en la ubicación de los tanques de combustible, no existía evidencia aparente de combustible en toda la zona de lugar del accidente"*.

PAINEL DE COMBUSTÍVEL – LAMIA CP2933

Ainda segundo os autos, *"el panel de reaprovisionamiento de combustible (figura anterior) tenía una carga de combustible de 9.300 kg. Los tres indicadores de contenido de combustible dentro del panel indicaban cero, situación que es esperable cuando se elimina la energía eléctrica. Los tres interruptores de selección de la válvula de*

combustible estaban en la posición pre-select".

Aliado ao planejamento inapropriado, a tomada de decisões inadequada da administração da companhia exploradora da aeronave, em razão da falta de verificação da segurança operacional em seus processos, assim como a perda da consciência situacional e a tomada de decisões equivocada da tripulação, que manteve a ideia de continuar um voo com uma quantidade de combustível extremamente limitada, foram fundamentais para a queda da aeronave.

Outrossim, a configuração prematura da aeronave para o pouso, as deficiências latentes no planejamento e na execução de voos de transporte não regular por parte da exploradora da aeronave, as deficiências específicas no plano de voo equivocado por parte do explorador da aeronave, a falta de supervisão e controle operacional do voo por parte do explorador da aeronave, a ausência dos chamados oportunos de "prioridade" e "emergência" por parte da tripulação da aeronave, o desvio organizacional e operacional por parte do explorador da aeronave e a demora na aproximação do voo CP 2933 à pista de Rionegro, originada por uma solicitação tardia de prioridade e declaração tardia de emergência por falta de combustível, foram considerados como fatores associados à tragédia.

Todos esses eventos ocasionaram a morte de 71 (setenta e um) pessoas, sendo que 20 (vinte) eram jornalistas brasileiros, 09 (nove) eram dirigentes, 02 (dois) eram convidados, 14 (quatorze) eram da comissão técnica, 19 (dezenove) eram jogadores e 07 (sete) eram tripulantes ou pessoas ligadas à companhia aérea, entre eles o piloto e

"sócio" da LaMia, o senhor Miguel Quiroga. Portanto, das 71 (setenta e um) vítimas, 64 (sessenta e quatro) eram brasileiros.

Registre-se, ainda, que apenas 06 (seis) pessoas foram retiradas com vida dos destroços – 04 (quatro) delas brasileiros - sendo 04 (quatro) passageiros e 02 (dois) tripulantes.

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	3	68	71	-
Graves	-	4	4	-
Leves/Ilesos	1	1	2	-
TOTAL	4	73	77	-

RESULTADO DA TRAGÉDIA

PLANEJAMENTO DE COMBUSTÍVEL

Segundo os autos, o planejamento de combustível para o voo desde Santa Cruz (SLVR) até Medellín (SKRG) previa:

- Distancia total para el vuelo de 1.611NM.
- El requerimiento de combustible para el trayecto en el perfil programado era de 8,658kg.
- El único requerimiento registrado para crear el plan de vuelo fue el del combustible para el rodaje que fue de 200 kg.
- Esto dio como resultado una sumatoria de combustible total para el vuelo de 8,858 kg, sin tener en cuenta los requisitos de combustible para desviación a un aeropuerto alterno, de reserva o contingencia.
- El plan de vuelo se planeó con un nivel de vuelo crucero de FL300 y un peso de despegue 32,991kg.
- El plan registrado demandaba un incremento de los requerimientos de combustible de 64 kg por cada 1,000 kg adicionales por encima del peso inicialmente planeado.

PLANEJAMENTO DE COMBUSTÍVEL

Item		Peso en Kgs	Fuente de referencia
Peso Vacío de Operación de la aeronave		25,844kg	Documentos del operador de la descripción y estado de la aeronave
Combustible estimado	Combustible remanente del vuelo anterior entre SLCB – SLVR el 28 de Nov 2016	7,437kg	Log Book de mantenimiento y libro de vuelo explotador Ref: LAM-MNT-15-001 / LAM-Ops-15-001 página 000122
	Combsutible abastecido 2050litros a 0.798spg	1,636kg	Último recibo de combustible en Santa Cruz
	Total de combustible	9,073kg	Máxima cantidad de combustible que puede ser abastecido es 9,362Kg. Ref: Manual de peso y balance BAe´s.
Pasajeros (incluyendo la tripulación no operacional)	73 x 85kg/pax	6,205kg	80Kg/pasaj + 5kg/equipaje de mano Ref: Manual de Operaciones LaMia, Part A, Capitulo 9.
Equipaje facturado	No ha sido completamente conocido	488kg	Peso del equipaje recuperado del sitio del accidente.
Peso minimo estimado al despegue		41,610kg	PESO ESTIMADO DE DECOLAGEM

De acordo com os registros consultados e constantes dos autos da CPICHAPE ...

> *"**Peso Y Balance Estimado:** Se considera probable que el peso real del equipaje a bordo de la aeronave en el momento del accidente fuera mayor que el peso del equipaje recuperado del lugar del accidente. La información sobre el peso del equipaje, obtenida del vuelo que transportaba los pasajeros desde Guarulhos a Santa Cruz, indica que el peso del equipaje para los pasajeros que embarcarían en Santa Cruz correspondia a **1.026kg**. **Esto sugeriría un peso minimo estimado al despegue de 42,148 kg. El peso de despegue máximo permitido para la aeronave, registrado en el manual de vuelo de la aeronave es de 41.800 kg**".*

Desse modo, os dados analisados no curso das investigações da CPICHAPE apontam que havia algo entre 137 kg e 171 kg de combustível a menor. Portanto, a margem de combustível prevista de 200 Kg, quando da decolagem da aeronave, para o taxiamento da aeronave (padrão de espera para iniciar procedimento de pouso no aeroporto SKRG a partir do ponto GEMLI), já estava completamente comprometida, dadas as circunstâncias de peso da aeronave durante o deslocamento até o aeroporto de Rionegro.

Para o Grupo de Investigación de Accidentes – GRIAA, da Colômbia, ***"la evidencia disponible es consistente que el avión sufrió agotamiento de combustible" (a evidência disponível é***

consistente de que o avião sofreu esgotamento de combustível). – tradução livre

De acordo com o Ministério Público Federal, uma aeronave não pode partir para um voo cuja autonomia é exatamente igual ao tempo estimado de voo.

> *"Dessa forma, em relação às causas do acidente aéreo, embora a análise conduzida pelo Grupo de Investigação de Acidentes Aéreos (GRIAA) ainda não tenha sido concluída, a conclusão é - em que pese inaceitável - bastante simples e, de certa forma, já esperada:* ***todos os elementos apontam para a falta de combustível, como a provável causa principal desse trágico acidente.*** *"* – **Ministério Público Federal - MPF**

De qualquer maneira, para o MPF, ... ***"AVIÃO NÃO CAI, DERRUBA-SE!!"***. Vale dizer, um acidente aéreo ocorre mediante uma conjugação de fatores, imediatos e mediatos, provocados (por omissão, imprudência ou imperícia) por vários agentes que integram a cadeia do transporte aéreo. Ou seja, diferentemente da investigação colombiana, que parece centrar a responsabilidade na tripulação e na LaMia, o MPF tem um entendimento um pouco mais amplificado do caso.

Nesse sentido, uma vez aferida a participação dos vários agentes no evento danoso, sejam eles a companhia aérea, os órgãos estatais de aviação, a seguradora, entre outros, todas as regras e princípios da **Convenção de Montreal**, como outras, internacionais ou internas, sujeitarão os referidos agentes à subsunção aos antecedentes da norma e suas respectivas consequências.

INVESTIGAÇÃO NA COLÔMBIA

O Grupo de Investigação de Acidentes Aéreos – GRIAA, da Colômbia, apresentou relatório circunstanciado sobre o acidente. Resumidamente, segundo às investigações, a aeronave fez a decolagem de Santa Cruz de La Sierra às 22:18. De acordo com as declarações de um dos sobreviventes, havia um reabastecimento programado no aeroporto de Cobija, localizado próximo à fronteira Bolívia/Brasil. Contudo, esse aeroporto, normalmente, só opera durante o dia e, em 28 de novembro de 2016, encerrou as operações às 22:43. Portanto, não havia como realizar o reabastecimento da aeronave nesse aeródromo.

Ainda segundo os dados da aeronave, a partir de 2:55:41 de voo, todos os motores se apagam e o Registrador de Dados de Voo (FDR) deixa de gravar. Desse modo, a aeronave teria, então, planado por mais de 3 minutos até o momento do acidente. Na inspeção de campo dos motores nº 1, 2 e 4, não havia evidência de incêndio nem de falha. Não foi possível fazer o exame minucioso do motor de nº 3, pois estava suportado por uma árvore, em posição considerada instável.

> *"Com exceção de um leve cheiro de combustível na localização dos tanques de combustível, não existia evidência aparente de combustível em toda a zona do local do acidente" [...] "não houve evidência de fogo"* – Grupo de Investigação de Acidentes Aéreos (GRIAA)

Outrossim, evidências colhidas na investigação apontam um peso mínimo de decolagem de 42.148 kg, quando o peso de

decolagem máximo, permitido para a aeronave, registrado em seu manual de voo, é de 41.800 kg. Ademais, o tempo total de voo e a autonomia foram registrados no plano de voo como 4 horas e 22 minutos, ou seja, em princípio, não havia qualquer folga de combustível. Portanto, a evidência disponível para a investigação na hora da emissão do relatório *"não identifica falhas nos sistemas da aeronave que pudessem ter causado ou contribuído para o acidente. Contudo, a evidência disponível é consistente com a falta de combustível no avião"*, concluiu o Grupo de Investigação de Acidentes Aéreos – GRIAA. Pela relevância, segue a conclusão do Relatório Final de Acidente da Aeronave Avro 146-RJ85, Matrícula CP 2933, elaborado pelo Grupo de Investigação de Acidentes, Aeronáutica Civil – Unidade Administrativa Especial, da República da Colômbia ***(grifos nossos)***:

3. CONCLUSÕES. As conclusões, as causas prováveis e os fatores contribuintes estabelecidos neste relatório foram determinados em conformidade com as provas fatuais e a análise do conteúdo do processo de investigação. As conclusões, as causas prováveis e os fatores contribuintes não devem ser interpretados com a intenção de apontar culpabilidade ou responsabilidade alguma de órgãos ou indivíduos. A ordem em que estão expostas as conclusões, as causas prováveis e os fatores contribuintes não representam hierarquia ou nível de importância. Esta investigação é de caráter meramente técnico, com a exclusiva finalidade de prevenir futuros acidentes. **3.1 Conclusões**. A tripulação possuía habilitações técnicas e atestados médicos vigentes para realizar o voo. O certificado de competência linguística do piloto no comendo estava vencido, requisito necessário para um voo internacional, que sobrevoaria um país de língua diferente ao espanhol. A habilitação do copiloto não contava com um certificado de competência linguística. O piloto no comando, na sua última checagem de proficiência, tinha recebido uma observação de "melhorar a coordenação na cabine / CR" e "... definir claramente o controle do avião e das comunicações, quem faz o quê..." - "...tomar o tempo necessário para preparar o avião em emergência...". O copiloto, na sua última checagem de proficiência, tinha recebido as seguintes observações: "As configurações em aproximação devem ser mais precisas..."; "A comunicação com o ATC em emergências devem ser pontuais (PAN PAN ou MAYDAY), conforme o caso...". A aeronave cumpria com o programa de verificação sugerido pelo fabricante. Não surgiram falhas nos seus sistemas nem funcionamentos inadequados dos seus sistemas antes do voo. Devido à falta de registro de parte do voo, não foi possível determinar nem descartar a ocorrência de possíveis falhas durante o voo. Depois do acidente, não foi possível realizar uma inspeção no sistema de combustível, devido ao estado de destruição em que ficou; embora, conforme as evidências disponíveis, presume-se que não houve mau funcionamento. A situação financeira do explorador da aeronave era deficiente, como consequência da falta de regularidade dos voos e evidente falta de uma organização completa e pagamentos atrasados aos funcionários. 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 risco e sem ferramentas que permitissem uma adequada tomada de decisões para manter um equilíbrio entre produtividade e segurança. O explorador da aeronave não cumpria com as políticas de combustível estabelecidas no Manual de Operações no que se refere às quantidades mínimas a serem abastecidas para voos internacionais. No ano 2015, uma inspeção de rampa SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) realizada em uma aeronave do explorador demonstrou várias falhas operacionais, o que incluía a não adequada gestão do combustível.

No ano 2016, o explorador realizou um voo entre Cobija (Bolívia) e Barranquilla (Colômbia) com uma quantidade de combustível inferior à que estava obrigado para um voo internacional. Em agosto, outubro e novembro de 2016, a aeronave CP 2933 realizou 03 (três) voos desde Rionegro (SKRG) a Viru Viru (SLVR). Nessas operações, segundo o plano de voo, o aeródromo de destino correspondia a Cobija (SLCO), no entanto, a tripulação continuou o voo a Viru Viru (SLVR), que correspondia ao aeródromo alternativo. Quando a tripulação resolveu continuar o voo ao aeroporto alternativo, é provável que estivesse cumprindo com o combustível mínimo necessário. O Departamento Geral de A viação Civil, DGAC, da Bolívia contava com um plano de vigilância dos exploradores, planejado e implementado. No entanto, não se acharam registros de inspeção na área de operações por parte do DGAC da Bolívia ao explorador da aeronave. O explorador foi contratado por um clube de futebol brasileiro para realizar dois voos charter. Um entre São Paulo, Brasil, e Rionegro, Colômbia; e outro entre Rionegro e Chapecó, Brasil. O voo seria realizado no avião AVRO 146 RJ-85, de matrícula CP 2933. Cumprindo os seus regulamentos, o Brasil negou em duas oportunidades a autorização para que o voo charter CP 2933, como operador estrangeiro, realizasse o voo a partir de solo brasileiro a um terceiro país. O explorador, então, planejou o início do voo desde a cidade de Santa Cruz, Bolívia, e foram feitos os arranjos para o transporte dos passageiros em outra empresa aérea desde São Paulo, Guarulhos, até Santa Cruz. A tripulação programada para o voo era diferente da que tinha sido proposta nas negociações anteriores. O explorador planejou o voo direto de Santa Cruz a Rionegro, sem escalas, e sem cumprir com os requisitos de quantidade mínima de combustível para realizar um voo internacional, pois não considerou o combustível necessário para voar a um aeroporto alternativo, o combustível de contingência, o combustível de reserva nem o combustível mínimo de pouso. O explorador tramitou a solicitação de voo charter perante a Autoridade Aeronáutica da Colômbia, que não contou com o conceito técnico da Secretaria de Segurança Aérea nem realizou um estudo minucioso dos seguros vigentes da aeronave, os quais continham uma clausula de exclusão para a operação da aeronave na Colômbia. A aeronave CP 2339 estava na cidade de Cochabamba (SLCB) e, nesse mesmo dia do voo a Rionegro se deslocou até Santa Cruz, para iniciar o voo internacional. Ao apresentar o Plano de Voo Santa Cruz – Rionegro, aparentemente o escritório ARO/AIS fez notar uma inconsistência, pois o Tempo Estimado de Rota (EET) era semelhante ao Tempo de Duração (Endurance). Essa observação não foi considerada pelo explorador e o Plano de Voo foi aceito aproximadamente às 23:30. A aeronave foi abastecida com 1.636 kg de combustível em Santa Cruz, para um total de combustível a bordo de 9.073 kg. Essa quantidade era insuficiente para completar o voo entre Santa Cruz e Rionegro, pois a quantidade mínima devia ser de 12.052 kg, acima da capacidade de combustível do avião.

Nem o explorador nem a tripulação tomaram a decisão de pousar em algum aeroporto em rota para reabastecer combustível e completar a quantidade mínima para proceder com segurança ao destino final. Conforme o cálculo de peso e balanço, a aeronave decolou de Santa Cruz com um peso de 42.148 kg, ou seja, com 348 kg acima do MTOW certificado para o avião, que era de 41.800 kg. Não foi encontrada cópia da declaração de peso e balanço nos escritórios do explorador em Santa Cruz para o voo acidentado, nem durante a inspeção dos restos, posterior ao acidente. Durante o transcurso do voo, e conforme os registros do CVR, foram insistentes os comentários da tripulação sobre a administração do combustível, com relação à otimização na fase de cruzeiro, na descida e a possibilidade de pousar em Bogotá, Colômbia, para abastecer. A aeronave voou espaço aéreo RVSM. Embora a aeronave cumprisse com os requisitos técnicos exigidos para tanto, essa operação não tinha sido aprovada nas especificações da operação vigente. O ACC Bogotá prestou os serviços de tráfego aéreo conforme os procedimentos regulamentares e também em conformidade com as normas operacionais aplicáveis na República da Colômbia. A referida dependência de controle autorizou a rota mais direta disponível desde o ponto de entrada do voo CP 2933 à rota FIR/UTA Bogotá, até o seu ingresso na área do terminal Medellín. A autorização dada ao CP 2933 pelo ACC Bogotá para proceder diretamente à posição NIRSO, próximo ao destino, motivou a tripulação a descartar definitivamente o pouso em Bogotá, segundo consta na análise do CVR. A gravação do CVR terminou antecipadamente, quando a aeronave estava a umas 550 milhas náuticas de Rionegro, 01:40 minutos antes do acidente. Não foi possível determinar os motivos pelos quais essa gravação foi interrompida. Quando a aeronave estava a aproximadamente 180 mn do VOR RNG e aproximadamente 40 minutos antes do último registro do FDR, apresentou indicação de baixo nível de combustível. A aeronave estava então a 77 mn ao Sierra de Bogotá e a 135 mn Echo do aeroporto de Cali. A tripulação não avisou o ATC sobre a condição crítica de combustível. Enquanto isso, o ATC estava atendendo a uma aeronave que tinha informado e solucionado uma indicação de vazamento de combustível, e que depois resolveu fazer um pouso em Rionegro. Essa situação tardou a aproximação de quatro aeronaves que se dirigiam a Rionegro, incluindo o CP 2933, cuja situação de combustível não era conhecida. Quando a aeronave CP 2933 fez constato com o Controle de Aproximação de Medellín, e estava a 68 mn do VOR RNG, o ATC deu instruções para proceder à sustentação nessa ajuda, sem informar uma Hora Prevista de Aproximação. A tripulação não fez qualquer chamado ao ATC a respeito da situação crítica de combustível. Quando a aeronave estava a 24 mn do VOR RNG, a tripulação solicitou ao ATC sustentação na posição GMLI, sem informar ao ATC a respeito da situação crítica de combustível. A tripulação solicitou ao ATC voar e sustentar no ponto RNAV GEMLI, quando não tinha aprovação nos seus OSPECS para voar procedimentos PBN. A aeronave se incorporou no padrão de sustentação em GMLI, sem informar ao ATC a respeito da situação crítica de combustível.

A aeronave CP 2933 realizou um padrão de sustentação em GMLI e antes de iniciar o segundo padrão solicitou prioridade para aproximar por problemas de combustível. O ATC informou que daria vetores ao Localizador e que as aproximações seriam iniciadas em 07 (sete) minutos. A tripulação do CP 2933 aceitou as instruções e não declarou emergência por combustível. Um minuto e onze segundos depois de ter recebido a primeira solicitação do voo CP 2933 de prioridade por problemas de combustível, o ATC autorizou a aproximação de outra aeronave que estava em espera. O ATC solicitou às demais aeronaves que estavam em espera no VOR RNG, que se mantivessem em circuito e virassem ao trecho de aproximação; e ao voo CP 2933, que fazia sustentação em GEMLI, ordenou manter o rumo de afastamento ao sul do circuito de espera. Durante a segunda sustentação em GEMLI, três minutos e quinze segundos depois da primeira solicitação de prioridade, a tripulação do CP 2933 declarou emergência sem o uso da fraseologia padrão. O CP 2933 virou imediatamente à esquerda, a um trecho de aproximação ao GEMLI e abandonou o FL 210. O ATC ordenou às demais aeronaves que abandonassem o circuito de espera para W e cancelou a autorização de aproximação que tinha concedido. A iniciar a descida, o CP 2933 estendeu os freios aerodinâmicos; depois, aproximadamente a uma altitude de 20.500 pés, estendeu o trem de pouso; e aproximadamente a 18.000 pés iniciou a extensão dos flaps, até 24°. O ATC autorizou o CP 2933 a aproximar, advertiu sobre a pista úmida e perguntou se necessitava de algum serviço. Também avisou sobre as demais aeronaves que estavam na sua frente e abaixo dele. Os motores do CP 2933 começaram a dar indicações de falhas. A uma altitude de 19.600 pés, o motor N° 3 deixou de funcionar. A uma altitude de 18.876 pés, o motor N° 4 deixou de funcionar. A uma altitude de 17.946 pés, a tripulação do CP 2933 estendeu os flaps. A uma altitude de 17.290 pés, o motor N° 2 deixou de funcionar. A uma altitude de 15.942 pés, o motor N° 1 deixou de funcionar. Sete segundos depois do desligamento do último motor, o FDR deixou de registrar; nesse ponto, a aeronave estava a 15.5 nm da cabeceira da pista 01 do aeroporto de Rionegro, a 5,5 nm do local do acidente, com CVAS 115 kt, GS 142 kt e uma altitude 15.934 ft. O FDR funcionou adequadamente e gravou um total de 53 horas 57 minutos e 12 segundos de dados, até a extinção da energia elétrica do avião. Posteriormente, a tripulação informou a falha elétrica total e começou a solicitar repetidamente "vetores". O ATC informou ao CP 2933 que tinha perdido o seu sinal do radar. O CP 2933 informou que estava no rumo 360°; o ATC instruiu o voo a que virasse rumo 010° e depois ao rumo 350°. Antes do ávido do ATC ao CP 2933 que não tinha a sua altitude, ele respondeu com nove mil pés, e fez uma última solicitação de "vetores". O ATC informou que estava a 8.2 mn da pista. Não se receberam mais mensagens do voo CP 2933, nem respostas às do ATC. A aeronave CP 2933 impactou contra a ladeira sul de um terreno montanhoso, apenas por baixo do cume da montanha, com rumo da aeronave de aproximadamente 310°.

Posteriormente a esse impacto, gerou-se uma trajetória de dissipação de energia desde o ponto inicial do impacto com rumo 296°, que continuou 140 metros ladeira abaixo pela encosta norte do morro, até a parte baixa, onde finalmente ficaram depositados a maioria dos restos da aeronave, em um lugar localizado a 8.240 pés de elevação. O acidente ocorreu às 02:59 UTC do dia 29/11/2016, em condições noturnas. Como consequência do acidente, a aeronave acabou destruída, faleceram 71 ocupantes e 06 sobreviveram. **3.2 Prováveis causas**. Inadequados planejamento e execução do voo, pois não cumpriu com a quantidade de combustível necessário para voar desde o aeroporto de destino e um aeroporto alternativo, nem uma quantidade de combustível de reserva, nem o combustível de contingência, nem o combustível mínimo de pouso, quantidades de combustível que são exigidas pela normativa aeronáutica para a execução do tipo de voo internacional que realizava o CP 2339 [sic]. Desligada a sequência dos 04 motores enquanto a aeronave estava na descida, em circuito de espera da posição GEMLI, como consequência do esgotamento de combustível a bordo. Inadequada tomada de decisões da administração da companhia exploradora da aeronave, como consequência da falta de segurança operacional nos seus processos. Perda da consciência situacional e errada tomada de decisões por parte da tripulação, que manteve a fixação de continuar o voo mesmo com uma quantidade de combustível extremamente limitada. A tripulação era consciente do baixo nível de combustível que tinha, no entanto, não tomou as ações corretivas exigidas para pousar em um aeródromo e obter o reabastecimento que lhe permitisse continuar o voo de forma segura. **3.3. Fatores contribuintes**. Configuração prematura da aeronave para o pouso, durante a descida no padrão de sustentação da posição GEMLI, uma vez que considerando a ausência de empuxo, essa configuração afetou a distância de planagem do avião em direção à pista do aeroporto de Rionegro. Falhas latentes no planejamento e na execução de voos de Transporte Não Regular por parte do explorador da aeronave, relacionadas ao abastecimento insuficiente da quantidade de combustível requerido. Falhas específicas no planejamento do voo acidentado por parte do explorador da aeronave. Falta de supervisão e controle operacional do voo por parte do explorador, que não revisou o planejamento, a sua execução, nem fez um seguimento do voo que teria permitido dar apoio à tripulação na tomada de decisões. Ausência de chamados oportunos de "prioridade", de "emergência" ou outros por parte da tripulação da aeronave durante o voo, e especialmente quando o era iminente o esgotamento de combustível na fase de descida e sustentação, que teriam alertado os serviços de tráfego aéreo para dar o apoio necessário. Desvio organizacional e operacional por parte do explorador na aplicação dos procedimentos de gestão de combustível, pois não cumpria na prática como o que está aprovado pelo DGAC da Bolívia no processo de certificação de empresas. Demora na aproximação do CP 2933 à pista de Rionegro, causada pela sua tardia solicitação de prioridade e tardia declaração de emergência por combustível, somada à densidade do tráfego no padrão de sustentação do VOR RNG.

CAUSAS PROVÁVEIS DO ACIDENTE LAMIA CP2933

CONSIDERAÇÕES DO CENIPA

Instado a prestar uma avaliação dos procedimentos adotados pelos agentes/órgãos envolvidos nos atos que contribuíram para o acidente, o CENIPA fez as seguintes observações:

- o registro de solicitação de saída da Bolívia DTA-REG-004 deve conter a especificação da autonomia da aeronave e o tempo de voo estimado em rota, devendo ser requisitado à autoridade boliviana quais os dados foram preenchidos;

- o oficial de ARO-AIS possui o dever de revisar cuidadosamente todas as informações do plano de voo, assegurando o correto preenchimento pela tripulação, mas não esclarece se o plano de voo poderia ser recusado em caso de não preenchimento adequado;

- o comandante tem a obrigação de assegurar uma operação da aeronave com segurança;

- o piloto tem responsabilidades em relação às medidas prévias, como o cálculo do combustível, isto é, o combustível deve ser suficiente para completar o voo sem perigo;

- no caso de voos por instrumentos, quando se fizer necessário um aeródromo de alternativa (como era o

caso do voo da LaMia), o combustível deve ser suficiente para se voar até o aeroporto de destino, seguir para o aeroporto de alternativa e ainda dispor de uma reserva de 45 minutos de voo em altitude de cruzeiro (para as aeronaves com motores a turbina esse tempo é de 30 minutos);

- a aceitação dos planos de voo é feito pelo Serviço de Tráfego Aéreo (ARO-AIS), o que somente pode ocorrer após verificação de todos os dados preenchidos, ficando entendido que poderá ser recusado até a correção dos dados.

Portanto, segundo a análise do CENIPA, a aeronave da LaMia não possuía combustível suficiente para realizar o voo entre SLVR (Santa Cruz de La Sierra) e SKRG (Rionegro), uma vez que a autonomia declarada pela tripulação era igual ao tempo planejado em rota, não levando em consideração o consumo adicional de combustível para contingências em voo (desvios, esperas, etc), prosseguir para o aeródromo de alternativa (em caso de impossibilidade de pousar em SKRG) e voar 30 (trinta) minutos conforme prevê o RAB 121.

Outrossim, o plano de voo da LaMia foi preenchido pelo despachante e assinado pelo comandante da aeronave, que por sua vez, assumiu a responsabilidade de decolar com menos combustível que o previsto em planejamento. Conforme a investigação, o plano de voo foi apresentado nas dependências da ARO-AIS e, mesmo após a funcionária, Sra. Célia Castedo Monastério, ter realizado cinco

observações a serem modificadas/preenchidas no plano de voo, dentre elas a autonomia e aeródromo de alternativa, o despachante confirmou que o plano de voo estava correto e que as informações eram fidedignas.

Desse modo, a Sra. Célia Castedo Monastério aceitou o plano de voo da aeronave da LaMia mesmo sabendo que as informações contidas nele não estavam em conformidade com os regulamentos que regem a Aviação Civil na Bolívia.

Sobre isso, em um de seus depoimentos, a Sra. Célia Castedo Monastério informou que dentre todos os dados preenchidos no plano de voo, apenas as informações contidas na parte superior do formulário (identificação da aeronave, regras de voo e tipo de voo, número e tipo de aeronave, categoria da esteira de turbulência, equipamentos, aeródromo de saída, hora prevista de calços fora, velocidade de cruzeiro, nível de cruzeiro rota, aeródromo de destino e tempo em rota), eram transmitidos ao "Tránsito Aéreo".

Segundo Monastério, os demais dados contidos na parte inferior do plano de voo, conhecido como informações suplementares (aeródromo de alternativa, autonomia, número total de pessoas a bordo, equipamentos de emergência e sobrevivência e outros dados) são transmitidos apenas em caso de busca e salvamento (em caso de acidente). Logo, as informações suplementares que foram preenchidas de forma incorreta e aceitas pela operadora ARO-AIS não chegaram ao conhecimento dos demais setores do controle de tráfego, impossibilitando que outras pessoas pudessem interferir na autorização do voo da LaMia.

O CENIPA constatou ainda que, durante o preenchimento do plano de voo, no campo POB (people on bord), foi preenchido o termo TBN. Esse termo é utilizado quando não se sabe corretamente a quantidade de pessoas que estarão a bordo da aeronave no momento do preenchimento do plano de voo. Nesse caso, é de praxe que os controladores questionem, antes da decolagem da aeronave, a quantidade de pessoas a bordo do avião, autonomia de voo e aeródromo de alternativa. Tais questionamentos não constaram nas transcrições das comunicações entre a torre de controle de Viru-Viru (Santa Cruz de La Sierra) e a aeronave da LaMia.

Essas foram as observações/conclusões do CENIPA.

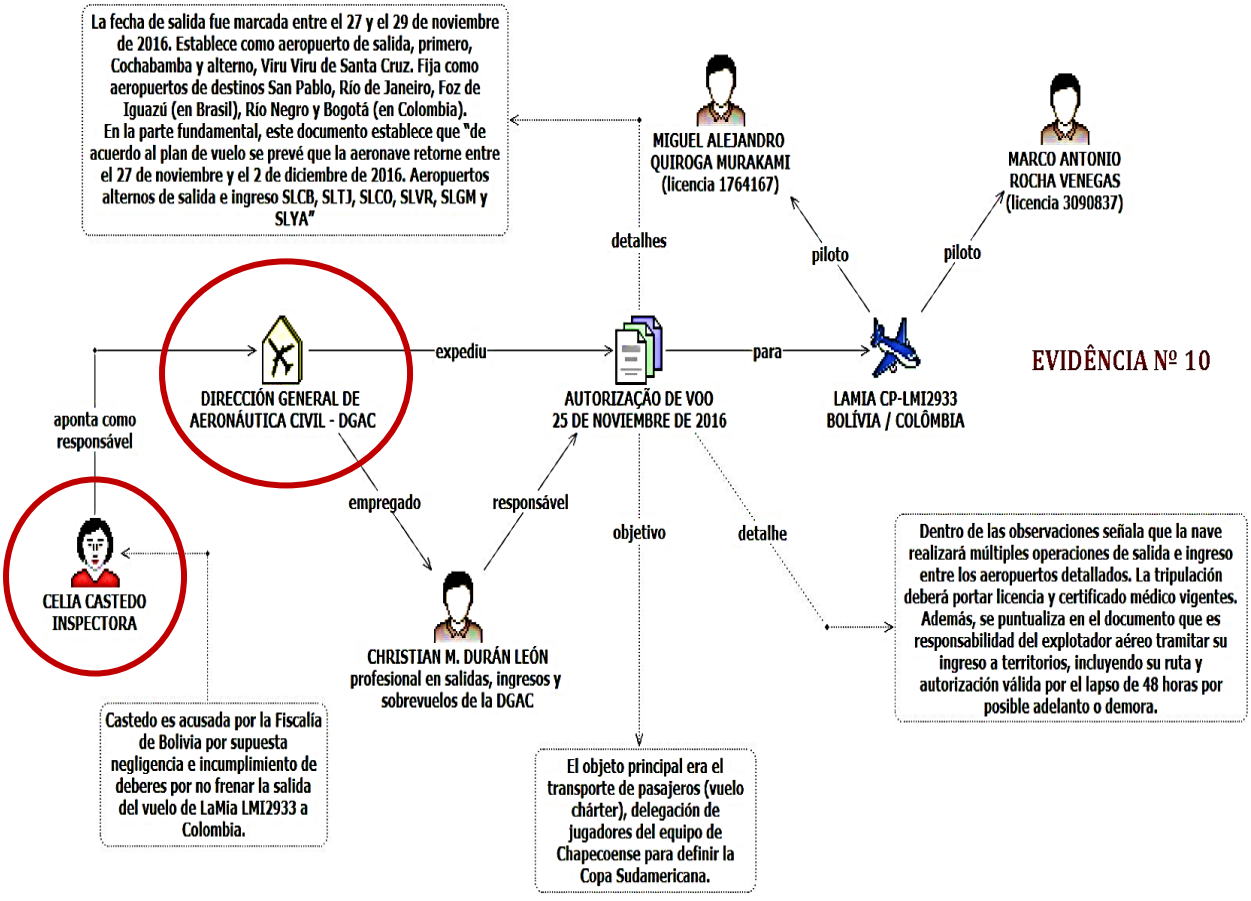
DOS RESPONSÁVEIS PELA TRAGÉDIA

O principal responsável pelo trágico acidente que vitimou 71 passageiros no voo CP2933 é a empresa boliviana contratada LaMia Corporation S.L.R, que, de forma absolutamente irresponsável, para diminuir os custos do voo, utilizou combustível insuficiente e não realizou as paradas para reabastecimento, bem como não realizou os procedimentos adequados para agilizar o pouso da aeronave no aeroporto de Rionegro, diante da evidente insuficiência de combustível.

Outrossim, a seguradora Bisa é solidariamente responsável pelo acidente, pois não comunicou à Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), órgão boliviano de fiscalização da aviação civil, sobre os atrasos no pagamento do prêmio da apólice firmada com a empresa de transporte aéreo LaMia. Ressalte-se que tal comunicação

poderia ter evitado a tragédia, já que ensejaria a suspensão da autorização de voos concedida à LaMia Corporation S.R.L.

Sobre a Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), aliás, cabe registrar que é o órgão boliviano responsável pela certificação da aeronave da LaMia. De acordo com os autos, o Certificado original de Matrícula da Aeronave CP-2933 BAE AVRO-146-RJ 85 foi outorgado pelo Estado Plurinacional da Bolívia, por intermédio do DGAC, em 20 de janeiro de 2016, com vigência até 01 de janeiro de 2017. Do mesmo modo, os autos revelam que o DGAC concedeu o Certificado de Aeronavegabilidade, a viger até 26 de janeiro de 2018. A aeronave também contava com Certificado de Ruído, igualmente emitido pelo DGAC.



Todos esses certificados permitiram à DGAC a expedição da autorização do voo da aeronave CP-2933 BAE AVRO-146-RJ 85 em 25 de novembro de 2016 (justamente a aeronave sinistrada), com o objetivo principal de transportar (voo charter) a delegação da Chapecoense para o jogo pela Copa Sul-Americana na Colômbia. O responsável pela emissão da citada autorização de voo foi Christian M. Durán León, empregado do DGAC – **evidências nº 10 e 11**.

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

EVIDÊNCIA Nº 11

CERTIFICADO DE MATRICULA

CERTIFICATE OF AIRCRAFT REGISTRATION

NRO. 534

1. NUMERO DE INSCRIPCION / INSCRIPTION NUMBER FS. 004 PTDA. 004 L3/2016		2. FECHA DE INSCRIPCIÓN / INSCRIPTION DATE 19/01/2016
3. NACIONALIDAD Y MATRÍCULA / REGISTRATION AND NATIONALITY CP - 2933	4. FABRICANTE Y MODELO DE LA AERONAVE / MANUFACTURER AND AIRCRAFT MODEL BAe AVRO 146 RJ 85	5. NÚMERO DE SERIE DE LA AERONAVE / AIRCRAFT SERIAL NUMBER E-2348
6. NOMBRE DEL PROPIETARIO / NAME OF OWNER RICARDO ALBERTO ALBACETE VIDAL		7. NOMBRE DEL EXPLOTADOR / NAME OF OPERATOR LAMIA CORPORATION S.R.L
8. DOMICILIO DEL PROPIETARIO / OWNER ADDRESS RESIDENCIAL EL OASIS N° 2		9. DOMICILIO DEL EXPLOTADOR / OPERATOR ADDRESS SANTA CRUZ
10. CIUDAD / CITY LA PAZ	11. PAIS / COUNTRY BOLIVIA	12. FECHA DE EXPEDICIÓN / DATE OF ISSUE 22/01/2016

13. Se certifica por el presente, que la aeronave antes descrita ha sido registrada por la Autoridad Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia, de acuerdo con la Ley 2902 de fecha 29 de octubre de 2004, sus reglamentos y el Convenio de Aviación Civil Internacional de fecha 7 de diciembre de 1944.
This document certifies that the above described aircraft has been registered by the civil Aviation Authority of the Plurinational State of Bolivia, in accordance to the law 2902 of october 29th, 2004, its regulations and the Convention on International Civil Aviation, of December 7th, 1944.

14. DIRECCION DEL REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL
NATIONAL AERONAUTICAL REGISTRY

15. DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
CIVIL AVIATION AUTHORITY

OBSERVACIONES / OBSERVATIONS
VIGENTE HASTA EL 01 DE ENERO DE 2017

EL PRESENTE CERTIFICADO DEBE ESTAR UBICADO EN UNA PARTE VISIBLE DE LA AERONAVE
THIS CERTIFICATE MUST BE PLACED IN A VISIBLE AREA IN THE AIRCRAFT

Emitido por: FLOR ERQUETA VANNESSA

Como corresponsável pela tragédia, cite-se, ainda, a Administração de Aeroportos e Serviços Auxiliares da Navegação Aérea (AASANA), órgão de controle aéreo boliviano, que autorizou a decolagem, mesmo ciente das irregularidades no plano de voo, especialmente no que tange ao tempo de voo e à quantidade de combustível utilizado para o trecho.

Acerca desse fato, aliás, a inspetora da AASANA, Célia Castedo, foi acusada pelo Ministério Público da Bolívia por negligência e descumprimento de seus deveres, por não ter impedido a saída do voo da LaMia – CP 2933 para a Colômbia no dia 28 de novembro de 2016.

Portanto, no caso concreto, caberia à DGAC[2], em atuação conjunta com a AASANA, órgão que presta o serviço de controle de tráfego aéreo, o impedimento da decolagem do voo que resultou no lastimável acidente ocorrido, pois **(i)** a apólice do seguro da aeronave, de prévio conhecimento da DGAC, continha cláusula de exclusão geográfica, que proibia voos para a Colômbia; **(ii)** a apólice estava suspensa, em virtude da falta de pagamento, pela LAMIA, do respectivo prêmio; e **(iii)** o plano de voo apresentado continha erros que visivelmente colocavam em risco a segurança da operação aérea, em razão da insuficiência de combustível para a rota do voo.

Ademais, a reclamar novos responsáveis, houve ilegítimas negociações, conduzidas junto à empresa LaMia, que levaram à emissão de uma apólice de seguro com coberturas e cláusulas

[2] Maiores detalhes acerca da responsabilidade da DGAC e da AASANA são apresentados no tópico **"Ações Indenizatórias"** desta Instrução.

excludentes absolutamente inadequadas ao tipo de atividade desenvolvida por aquela companhia aérea e insuficientes a assegurar minimamente os riscos envolvidos.

Para o Ministério Público Federal (MPF), aliás, houve omissão deliberada da Seguradora Bisa e das resseguradoras que, cientes da precária situação financeira da segurada (LaMia), bem como do recorrente serviço de transporte aéreo prestado a equipes de futebol que participavam de competições na Colômbia, firmaram acordo de seguro com várias exclusões, que, previamente, sabiam que não estavam sendo e que continuariam não sendo cumpridas pela empresa LaMia, e em valor muito aquém dos possíveis danos e prejuízos envolvidos nessa operação, tão somente para favorecer a empresa LaMia, possibilitando a retomada das operações daquela companhia aérea, tudo em prejuízo dos poucos sobreviventes e das 71 famílias que perderam seus entes queridos num acidente causado pela ganância e por engodos comerciais.

Nesse sentido, portanto, a Seguradora Bisa e as resseguradoras e corretoras envolvidas tornam-se igualmente corresponsáveis pelo trágico acidente havido com a aeronave da LaMia.

Tal corresponsabilidade exsurge do fato de a seguradora e as resseguradoras, para que pudessem receber os valores devidos pela empresa LaMia, relativos à apólice de seguro anterior, permitiram a emissão de nova apólice, totalmente inadequada, possibilitando que uma companhia área que enfrentava enormes dificuldades financeiras, pois sequer podia arcar com as despesas do seguro aeronáutico

obrigatório, voltasse a operar.

Ressalte-se, por relevante, que, no caso concreto, há dois tipos de responsabilidade envolvidos:

(i) Responsabilidade Contratual: indenização limitada ao valor estabelecido em contrato/apólice de seguro;

(ii) Responsabilidade Extracontratual: indenização medida pela extensão do dano.

Portanto, todos os envolvidos devem responder solidariamente (empresa aérea, seguradora, corretora, resseguradora e órgãos de controle e fiscalização bolivianos - DGAC e AASANA) pelos danos materiais e morais das vítimas.

DAS INDENIZAÇÕES AOS FAMILIARES

Como de praxe, a Associação Chapecoense de Futebol requereu à empresa boliviana LaMia a indenização pelo evento danoso, a qual, por sua vez, acionou a Seguradora Bisa (também boliviana), emissora da apólice nº 2000046/2016.

De início, após a comunicação do acidente ocorrido em Medellím, em 29 de novembro de 2016, Neil Darvill, Diretor da Aon UK, em 01 de dezembro de 2016, confirma a Loredana Albacete a aceitação dos resseguradores ao pagamento de indenizações nos limites da apólice. Aproveita para informar que o escritório de advocacia

Clyde&Co conduzirá as ações na Colômbia e na Bolívia, mas não informa nada sobre o Brasil, e nomeia Alex Stovold como responsável, colocando-se à disposição para reuniões, como segue:

<hponcedeleon@grupobisa.com> Cara Loredana. Conforme nossa conversa por telefone hoje mais cedo, e conforme o que mencionamos, obtivemos o acordo das resseguradoras para indenizar a Lamia em relação aos passivos decorrentes desse trágico incidente, dentro dos limites da apólice e sem prejuízo da cobertura, devido à exclusão geográfica LSW617H e não divulgação relevante da exposição das equipes esportivas, cujos dados foram solicitados pela TMK ao concordar com um endosso único em maio de 2016. No entanto, a reserva de direitos das resseguradoras encontra-se suspensa no momento. Como você observará, isso significa que as resseguradoras estão agora preparadas para lidar com o aspecto da responsabilidade da maneira normal. A Clyde & Co também foi informada disso, para que Alex Stovold possa agir em conformidade na Colômbia/Bolívia. Como também foi mencionado, agora que resolvemos o problema de cobertura com a principal resseguradora, se você acha que seria benéfico que a Aon participasse de qualquer uma das reuniões, é claro que estamos mais do que dispostos a participar. Gostaria de lembrar que Alex Stovold está na Colômbia até sábado, quando vai para Santa Cruz. Embora seja difícil tentar encontrar com Alex em Medellín, se você deseja que eu participe da reunião em Santa Cruz no domingo, basta informar; e talvez uma reunião em Mimi com você depois para atualizá-lo. Informe-nos se você gostaria que participemos de alguma reunião. Quanto ao PA do Pessoal, informaremos em breve quais documentos a Seguradora de PA exige para negociar esses casos. Aguardamos seu retorno. Atenciosamente, Neil Darvill | Diretor, Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. 10th Floor The Aon Centre | The Leadenhall Building |. 122 Leadenhall Street | Londres | EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 2538 | m + 44 (0) 7905 684230.

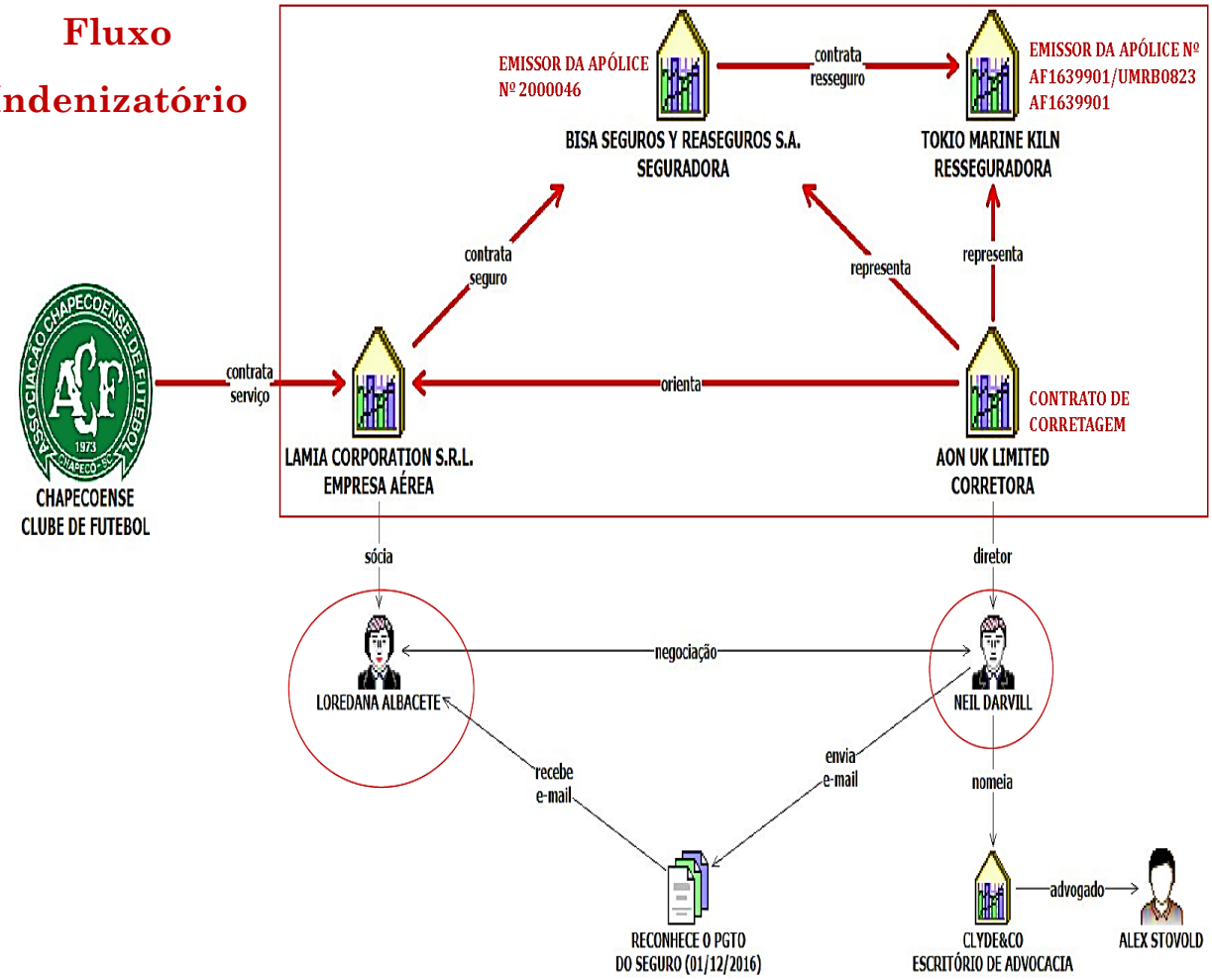
E-MAIL DA AON UK PARA LOREDANA

Ocorre que, logo em seguida, a seguradora Bisa nega o pedido de cobertura do sinistro, alegando a violação das seguintes

condições: **(i)** exclusão do território da Colômbia; **(ii)** existência de prêmios em atraso, uma vez que não foi pago o seguro em 02/10/2016; **(iii)** violações das condições precedentes em relação à segurança nas operações aéreas; **(iv)** agravação substancial de risco, uma vez que a LaMia S.R.L. deveria comunicar que estava transportando equipes de futebol; e **(v)** exclusões gerais AVS104B.

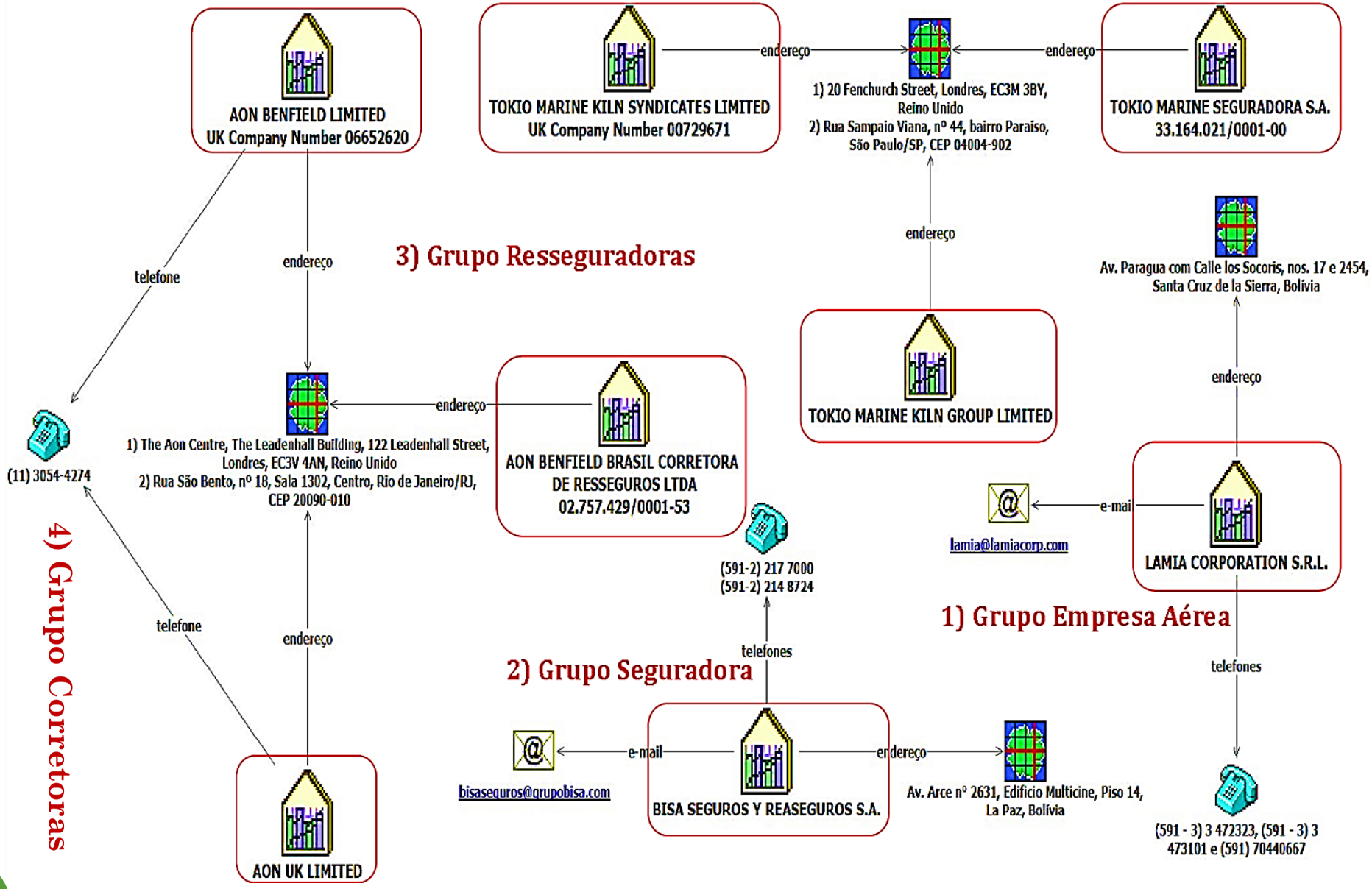
Segue a esquematização do procedimento de contratação:

Fluxo Indenizatório

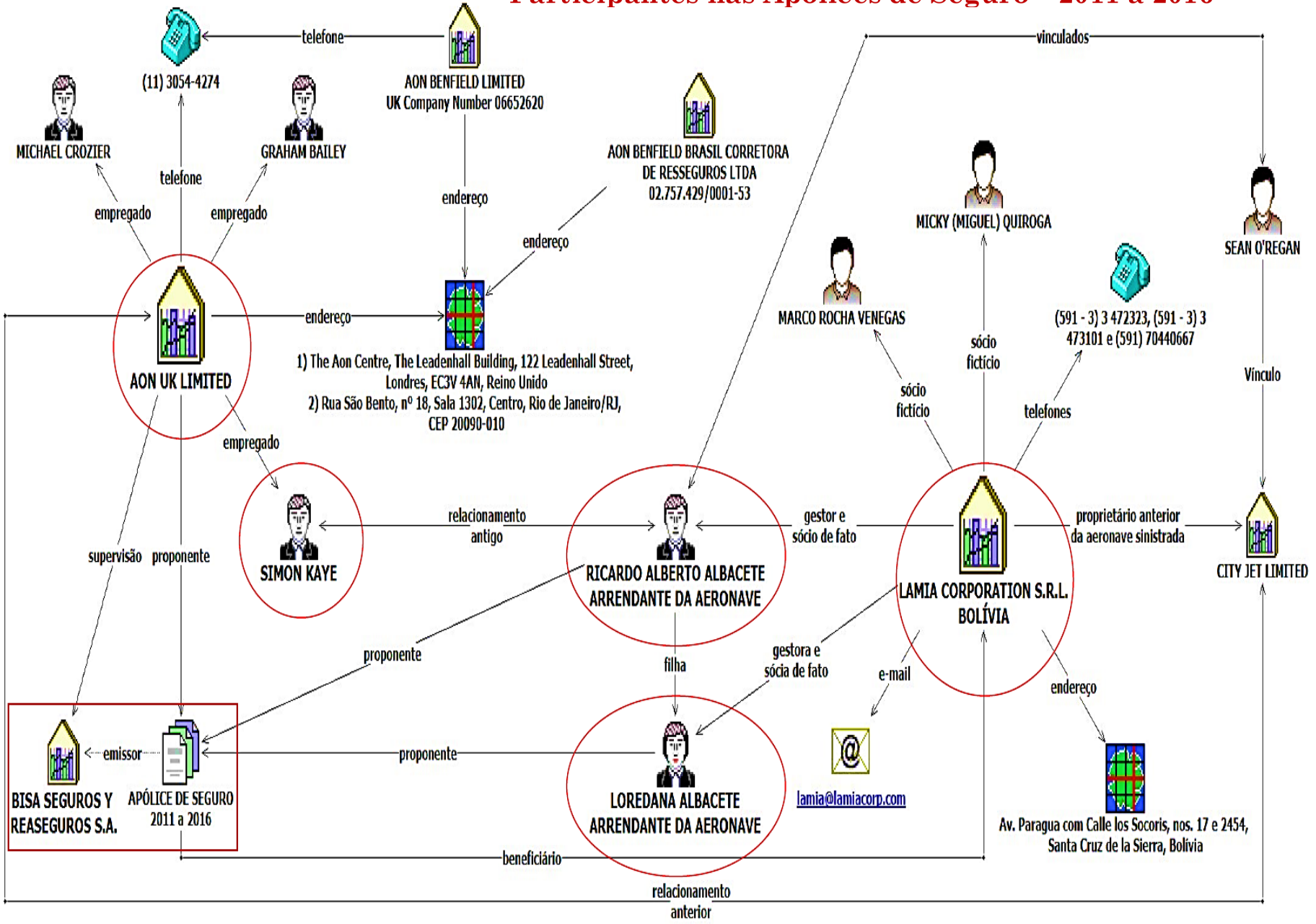


As diagramações que se seguem explicitam os principais atores envolvidos com a emissão das apólices de seguro da LaMia Corporation S.R.L., inclusive a que foi fraudada (vigência 2016/17):

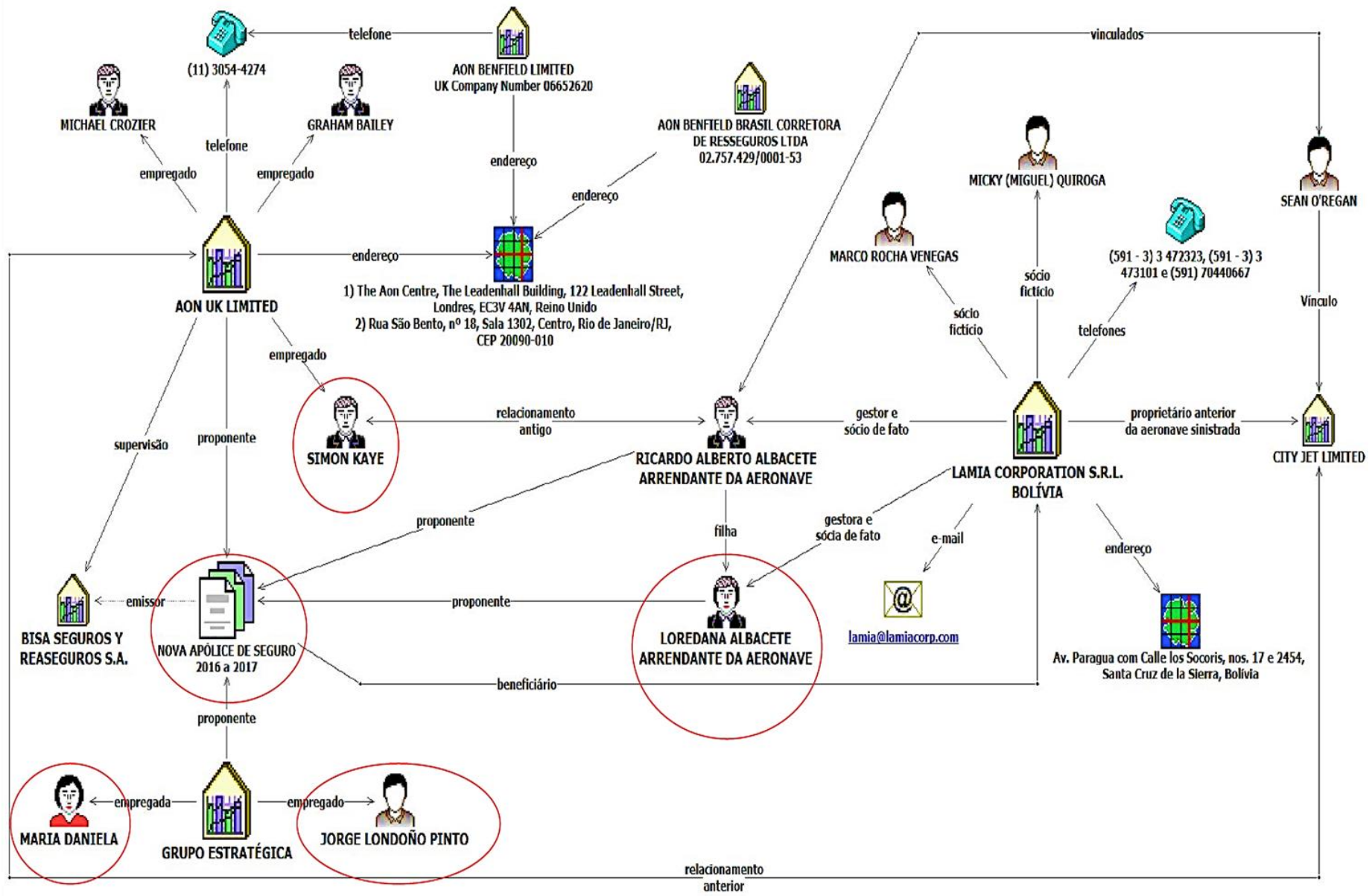
Grupos de Empresas Envolvidos



Participantes nas Apólices de Seguro – 2011 a 2016



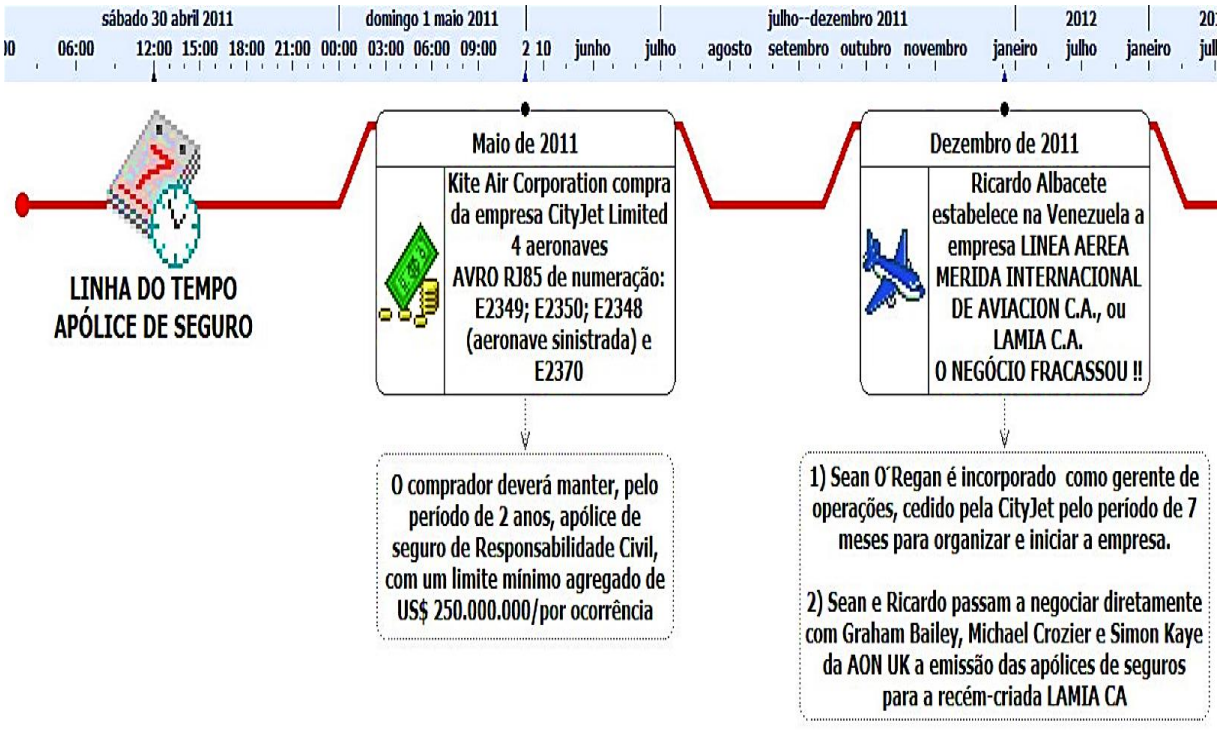
Envolvidos (pessoas físicas) com a Apólice Fraudada – 2016/17



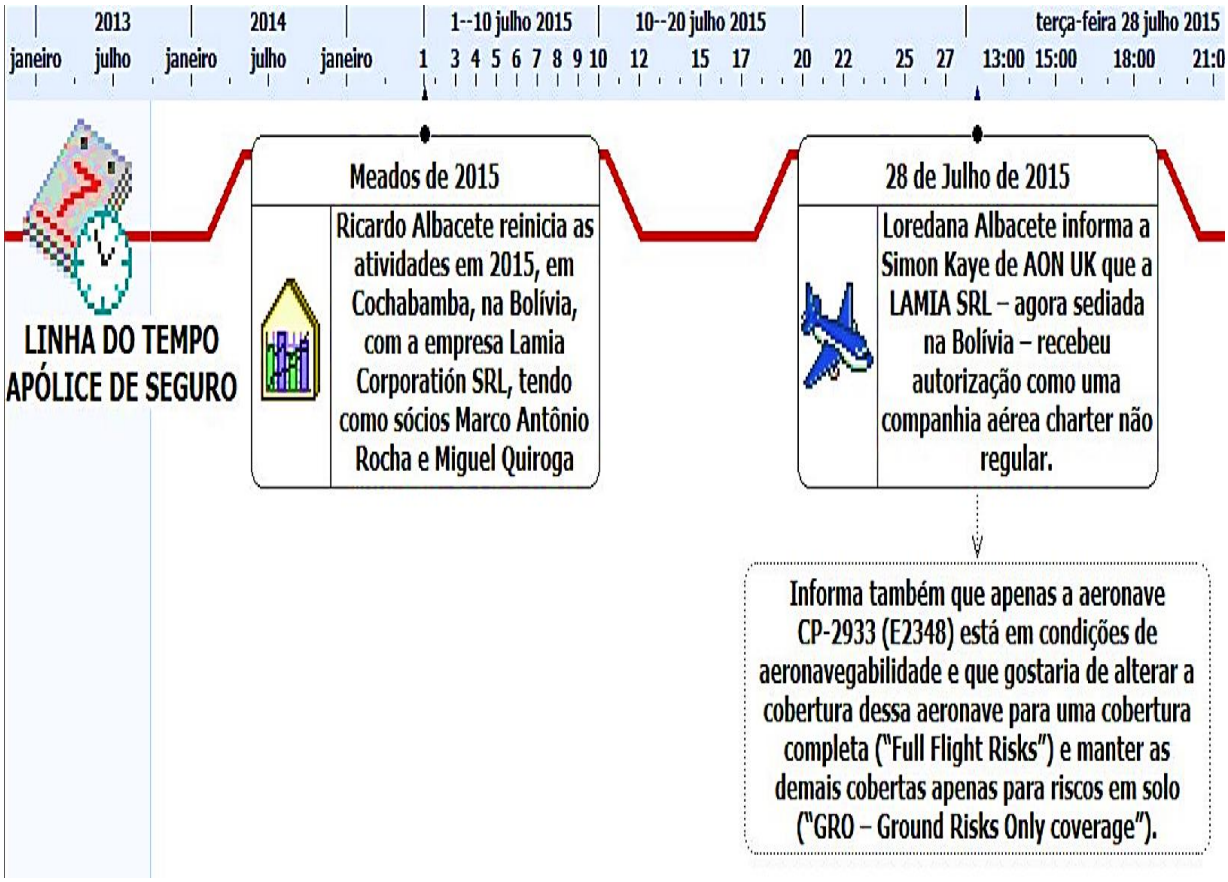
Percebe-se que os principais intervenientes na negociação das apólices de seguro sempre foram Ricardo Alberto Albacete (gestor e dono de fato da LaMia Corporation S.R.L.), Loredana Albacete (gestora e dona de fato da LaMia Corporation S.R.L.), Simon Kaye (empregado da Aon UK Limited), Maria Daniela e Jorge Lodoño Pinto (empregados da corretora Grupo Estratégica, antiga Aon Bolívia).

HISTÓRICO DAS APÓLICES DE SEGURO

Em maio de 2011, a empresa Kite Air Corporation (de propriedade da família Albacete) adquire da empresa CityJet Limited 04 (quatro) aeronaves AVRO RJ85, incluída aquela que foi sinistrada no acidente na Colômbia. Em dezembro daquele ano, Ricardo Albacete estabelece na Venezuela a empresa LaMia C.A. (o negócio fracassou). É justamente nessa época que se inicia o relacionamento entre a LaMia C.A. e a corretora Aon UK.



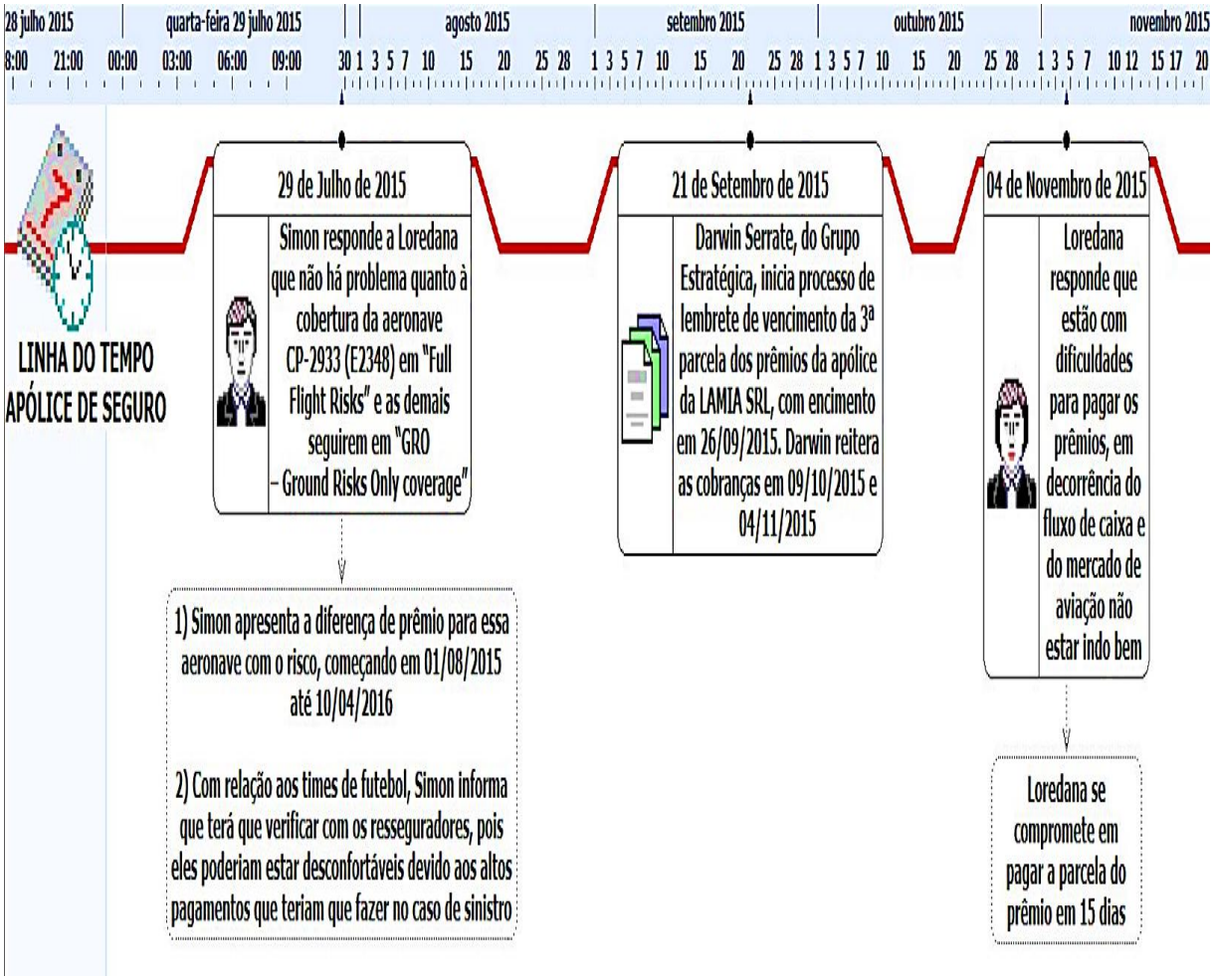
Em meados de 2015, Ricardo Albacete reinicia o negócio, mas agora na Bolívia. Abre a empresa LaMia Corporation S.R.L. em sociedade com Marco Antônio Rocha e Miguel Quiroga. Loredana Albacete, filha de Ricardo Albacete, mantém contato com a corretora Aon UK (Simon Kaye) para informar que a LaMia SRL recebeu autorização como Cia aérea charter não regular. Informa que apenas a aeronave CP-2933 (E2348) – avião sinistrado na Colômbia - está em condições de aeronavegabilidade. Por isso, pede para alterar a cobertura dessa aeronave para uma cobertura completa, mantendo as demais cobertas apenas para riscos em solo.



Simon Kaye (Aon UK) informa Loredana Albacete não haver problema em segurar a aeronave CP-2933 (E2348) em "Full Flight Risks" (aeronave sinistrada) e as demais em "Ground Risks

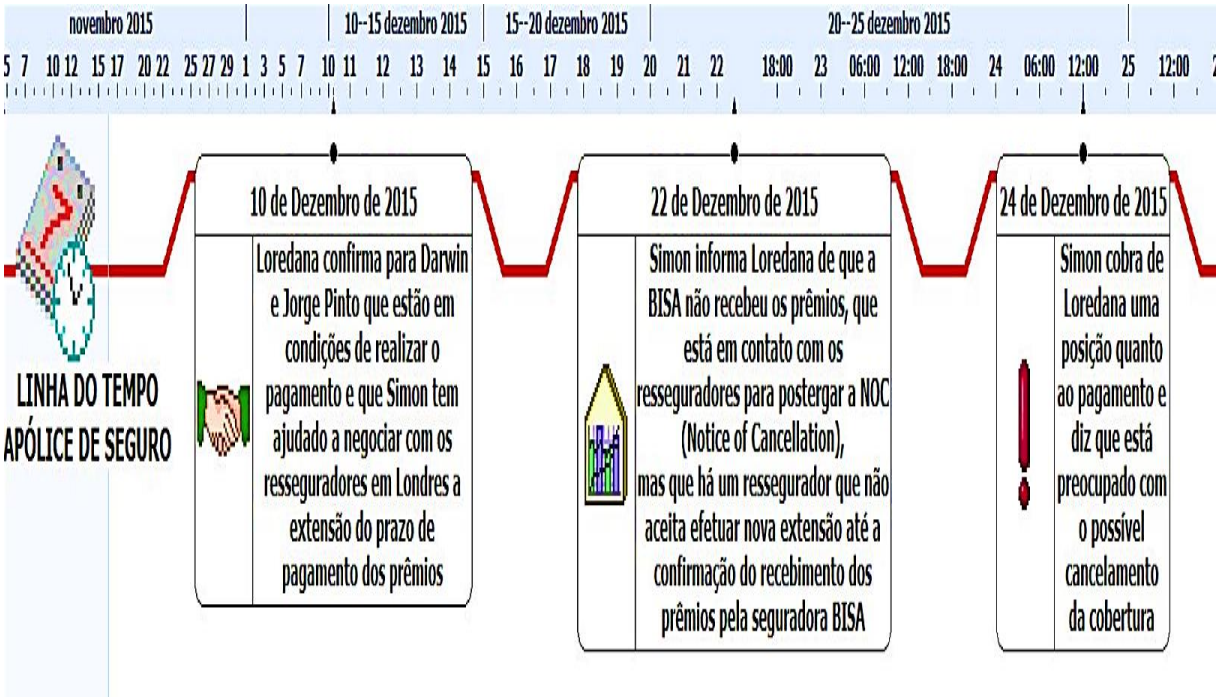
Only". Simon apresenta a diferença de prêmio para essa apólice a viger entre 01 de agosto de 2015 e 10 de abril de 2016. Registre-se que é justamente nesse momento que Simon Kaye (Aon UK) toma conhecimento do transporte de equipes de futebol pela LaMia.

Em 21 de setembro de 2015, o Grupo Estratégia (corretora local na Bolívia, antiga Aon Bolívia) inicia o processo de cobrança da 3ª parcela do prêmio de seguro. As cobranças são reiteradas em 09 de outubro e 04 de novembro de 2015. Loredana informa a dificuldade financeira que a LaMia atravessa e se compromete a liquidar a 3ª parcela (vencida desde 26 de setembro de 2015) em 15 (quinze) dias.



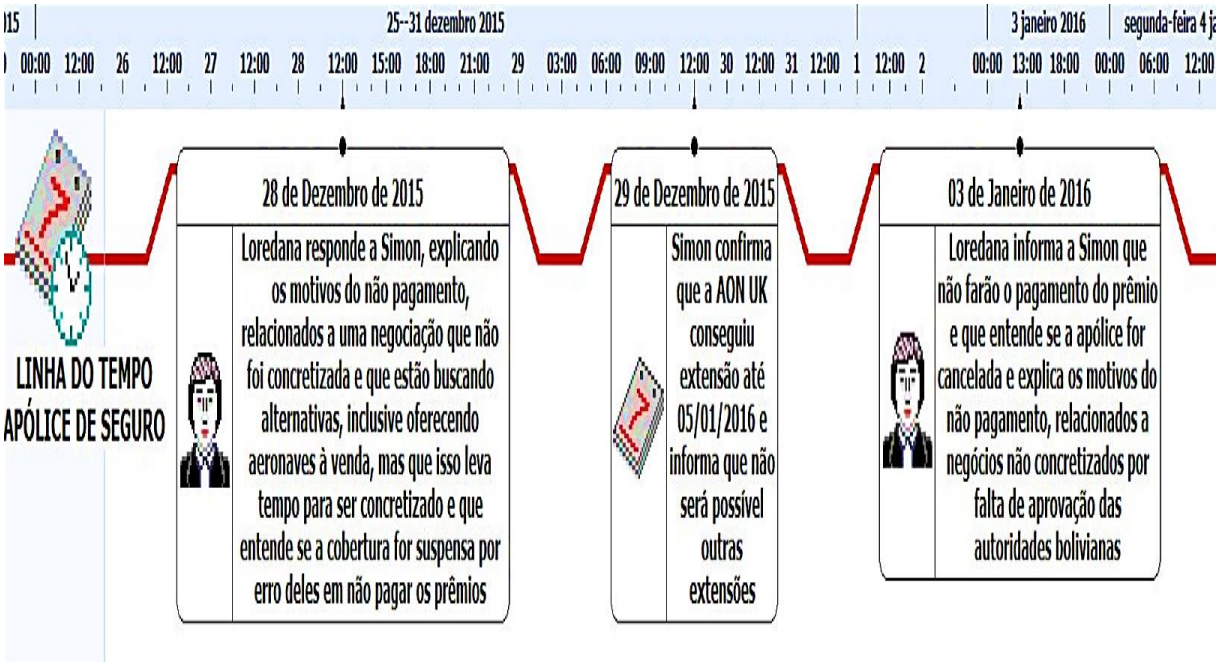
Em 10 de dezembro de 2015, Loredana Albacete informa ao Grupo Estratégia (corretora local, antiga Aon Bolívia) que está em condições de pagar a parcela do prêmio em atraso. Diz ainda que Simon (Aon UK) está negociando com os resseguradores em Londres a extensão dos prazos para pagamento dos prêmios.

Em 22 de dezembro de 2015, Simon (Aon UK) informa Loredana de que a Seguradora Bisa ainda não havia recebido os prêmios. Diz ainda que está negociando com os resseguradores a postergação da "Notice of Cancellation" – NOC. Dois dias depois, Simon volta a cobrar Loredana sobre o pagamento dos prêmios, pois está preocupado com o possível cancelamento da cobertura.



Em 28 de dezembro de 2015, Loredana Albacete informa Simon Kaye (Aon UK) que estão tentando levantar recursos para o pagamento dos prêmios em atraso, inclusive oferecendo aeronaves à venda. Diz ainda que entende caso a cobertura do seguro seja suspensa.

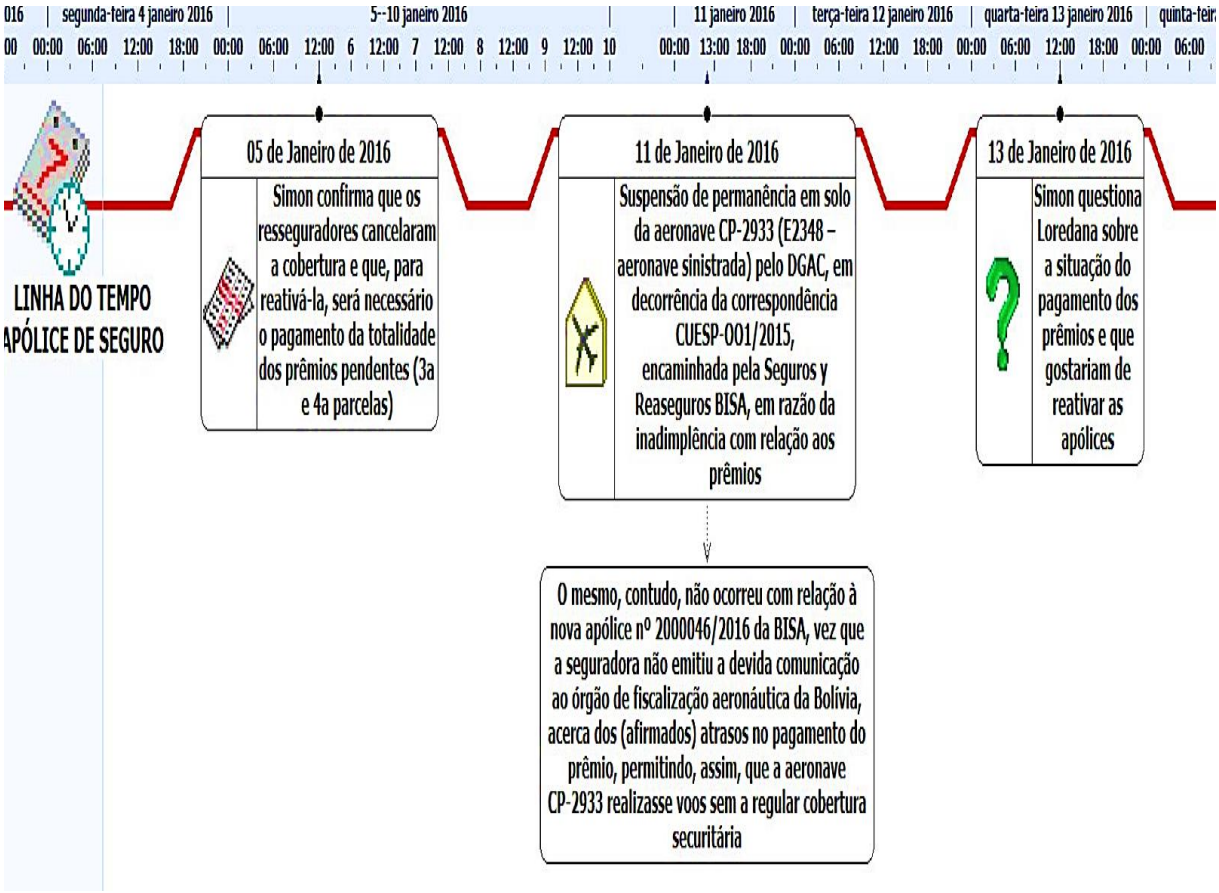
No dia seguinte, Simon Kaye (Aon UK) informa que conseguiu estender o prazo de pagamento para até 05 de janeiro de 2016. Em 03 de janeiro de 2016, Loredana Albacete informa a Simon (Aon UK) que não farão o pagamento do prêmio e que entende caso a cobertura do seguro seja cancelada.



Em 05 de janeiro de 2016, Simon Kaye (Aon UK) confirma o cancelamento da cobertura pelas resseguradoras e informa que o seu restabelecimento depende do pagamento da 3ª e 4ª parcelas vencidas do prêmio. No dia 11 daquele mês, o DGAC determina a permanência da aeronave CP-2933 (E-2348) em solo – justamente a aeronave sinistrada -, após receber comunicado da Seguradora Bisa acerca da inadimplência da empresa LaMia SRL em relação ao prêmio do seguro (3ª e 4ª parcelas) – nesse caso, operou quase 04 meses sem seguro.

Registre-se, por oportuno, que o mesmo procedimento não ocorre quando do atraso no pagamento do prêmio da apólice de seguro

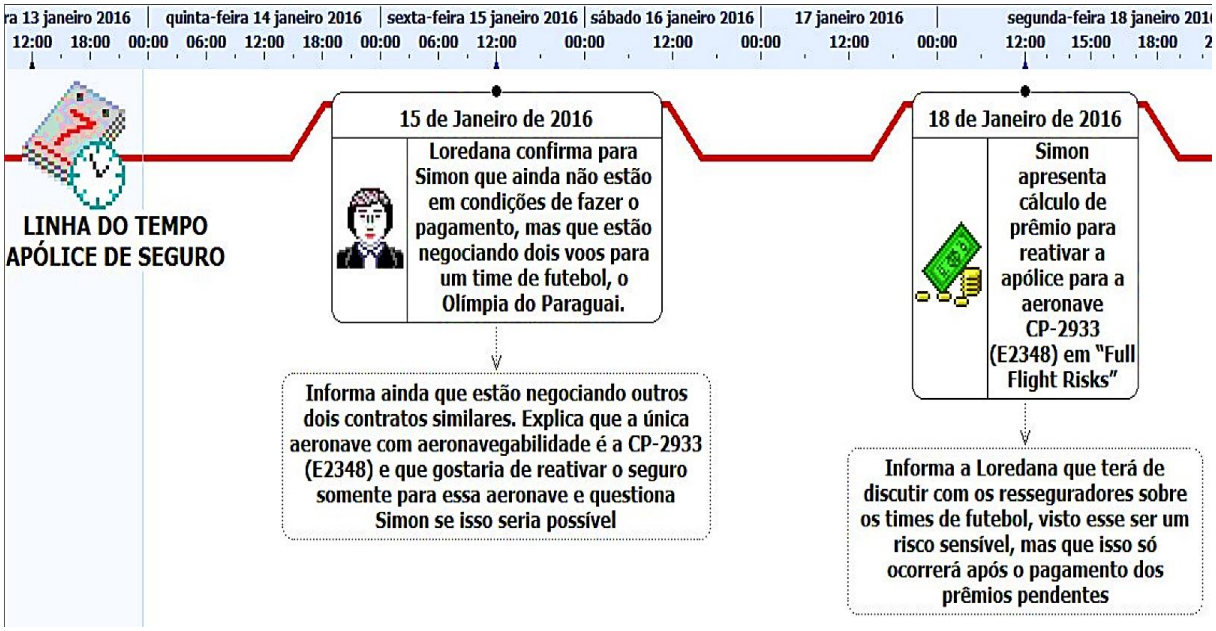
nº 2000046/2016 da Bisa, que veio a ser contratada em abril de 2016, para viger até abril de 2017, permitindo, assim, que a aeronave CP-2933 (E2348), justamente a que sofre o sinistro em novembro de 2016, viesse a realizar voos sem a regular cobertura securitária.



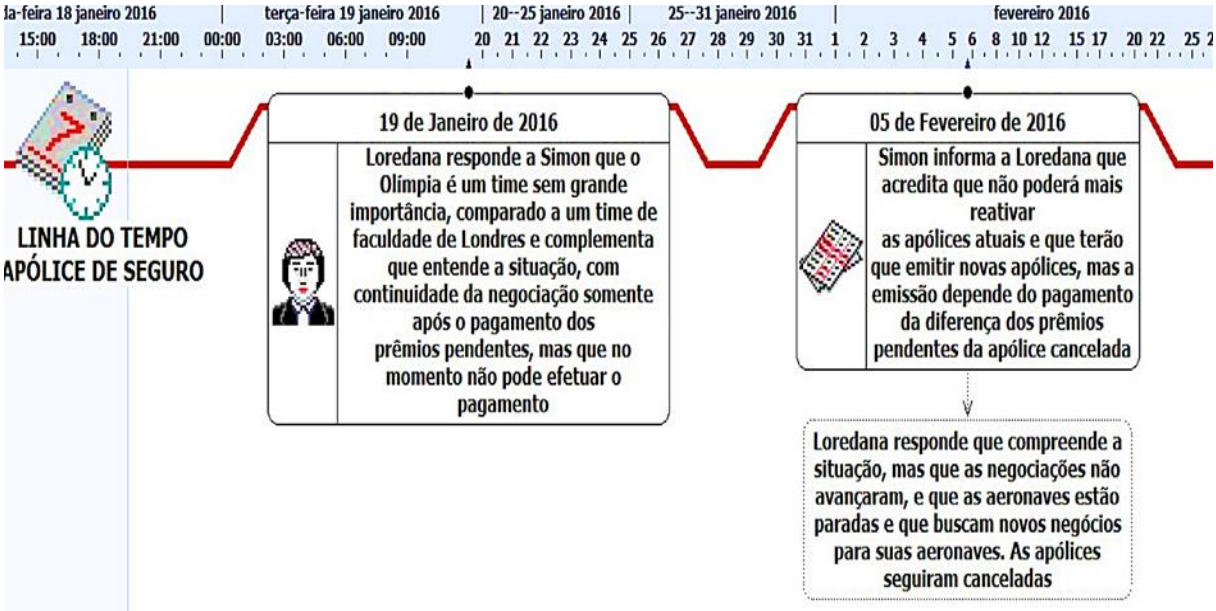
Em 15 de janeiro de 2016, Loredana Albacete volta a falar com Simon Kaye (Aon UK). Diz que ainda não tem condições de efetuar o pagamento das parcelas vencidas, mas que gostaria de reativar a cobertura da aeronave CP-2933, uma vez que estão negociando dois voos para o Olímpia do Paraguai (equipe de futebol).

Loredana informa ainda que outros dois contratos similares estão sendo negociados, mas que somente a aeronave CP-2933 está em condições de aeronavegabilidade. Simon Kaye (Aon UK)

apresenta novo cálculo de prêmio para reativar apenas a cobertura da aeronave CP-2933 e diz que conversará com os resseguradores a respeito dos times de futebol.

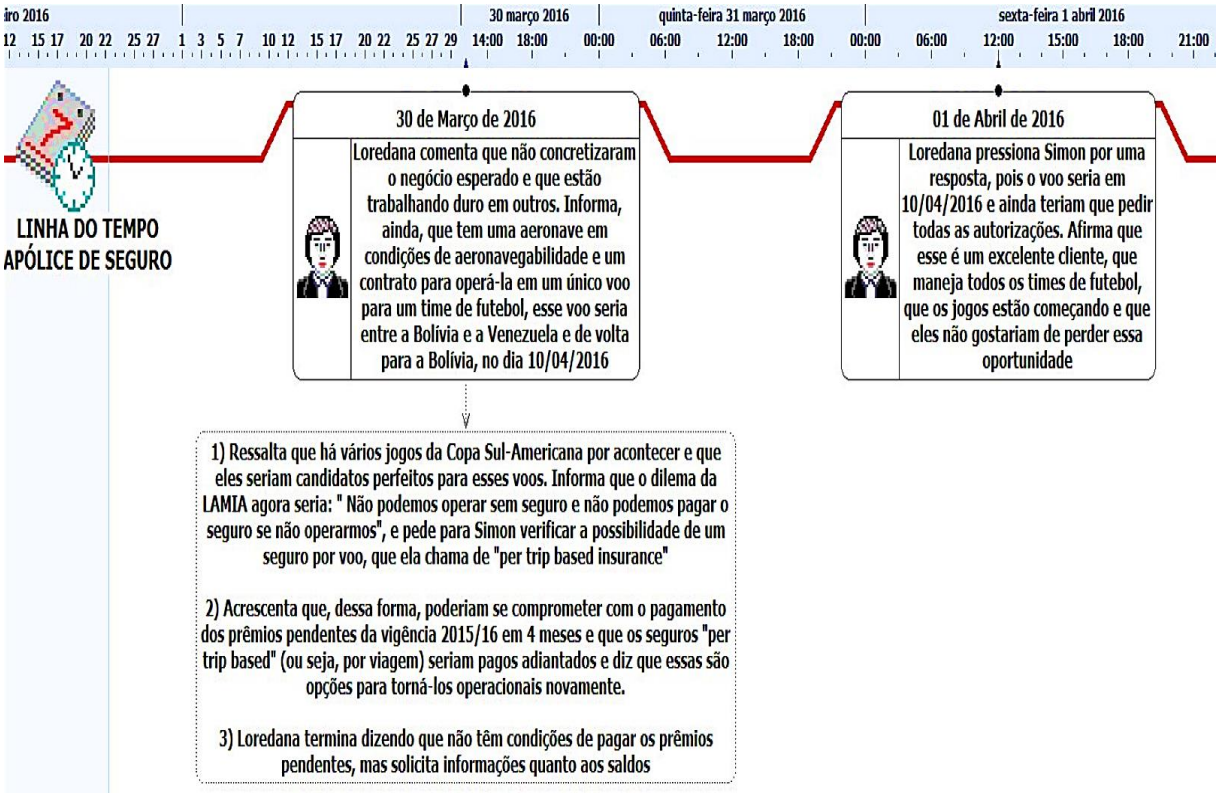


Em 19 de janeiro de 2016, Loredana e Simon voltam a se falar. Loredana diz que o Olímpia é um time sem expressão, comparado a um time de faculdade de Londres.



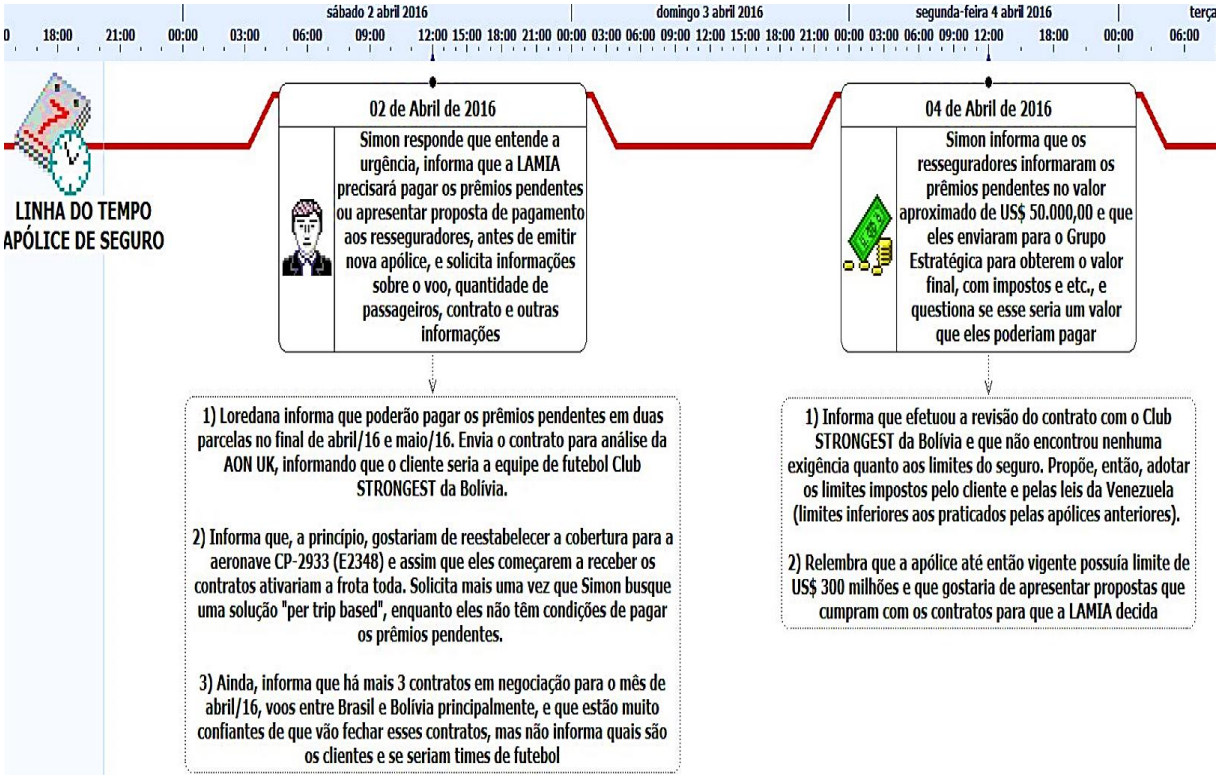
Em 05 de fevereiro de 2016, Simon informa a Loredana que não seria possível reativar a apólice, sendo necessária a emissão de nova apólice, desde, é lógico, que acertadas as pendências anteriores. A apólice permaneceu cancelada.

Em 30 de março de 2016, Loredana Albacete diz a Simon Kaye (Aon UK) que tem uma aeronave em condições de aeronavegabilidade, a CP-2933. Informa ainda que dispõe de um contrato de voo a ser realizado no dia 10 de abril de 2016 para uma equipe de futebol (o voo sairia da Bolívia e iria até a Venezuela, retornando à Bolívia logo em seguida). É justamente nesse momento que Loredana Albacete informa que há vários jogos da Copa Sul-Americana por acontecer. Loredana Albacete usa o seguinte argumento: ***"não podemos operar sem seguro e não podemos pagar o seguro se não operarmos"***.



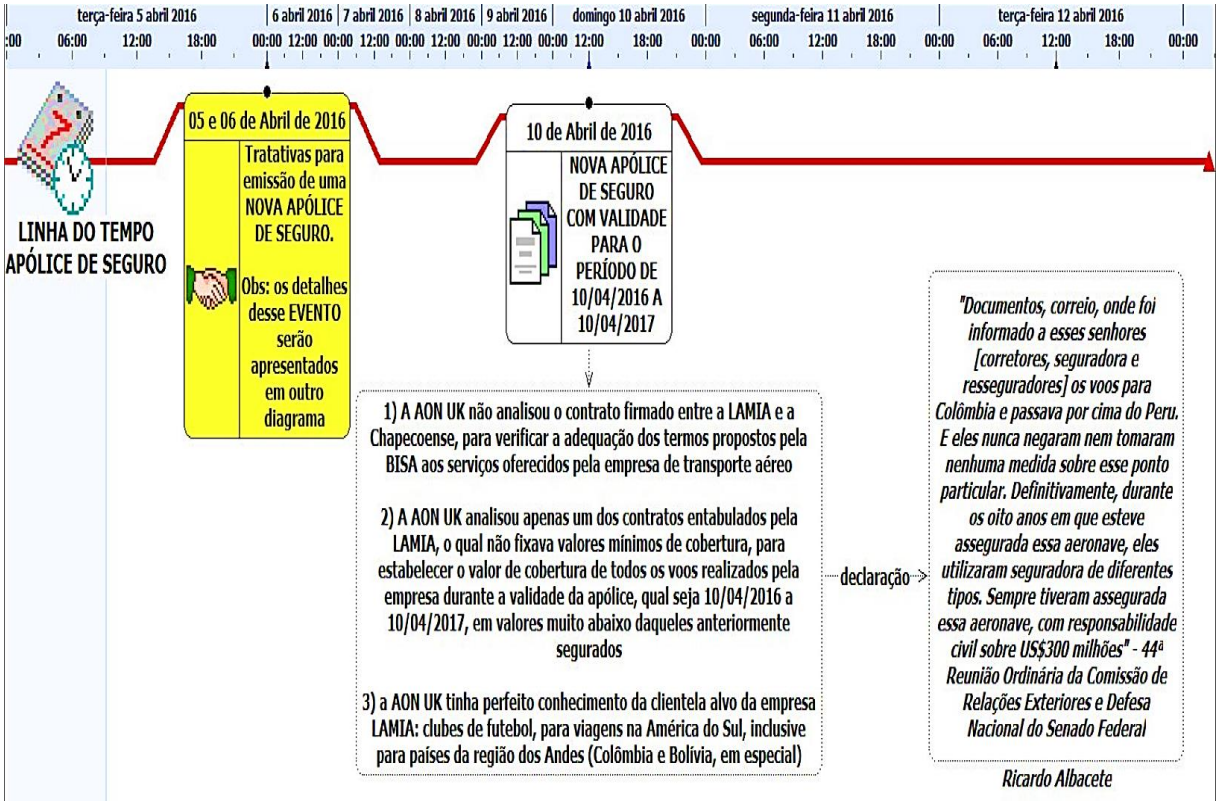
Loredana aproveita essa oportunidade para pedir a Simon Kaye (Aon UK) que verificasse a possibilidade de emissão de um seguro por voo, mais conhecido por *"per trip based insurance"*. Diz que assim poderiam se tornar operacionais novamente, podendo pagar as pendências anteriores em 04 (quatro) meses e os seguros "por voo" de forma adiantada. Dois dias depois, em 01 de abril de 2016, Loredana volta a insistir na proposta feita anteriormente e diz ser essa uma grande oportunidade, pois o seu cliente "maneja" todos os times de futebol. (provavelmente, faz referência a Conmebol)

Em 02 de abril de 2016, Simon Kaye (Aon UK) informa a Loredana Albacete que a emissão de nova apólice depende do pagamento das pendências anteriores. Aproveita a oportunidade para pedir informações sobre o voo, quantidade de passageiros, contrato e outras informações.



Loredana responde que poderão pagar os prêmios pendentes em duas parcelas – em final de abril e final de maio de 2016. Informa ainda que o cliente seria a equipe de futebol Club Strongest da Bolívia. Diz também que, em princípio, gostaria de restabelecer apenas a cobertura da aeronave CP-2933 (E2348), sob a modalidade *"per trip based"*. Por fim, ressalta que existem ainda três contratos em negociação para o mês de abril de 2016.

No dia 04 de abril de 2016, Simon Kaye (Aon UK) informa o valor aproximado das pendências – cerca de 50 mil dólares. Informa ainda que revisou o contrato com o Club Strongest, não encontrando nenhuma exigência quanto aos limites do seguro. Desse modo, sugere a adoção dos limites impostos pelo cliente e pelas leis da Venezuela – limites esses, a propósito, inferiores aos que vinham sendo praticados nas outras apólices (300 milhões de dólares).



Nos dias 05 e 06 de abril de 2016, ocorrem as tratativas efetivas para a emissão de uma nova apólice de seguro para a empresa LaMia. Os detalhes dessas negociações são apresentados no tópico seguinte desta Instrução.

No dia 10 de abril de 2016, uma nova apólice de seguro é contratada, com validade para o período de 01 (um) ano - 10 de abril de 2016 a 10 de abril de 2017. Registre-se, por relevante, que a corretora Aon UK não analisou o contrato firmado entre a Chapecoense e a LaMia para verificar a adequação dos termos ajustados pela Seguradora Bisa aos serviços oferecidos pela empresa LaMia, notadamente porque a mencionada corretora tinha pleno conhecimento da clientela alvo da LaMia, ou seja, clubes de futebol com viagens agendadas para a América do Sul, incluídos os países da região dos Andes (Colômbia e Bolívia, em especial).

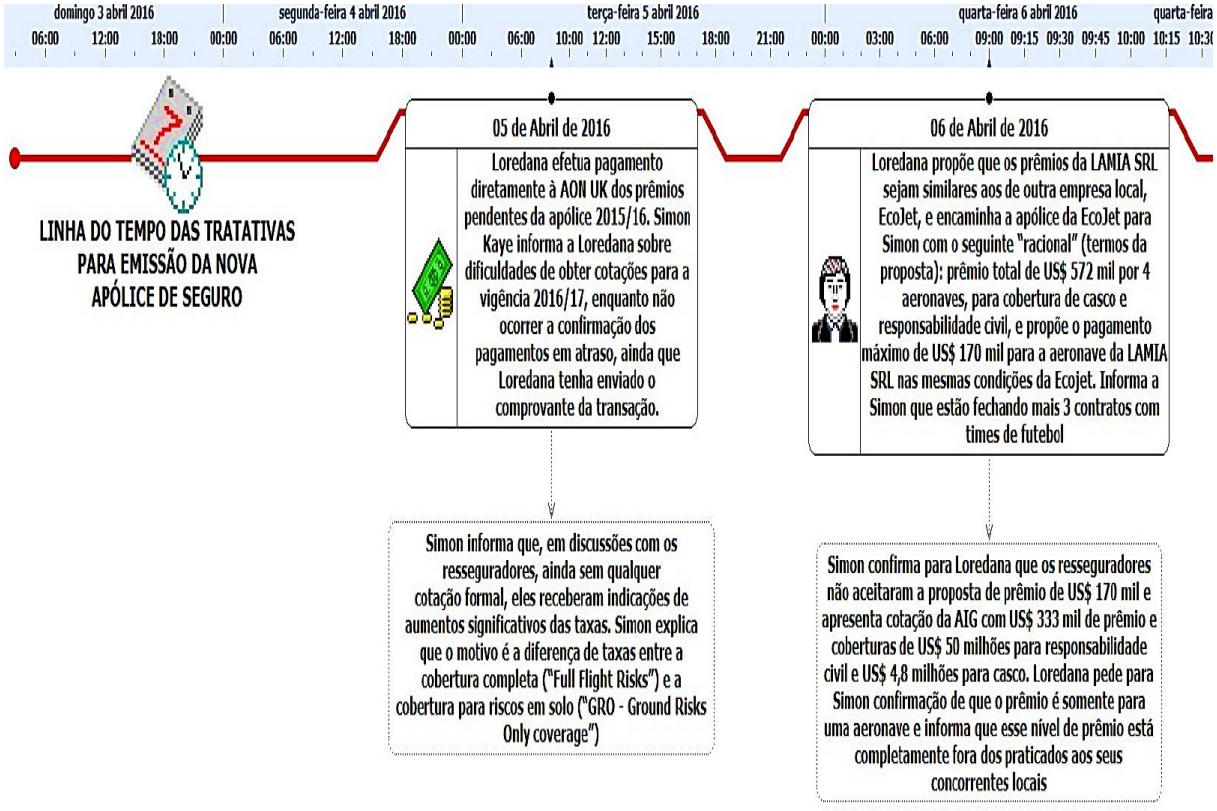
EMISSÃO DA APÓLICE FRAUDADA

No dia 05 de abril de 2016, Loredana Albacete efetua o pagamento das parcelas pendentes do prêmio da apólice de seguro anterior - 2015/16.

Simon Kaye informa a Loredana que as novas cotações para a apólice de seguro 2016/17 (fraudada) ocorrerão assim que for confirmado o pagamento das pendências anteriores. De qualquer maneira, Simon Kaye (Aon UK) explica a Loredana Albacete que a diferença de cotações entre a cobertura completa e aquela para cobrir apenas riscos em solo é significativa.

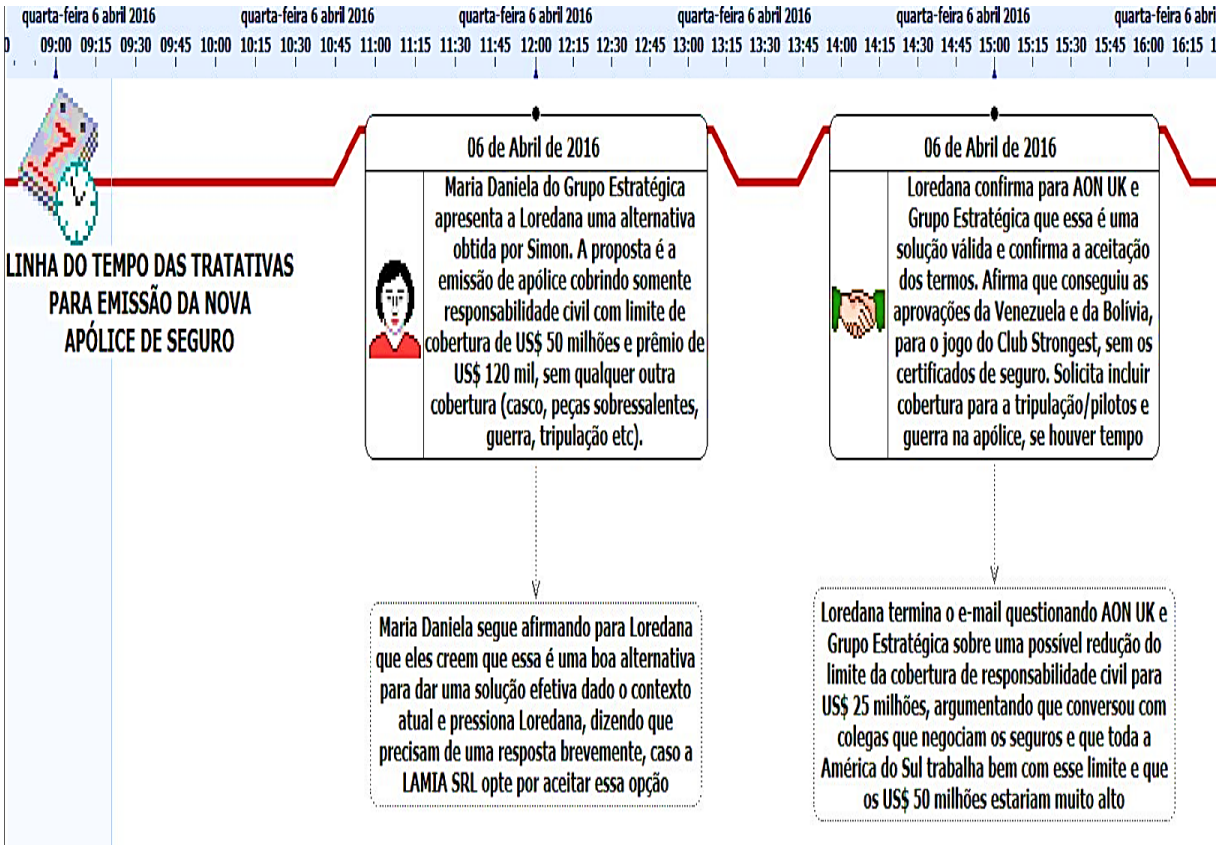
Em 06 de abril de 2016, Loredana Albacete propõe um prêmio de no máximo 170 mil dólares para cobertura completa (casco e responsabilidade civil) da aeronave CP-2933. Aproveita para informar que estão fechando mais três contratos com times de futebol.

Simon Kaye (Aon UK) informa a Loredana Albacete que os resseguradores não aceitaram a proposta de 170 mil dólares e apresenta cotação da AIG de 333 mil dólares (cobertura de 50 milhões de dólares para responsabilidade civil e 4,8 milhões de dólares para casco). Loredana acha a proposta absurda.



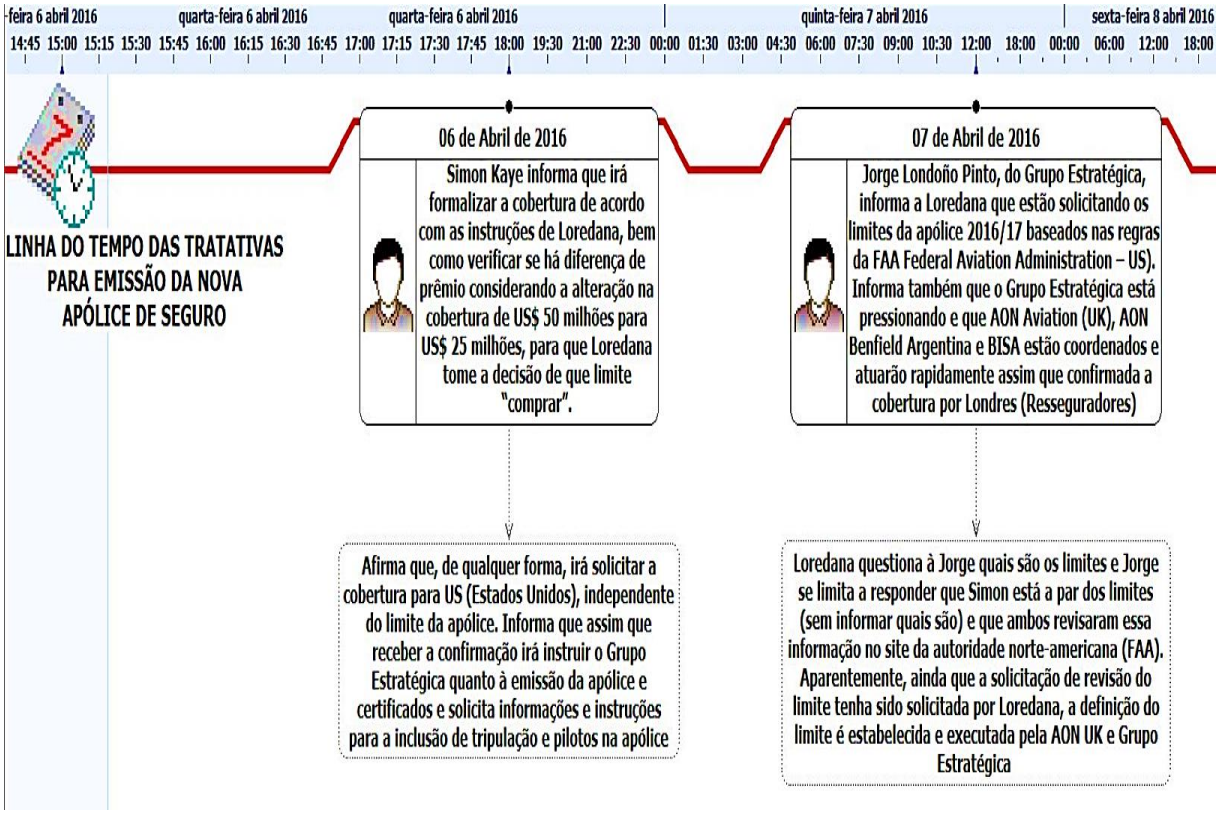
Maria Daniela do Grupo Estratégica (corretora boliviana, antiga Aon Bolívia) apresenta a Loredana uma proposta alternativa, obtida por Simon Kaye (Aon UK), de cobertura de 50 milhões de dólares apenas para responsabilidade civil e prêmio de 120 mil dólares.

Loredana Albacete aceita a proposta apresentada pelo Grupo Estratégica. Aproveita a ocasião para informar que conseguiu as aprovações da Venezuela e da Bolívia para o jogo do Club Strongest, mesmo sem os certificados de seguro. Loredana solicita a inclusão de cobertura para tripulação/pilotos e guerra na apólice. Por fim, Loredana questiona se haveria a possibilidade de reduzir a cobertura de responsabilidade civil para 25 milhões de dólares.



Simon Kaye (Aon UK) responde que irá formalizar o contrato de cobertura, conforme orientações de Loredana, assim como verificar se haveria diminuição do prêmio pela redução da cobertura de responsabilidade civil para 25 milhões de dólares. Diz ainda que, assim que tiver uma resposta, orientará o Grupo Estratégica (antiga Aon Bolívia) para a emissão da apólice e dos certificados.

No dia 07 de abril de 2016, Jorge Lodoño Pinto (Grupo Estratégica) informa a Loredana que estão solicitando os limites da apólice 2016/17, com base nas regras da Federal Aviation Administration – FAA. Diz ainda que a Aon UK, a Aon Benfield e a Seguradora Bisa estão todos coordenados.



No dia 10 de abril de 2016, a **apólice de seguro nº 2000046** é emitida (ao prêmio de **US$ 165.504,18)** com as seguintes informações: **(i)** Segurado: LaMia Corporation S.R.L. (não nomeia KiteAir como segurado adicional); **(ii)** Vigência: 10 de abril de 2016 a 10 de abril de 2017; **(iii)** Cobertura Principal: Responsabilidade Civil; **(iv) Limites: Responsabilidade Civil de 25 milhões de dólares** – limite único combinado; **(v)** Exclusões: Limites geográficos sujeitos à cláusula LSW617H, excluindo diversos países, entre eles Colômbia e Peru. Seguem os principais trechos da apólice:

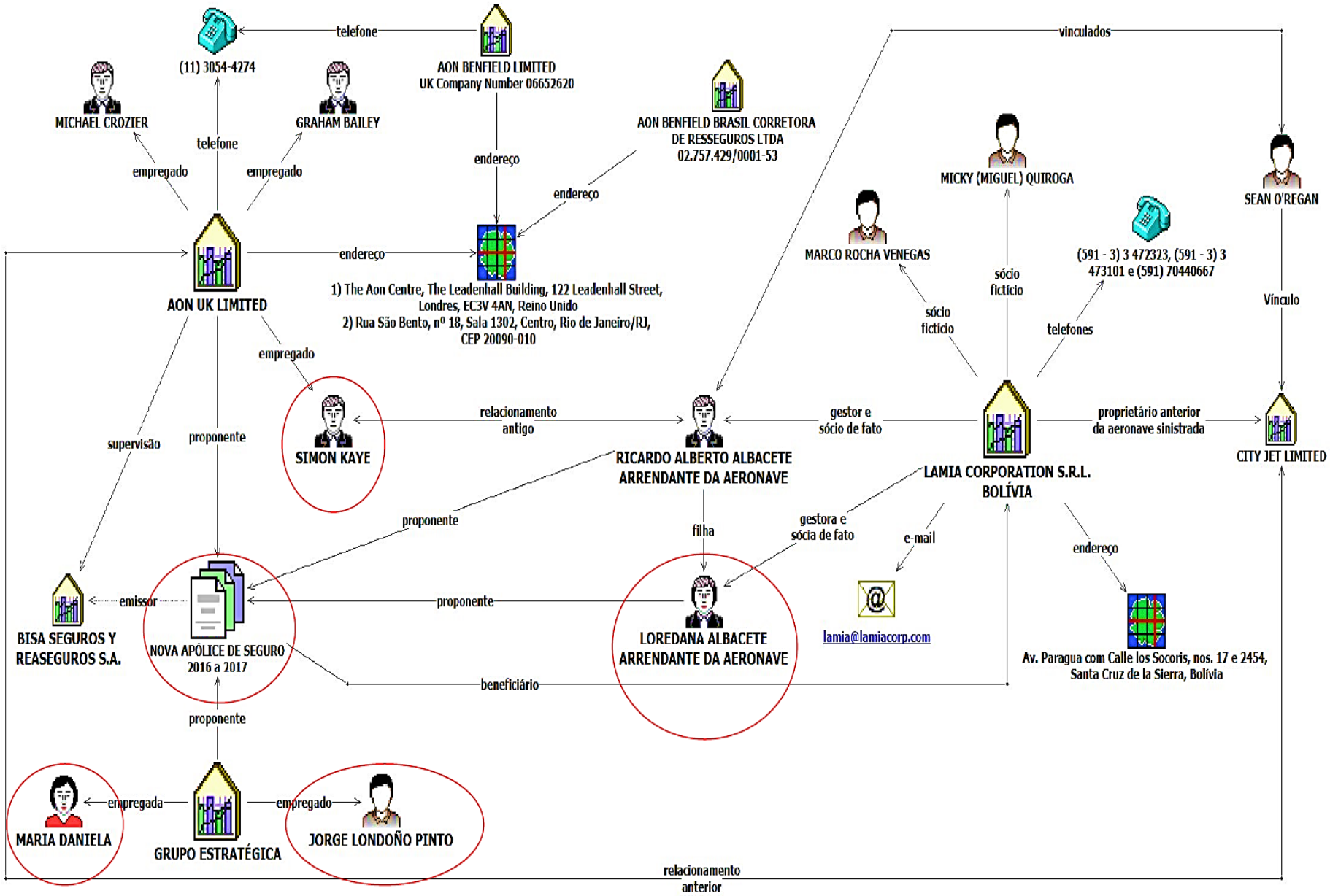
Documento: **Apólice de Seguro de Aeronavegação**, impressa em oito folhas numeradas, do 1 ao 8. Documento do Estado Plurinacional da Bolívia.
Carimbo – BISA SEGUROS Y REASEGUROS, S.A. Certifica que o presente documento é cópia fiel do original. Data: 30/05/2016 - [constam assinaturas ilegíveis e carimbo do Gerente de Negócios Corporativos, Andrés Barbery; e do Gerente Regional, Juan Carlos Ballivian G., ambos da empresa de seguros].

Seguro de Aeronavegação AVN-1C. Apólice Nº 2000046. CONDIÇÕES PARTICULARES. Código SPVS Nº: 109-910624-K2008 10 334. R.A. 796/08.
SEGURADO: LAMIA CORPORATION, S.R.L. e todas as suas respectivas companhias subsidiárias, associadas e filiadas ou como seja estabelecido pela Companhia de Seguros. **Endereço Legal:** Santa Cruz – Estado Plurinacional da Bolívia (NIT [Número de Identificação Fiscal] 288334023). **Vigência:** 365 dias, a partir das 00:01 do dia 10 de abril de 2016, até a mesma hora do dia 10 de abril de 2017 (hora e lugar padrão no endereço do segurado). **Objeto do Seguro:**

Tipo de Aeronave	Matrícula	Valor Contratado	Passageiros
RJ85	CP-2933	USD 4.850.000,00	95

Responsabilidades: (1) A responsabilidade do Segurado decorrente de ou em conexão com as suas operações (incluindo valores declarados), sujeito à Cláusula para Responsabilidade para operações não aéreas - AVAN-59, em anexo. (2) A responsabilidade do Segurado decorrente das suas operações não aeronáuticas que extrapolem a lista de apólices adjacentes, a ser estabelecido pelas Companhias de Seguros. **Coberturas:** Seguro de Aeronavegação Casco, Todo Risco para Peças e Responsabilidade Civil. **Quantia Segurada:** Limite único combinado: (Lesão Corporal / Dano a Bens / Lesões Pessoais). USD 25.000.000 – qualquer ocorrência / aeronave / ofensa e no anexo a respeito de produtos, sujeito a sublimites de: 1) Lesão Pessoal – USD 25.000.000,00 – qualquer ofensa e no anexo durante o período desta Apólice, sendo dentro da quantia segurada de responsabilidades e não cumulativa, mas esse limite não deve ser aplicado a passageiros para os quais se deve aplicar a quantia segurada de responsabilidades. 2) Endosso da Cláusula de Cobertura Estendida (responsabilidades de Aviação) AVN-52E, com parágrafo 3 sujeito a um sublimite de USD 25.000.000,00, cada ocorrência e no anexo. 3) Responsabilidade Civil Aeronáutica - USD 25.000.000,00 - cada ocorrência e no anexo onde o subjacente esteja no anexo e supere um limite subjacente a ser estabelecido pela Companhia de Seguros. Os sublimites antes mencionados estão dentro do Limite Único Combinado de USD 25.000.000,00, e não são cumulativos. Custos Legais e Despesas a Serem Pagas Cumulativamente. **Limites Geográficos**: Mundial, sujeito à Cláusula de Exclusão de Áreas Geográficas LSW-617H, como segue: a) Argélia, Burundi, Região do Extremo Norte de Camarões, República Centro-africana, República Democrática do Congo, Etiópia, Quênia, Mali, Mauritânia, Nigéria, Somália, República do Sudão, Sudão do Sul. b) Colômbia, Peru. c) Afeganistão, Jammu e Caxemira, Coréia do Norte, Paquistão. d) As regiões da Ucrânia Abjasia, Donetsk e Lugansk, Nagorno-Karabakh, Norte do Distrito Federal do Cáucaso, Sul Ossela. e) Irã, Iraque, Líbano, Líbia, Sinai do Norte, Província do Egito (incluindo o Aeroporto Internacional de Taba), Síria, Iêmen. f) Qualquer país no qual a operação da Aeronave segurada esteja em violação das sanções das Nações Unidas. No entanto, concede-se cobertura em conformidade com esta Apólice: (a) para o sobrevoo de qualquer país excluído onde o voo se encontre dentro de um corredor aéreo reconhecido internacionalmente e se realiza de acordo com as recomendações do I.C.A.O.; ou (b) em circunstâncias em que o avião segurado pousou em um país excluído como consequência direta e exclusivamente como resultado de força maior. **Dedutíveis:** Bagagem / Objetos

Principais Participantes – Apólice Fraudada de 2016/17



Percebe-se, portanto, que a Aon UK e o Grupo Estratégica (e também a seguradora e os resseguradores) agiram de modo a favorecer à empresa segurada (LaMia Corporation S.R.L.), a fim de viabilizar o seu retorno à atividade e, consequentemente, garantir o recebimento dos prêmios em atraso, sem se preocupar com a correta avaliação dos riscos envolvidos e eventuais indenizações aos usuários dos serviços prestados pela empresa de transporte aéreo.

Outrossim, foram desconsideradas a natureza e a região de abrangência dos serviços prestados pela LaMia, ou seja, transporte de equipes de futebol na América do Sul, inclusive em países andinos, em especial Colômbia e Bolívia, o que reduziu significativamente o valor da cobertura existente.

Pois bem, em síntese, a apólice de seguro de aeronavegación AVN-10 - POLIZA nº 2000046 tinha vigência no período compreendido entre 10/4/2016 e 10/4/2017, de modo que, em princípio, o voo em questão estaria coberto por seguro. No entanto, a seguradora Bisa se negou ao pagamento da indenização prevista na apólice, no valor de U$ 25,000.00 (vinte e cinco milhões de dólares), ao justificar que a LaMia inadimpliu obrigações contratuais, por ter **(i)** deixado de pagar integralmente o valor do prêmio definido na apólice e **(ii)** por ter realizado voo para a Colômbia, sob o argumento de que havia cláusula de exclusão geográfica na apólice proibindo voos para aquele país.

Ocorre, todavia, que a Bisa não informou à DGAC a citada suspensão da apólice decorrente de inadimplência da LaMia. Caso a

seguradora Bisa tivesse cumprido sua obrigação legal, o fatídico voo que ceifou 71 vidas não teria ocorrido. Portanto, pelo contrato de seguro, a seguradora Bisa assumiu os riscos das atividades da LaMia.

No entanto, diante do sinistro, a Bisa e a Tokio Marine se negaram ao pagamento da indenização, transparecendo o descaso. Sob o pretexto de dar suporte aos sobreviventes e familiares das vítimas do acidente aéreo, a seguradora Bisa e as resseguradoras vinculadas à apólice anunciaram a criação de um pretenso **"Fundo de Ajuda Humanitária"**. Todavia, para ter direito a participar do mencionado fundo, as vítimas do acidente precisam outorgar **"Termo de Quitação de Responsabilidade"** pelo evento – o que é um absurdo!

DIREITO À INDENIZAÇÃO

Em 1999, foi celebrada, em Montreal, uma convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. O Brasil, por intermédio do Decreto 5.910/2006, e a Bolívia aderiram à referida convenção internacional.

A **"Convenção de Montreal"** está fundada na *"importância de assegurar a proteção dos interesses dos usuários do transporte aéreo internacional e a necessidade de uma indenização eqüitativa, fundada no princípio da restituição"*.

Um dos objetivos da **"Convenção de Montreal"** é garantir, segundo o princípio da restituição, o amplo ressarcimento dos usuários e vítimas quanto aos danos sofridos por lesão ou morte de passageiros, perda ou avarias de cargas e bagagens em transporte

aéreo internacional.

Destarte, sendo o princípio da restituição uma norma jurídica extraída da **"Convenção de Montreal"**, significa dizer que os termos desta convenção devem ser aplicados de modo que a restituição dos danos sofridos por morte de passageiros em transporte aéreo internacional seja realizada na maior medida possível, vale dizer, da forma mais eficaz possível.

Seguem alguns dispositivos legais que dão suporte à premissa anteriormente citada:

> ***Artigo 17 da Convenção de Montreal – morte e lesão corporal de passageiros – avaria de bagagens:***
>
> *1 - A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro se o acidente que causou a morte ou a lesão tiver ocorrido a bordo da aeronave ou durante uma operação de embarque ou desembarque. [...]*
>
> ***Artigo 21 da Convenção de Montreal - indenização em caso de morte ou lesão corporal de passageiros:***
>
> *1 - A transportadora não poderá excluir ou limitar a sua responsabilidade pelos danos a que se refere o n.º 1 do artigo 17.º que não excedam 100000 direitos de saque especiais por passageiro.*
>
> *2 - A transportadora não será responsável pelos danos a que se refere o n.º 1 do artigo 17.º que excedam 100000 direitos de saque especiais por passageiro, se provar que: a) Tais danos não foram causados por negligência ou outro acto doloso ou omissão sua ou dos seus*

trabalhadores ou agentes; b) Tais danos foram causados exclusivamente por negligência ou outro acto doloso ou omissão de terceiro.

Registre-se que o **"Direito Especial de Saque"** correspondia (na data de 28/11/2017) ao valor de **R$ 4,5750**.

Artigo 50 da Convenção de Montreal – seguro:

Os estados partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente convenção. O estado parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, de acordo com a presente convenção.

Portanto, a cobertura de seguro também é atividade obrigatória, nos termos do artigo 50 da **"Convenção de Montreal"**.

Artigo 33 da Convenção de Montreal – jurisdição:

1. A ação de indenização de danos deverá ser iniciada, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, seja ante o tribunal do domicílio do transportador, da sede da matriz da empresa, ou onde possua o estabelecimento por cujo intermédio se tenha realizado o contrato, seja perante o tribunal do lugar de destino.

2. Com relação ao dano resultante na morte ou lesões do passageiro, a ação poderá ser iniciada perante um dos tribunais mencionados no número 1 deste Artigo ou no território de um Estado Parte em que o passageiro tenha sua residência principal e permanente no momento do acidente e para e desde o qual o transportador explore

serviços de transporte aéreo de passageiros em suas próprias aeronaves ou nas de outro transportador, sob um acordo comercial, e em que o transportador realiza suas atividades de transporte aéreo de passageiros, desde locais arrendados ou que são de sua propriedade ou de outro transportador com o qual tenha um acordo comercial.

3. Para os fins do número 2,

a) "acordo comercial" significa um acordo, que não um contrato de agência, feito entre transportadores e relativo à provisão de seus serviços conjuntos de transporte aéreo de passageiros;

b) "residência principal e permanente" significa o domicílio do passageiro, no momento do acidente. A nacionalidade do passageiro não será o fator determinante a esse respeito.

4. As normas processuais serão reguladas pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão.

O Código Civil brasileiro, de forma análoga, trata da questão de indenização, nestes termos:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Portanto, a responsabilidade pela indenização decorre da existência dos seguintes pressupostos: **(i)** ação ou omissão, **(ii)** culpa ou dolo do agente, **(iii)** relação de causalidade e **(iv)** dano experimentado pela vítima.

DO FUNDO ASSISTENCIAL HUMANITÁRIO

Conforme mencionado anteriormente, num primeiro momento, a seguradora e as resseguradoras aceitaram em arcar com sua responsabilidade contratual em relação aos danos e prejuízos causados pelo trágico acidente.

Posteriormente, a seguradora Bisa, em conjunto com o ressegurador Tokio Marine Kiln (TMK) e demais resseguradores, passa a negar o pagamento das indenizações e constitui 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 decorrente de tal pagamento e em conexão com o acidente.

O novo posicionamento possibilita que a soma dos pagamentos a ser realizada de forma (supostamente) **"voluntária e altruística"** não **"esgote"** os limites da apólice. Ou seja, o valor disponibilizado atualmente por família/vítima é de **US$ 225 mil**, longe dos possíveis **US$ 367,6 mil**, caso se considerasse apenas o limite de **US$ 25 milhões da apólice**, como segue: **25 milhões/68 famílias vítimas = US$ 367.647,09**. Registre-se que a tripulação possui seguro específico.

Ademais, esse valor é muito distante de uma potencial indenização, caso se considerasse o limite de **US$ 50 milhões previsto no contrato** firmado pela Chapecoense com a LaMia SRL. A distância aumenta ainda mais, se considerados o limite de **US$ 300 milhões das apólices anteriormente contratadas** por essa empresa aérea. O quadro que se segue explicita bem essas diferenças:

Outrossim, o termo firmado entre as partes obriga as vítimas à desistência de eventuais ações, bem como à renúncia a qualquer direito relativo ao acidente, excluindo de responsabilidade as empresas Bisa, LaMia e quaisquer de seus resseguradores, em especial as empresas do grupo Tokio Marine. Atualmente, 24 famílias firmaram o referido acordo com o (pretenso) **"Fundo de Assistência Humanitária"**, sendo que todas as 24 famílias já teriam recebido efetivamente o pagamento ajustado.

Segue cópia do Termo de Pagamento Humanitário:

CERTIDÃO

CERTIFICO a pedido de parte interessada, que revendo os Livros existentes neste Tabelionato, deles no de número N-287, às folhas 031 a 043, encontrei lavrado o seguinte teor:

Escritura Pública de Pagamento Voluntário/Humanitário & Transação, que fazem **TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED** e **ELIZETE ANGELA GUAREZI, LETICIA BELATTO BORDIGNON, ISABELA BELATTO BORDIGNON**, na forma abaixo:

SAIBAM quantos esta pública Escritura Pagamento Voluntário/Humanitário & Transação, virem, que, **aos quatorze dias do mês de dezembro do ano de dois mil e dezoito (14/12/2018)**, nesta Cidade de Chapecó, sede do Município e Comarca de Chapecó, Estado de Santa Catarina, neste Tabelionato, na Rua Barão do Rio Branco nº 133-D, perante mim, ILVANIO LOSS PORTO, 1º Tabelião de Notas e Protestos da Comarca, compareceram partes, entre si, justas e contratadas a saber: **CLÁUSULA PRIMEIRA (RELACIONADA ÀS PARTES ENVOLVIDAS):** As seguintes pessoas jurídicas e/ou físicas são partes interessadas e envolvidas neste presente **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO**, definido na Cláusula 27.2, designado doravante e para os fins deste documento privado simplesmente como o **DOCUMENTO**: De um lado: **1.1.**- os **RESSEGURADORES** através do Ressegurador líder, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited, UK Company Number 00729671, tendo seu escritório registrado em 20 Fenchurch Street, London EC3M 3BY, denominado simplesmente **TMK**, na condição de Ressegurador líder e em nome de todos os **RESSEGURADORES** que subscrevem a **APÓLICE DE RESSEGURO** conforme definido na cláusula 27.11, doravante denominados **RESSEGURADORES**, representados pelo **Dr. Alexander John Stovold**, britânico, casado, portador do passaporte nº 099114823, emitido no Reino Unido, válido até 19/02/2020, advogado sócio de Clyde & Co. LLP, com endereço comercial em The St Botolph Building, 138 Houndsditch, Londres, EC3A 7AR e Advogado da Suprema Corte da Inglaterra & País de Gales, nos termos da Procuração, datada de 16 de maio de 2018, lavrada perante o Tabelião da cidade de Londres, Inglaterra, Sr. Robert Scott Kerss, apostilada em 16 de maio de 2018, sob nº APO-887018, a qual foi traduzida para o nosso vernáculo sob nº P479/2018, pela Tradutora Pública e Intérprete Comercial, Lenora Pereira Hupsel de Oliveira, matriculada na Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro, sob nº 165; registrada sob nº 1013655, junto ao 4º Registro de Títulos e Documentos da cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro; como assistente/intérprete, a senhora **MARCIA ARAUJO DE ALMEIDA**, brasileira, divorciada, maior e capaz, advogada inscrita na OAB/RJ sob o nº 100247, e inscrita no CPF/MF sob o nº 073.854.747-64, natural de Santa Maria-RS, nascida aos 02/08/1976, filha de Antonio Carlos de Almeida e de Magali Araujo de Almeida, residente e domiciliada na Rua Amapá nº 190, apartamento 306, no Bairro São Francisco, na Cidade de Niterói, Estado do Rio de Janeiro, com endereço de correio eletrônico: marcia-almeida@predialnet.com.br, a qual demonstrou idoneidade e conhecimento suficientes para acompanhar o senhor Alexander John Stovold, neste ato, que não soube expressar-se no idioma nacional, nos termos do que determina o artigo 480 do Código de Normas da CGJ/SC. E, de outro lado: **1.2.1.** a Senhora **ELIZETE ANGELA GUAREZI**, brasileira, empresária, solteira, capaz, que declarou sob as penas da lei e responsabilidade civil e penal não viver em união estável, portadora da Cédula de Identidade RG nº 7.805.670-SESP/SC e inscrita no CPF/MF sob o nº 030.120.749-61, natural de Nonoai-RS, nascida aos 07/11/1979, filha de Nadil Guarezi e de Angela Bonatto Guarezi, conforme certidão do registro de nascimento, emitida aos 31/01/2017, extraída do termo nº 5196, lavrado às folhas nº 247, do Livro nº 05, do Ofício de Registro Civil de Nonoai-RS, com selo de fiscalização 0383.03.1600013.00352, residente e domiciliada na Rua Nereu Ramos nº 1050-E, apartamento 502, La Defense, Centro, nesta cidade de Chapecó, Estado de Santa Catarina, com endereço de correio eletrônico: elizete@agrolider.com.br, que age como herdeira de **JANDIR BORDIGNON**, de acordo com a Escritura Pública de Inventário e Partilha, lavrada em 5 de abril de 2017, junto ao 1º Tabelionato de Notas e Protestos de Chapecó, Estado de Santa Catarina, livro nº 0271-N, folha 183, Protocolo 23245, que age por sua própria e livre vontade e voluntariamente, em seu próprio nome, e que, para os fins deste Documento, será designada a **primeira Herdeira. 1.2.2.** a senhora **LETÍCIA BELATTO BORDIGNON**, brasileira, professora, solteira, capaz, que declarou sob as penas da lei e responsabilidade civil e penal não viver em união estável, portadora da Cédula de Identidade RG nº 5.067.917-SESP/SC e inscrita no CPF/MF sob o nº 045.622.699-01, natural desta Cidade de Chapecó-SC, nascida aos 04/10/1992, filha de Jandir Bordignon e de Maria de Lourdes Belatto Bordignon, conforme certidão do registro de nascimento, emitida aos 03/10/2018, extraída do termo nº 58428, lavrado às folhas nº 266, do Livro nº 65, do Ofício de Registro Civil desta Cidade de Chapecó-SC, com selo digital de fiscalização FGI79367-82LT, residente e domiciliada na Rua Nereu Ramos nº 1050-E, apartamento 502, Edifício La Defense, Centro, nesta cidade de Chapecó, Estado de Santa Catarina, com endereço de correio eletrônico: elizete@agrolider.com.br, que age como herdeira de **JANDIR BORDIGNON**, de acordo com a Escritura Pública de Inventário e Partilha, lavrada em 5 de abril de 2017, junto ao 1º Tabelionato de Notas e Protestos de Chapecó, estado de Santa Catarina, no livro nº 0271-N, folhas 183, Protocolo 23245, que age por sua livre e espontânea vontade , em nome próprio, e que, para os fins deste Documento, será designado como **a segunda Herdeira. 1.2.3.** a senhora **ISABELA BELATTO BORDIGNON**, brasileira, estudante, solteira, capaz, que declarou sob as penas da lei e responsabilidade civil e penal não viver em união estável, portadora da Cédula de Identidade RG nº 5.067.918-SESP/SC e inscrita no CPF/MF sob o nº 045.622.729-61, natural de Chapecó-SC, nascida aos 19/03/1997, filha de Jandir Bordignon e Maria de Lourdes Belatto Bordignon, conforme certidão do registro de nascimento, emitida aos 03/10/2018, extraída do termo nº 70290, lavrado às folhas nº 226, do Livro nº 75, do Ofício de Registro Civil desta Cidade de Chapecó-SC, com selo digital de fiscalização FGI79364-8TO2, residente e domiciliada na Rua Nereu Ramos nº 1050-E, apartamento 502, Edifício La Defense, Centro, nesta cidade de Chapecó, Estado de Santa Catarina, com endereço de correio eletrônico: elizete@agrolider.com.br, que age como herdeira de **JANDIR BORDIGNON**, de acordo com a Escritura Pública de Inventário e Partilha, lavrada em 5 de abril de 2017, junto ao 1º Tabelionato de Notas e Protestos de Chapecó, estado de Santa Catarina, no livro nº 0271-N, folhas 183, Protocolo 23245, que age por sua livre e espontânea vontade, em nome próprio, e que, para os fins deste Documento, será designado como **a terceira Herdeira.** E, ainda, como advogada assistente dos herdeiros, a senhora **SUZANA SOARES MELO**, brasileira, advogada inscrita na OAB/SC sob o nº 12890, solteira, maior e capaz, portadora da Cédula de Identidade nº 3.306.269-SSP/SC e inscrita no CPF/MF sob o nº 018.309.229-55, natural de Florianópolis-SC, nascida aos 26/11/1975, filha de Natércio Soares Melo e de Elide De Araujo Roslindo, com endereço profissional sito na Avenida

Rio Branco nº 380, na Cidade de Florianópolis, neste Estado de Santa Catarina, com endereço de correio eletrônico: suzana@advempresarial.com.br; identificados como os próprios por mim, 1º Tabelião de Notas e Protestos da Comarca, ante os documentos que me apresentaram, do que dou fé. E, por eles, me foi solicitado para registrar, através de Escritura Pública, o que segue: **1.3.** A **TMK** e as nomeadas **HERDEIRAS** na cláusula 1.2 serão, individualmente, denominadas coletivamente as **PARTES**. **1.4.** As **PARTES** que subscrevem este **DOCUMENTO** reconhecem mutuamente sua capacidade legal para formalizar o presente **DOCUMENTO**, tomando conhecido que elas nele intervêm em cumprimento ao mandato concedido. **1.5.** Cada **HERDEIRA** mencionada acima ou, em caso de múltiplos Herdeiros, **HERDEIROS** serão, para evitar dúvida, doravante denominados individual e coletivamente as **HERDEIRAS**. **CLÁUSULA SEGUNDA (DOS ANTECEDENTES):** Este **DOCUMENTO** tem os seguintes antecedentes: **2.1.** **INCIDENTE:** Em 28 de novembro de 2016, o senhor **JANDIR BORDIGNON**, que será simplesmente nomeado **PASSAGEIRO**, doravante e para os fins do presente **DOCUMENTO**, estava a bordo do Voo Nº LMI2933, operado pela LaMia Corporación S.R.L. na rota Santa Cruz, Bolívia – Medellín, Colômbia, na **AERONAVE**. A **AERONAVE** sofreu um incidente na aproximação ao Aeroporto Internacional José María Córdova, localizado dentro de Medellín, Colômbia, doravante e para os fins do **DOCUMENTO**, designado simplesmente o **INCIDENTE**. **2.2. PASSAGEIRO FALECIDO:** Como resultado do **INCIDENTE** mencionado acima, o **PASSAGEIRO**, senhor **JANDIR BORDIGNON** faleceu. **2.3. SEGURO E RESSEGURO:** A LaMia Corporación S.R.L., no momento do **INCIDENTE**, tinha a **APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO** conforme definido na Cláusula 27.13. A **APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO** foi emitida pela **BISA**, conforme definido na Cláusula 27.7 e foi objeto de resseguro pelos **RESSEGURADORES** que subscrevem a **APÓLICE DE RESSEGURO**, definida na Cláusula 27.11. Em seguida à devida consideração, a **BISA** concluiu e informou a LaMia Corporación SRL que a **APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO** não cobria o **INCIDENTE**. Como resultado, a **APÓLICE DE RESSEGURO** também não cobria o **INCIDENTE**. Contudo, a **BISA** e os **RESSEGURADORES** concordaram que os **RESSEGURADORES** estabeleceriam um Fundo de Assistência Humanitária, por razões de compaixão, do qual este **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO**, conforme definido na Cláusula 27.2, será feito, sujeito ao acordo e a plena execução deste **DOCUMENTO**. **2.4.** **DECLARAÇÃO DE HERDEIRO/HERDEIROS: 2.4.1.** Em 05 de abril de 2017 as **Herdeiras** solicitaram a lavratura de Escritura Pública de Inventário e Partilha, após a morte do passageiro **JANDIR BORDIGNON**, em seguida ao **INCIDENTE** e, a partir de então, uma Declaração de Herdeiros foi emitida. **2.4.2.** Em 05 de abril de 2017, a escrevente notarial Eveline Kusma Dauemheimer do 1º Tabelionato de Notas e Protestos de Chapecó, Estado de Santa Catarina, lavrou a Escritura Pública de Inventário e Partilha, no livro 0271-N, fl. 183, Protocolo 23245 na qual as senhoras **ELIZETE ANGELA GUAREZI, LETÍCIA BELATTO BORDIGNON** e **ISABELA BELATTO BORDIGNON** são determinadas como Herdeiras de **JANDIR BORDIGNON**. **2.5. PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO:** Para os fins deste **DOCUMENTO**, o **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO** é entendido e definido como o **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO** feito pelos **RESSEGURADORES** sem obrigação legal de assim agir segundo a **APÓLICE DE RESSEGURO** ou em conformidade com a lei boliviana, cujo pagamento será efetivado em 30 dias úteis após a conclusão de todos os procedimentos legais/judiciais no Estado Plurinacional da Bolívia. Embora este pagamento transacional não represente uma compensação por qualquer tipo de danos, conforme definido na Lei Aeronáutica Civil da República da Bolívia Nº 2902, de 2004, o mesmo cumpre todas as outras normas estabelecidas na mencionada lei. **2.6.** Execução do **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO:** Embora os **RESSEGURADORES** tenham concluído que não há obrigações de assim agir emergentes do **INCIDENTE**, os **RESSEGURADORES** decidiram por fazer um pagamento voluntário, de natureza humanitária/compassiva com o **INCIDENTE**. **2.7.** As **HERDEIRAS** contrataram e instruíram seus advogados a agir em seu nome e representação no pedido de pagamento do Fundo de Assistência Humanitária e em relação a este **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO** e ao **INCIDENTE**; tais advogados orientaram e aconselharam as **HERDEIRAS** em relação ao **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO** disponível e tal orientação e aconselhamento também foi obtido em relação à lei boliviana; e as **HERDEIRAS** aceitaram de livre e espontânea vontade a integridade, teor e escopo deste **DOCUMENTO**. **CLÁUSULA TERCEIRA (DECLARAÇÃO DE ÚNICA PERSONALIDADE E AUSÊNCIA DE DIREITO DE TRANSFERIR A COBRANÇA OU AÇÃO): 3.1.** Até onde as **HERDEIRAS** têm conhecimento não há outra pessoa com poderes de receber, com direitos ao **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO**, com direitos de transferir o **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO** ou outro valor agora ou no futuro, com qualquer pleito em relação a qualquer tipo de dano (incluindo todas as despesas) e/ou relacionado a, e/ou resultante do, **INCIDENTE** e em relação ao **PASSAGEIRO** e, consequentemente, às somas pagas, as quais são aceitas como o único valor disponível, como efeito da assinatura deste **DOCUMENTO**. **3.2.** As **HERDEIRAS** reconhecem e expressamente acordam em indenizar plenamente (inclusive por todos os custos incorridos) os **EXONERADOS**, conforme definido na Cláusula 27, em relação a todo e qualquer tipo de ação legal e/ou ação judicial, seja civil e/ou criminal e/ou administrativa e/ou pleito, direta ou indiretamente relacionado ao **PASSAGEIRO**, resultante de, ou relacionado ao, **INCIDENTE**, movida por qualquer pessoa não obstante a declaração das **HERDEIRAS** na cláusula 3.1 acima face aos **EXONERADOS** e que seja apresentada no Estado Plurinacional da Bolívia, na República da Colômbia, na República Federativa do Brasil, nos Estados Unidos da América, no Reino Unido e/ou qualquer outro país do mundo. **CLÁUSULA QUARTA (DOS DOCUMENTOS EXIGIDOS PARA A COMPLETA EXECUÇÃO DESTE DOCUMENTO DE PAGAMENTO VOLUNTÁRIO / HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO): 4.1.** A seguinte documentação foi fornecida antes da execução deste **DOCUMENTO**: **4.1.1.** Cópia da Declaração de Herdeiros conforme descrita na Escritura Pública de Inventário e Partilha, que consta do livro 0271-N, fls. 183, Protocolo 23245 do 1º Tabelionato de Notas e Protestos de Chapecó, Estado de Santa Catarina, lavrada pela escrevente notarial Eveline Kusma Dauemheimer. **4.1.2.** Uma fotocópia da Cédula de Identidade de cada uma das **HERDEIRAS**. **4.1.3.** Certidão de Nascimento de cada **HERDEIRA**. **4.1.4.** Certidão de Óbito nº 655 em folhas 60 do Livro nº 3 de Atos do Registro Civil de Nascimentos, Casamentos e Óbitos da Embaixada do Brasil em Bogotá. **4.1.5.** Escritura Declaratória de União Estável e de Herdeiras, feita por **ELIZETE ANGELA GUAREZI**, declarando que vivia em união estável com o **PASSAGEIRO**, lavrada em 09 de novembro de 2017, neste 1º Tabelionato de Notas e Protestos de Chapecó, às folhas 90, do livro 277-N. **4.1.6.** Carta com firma reconhecida evidenciando a divisão do **PAGAMENTO** entre as **HERDEIRAS**. **CLÁUSULA QUINTA (O OBJETO DO PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO):** Os seguintes são o objeto deste **DOCUMENTO** conforme exposto nos Artigos 945 a 954 do Código Civil do Estado Plurinacional da Bolívia: **5.1.** O **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO** feito pelos **RESSEGURADORES** em favor das **HERDEIRAS**, conforme os termos da Cláusula 2. **5.2.** Está claramente estabelecido que o presente **PAGAMENTO**

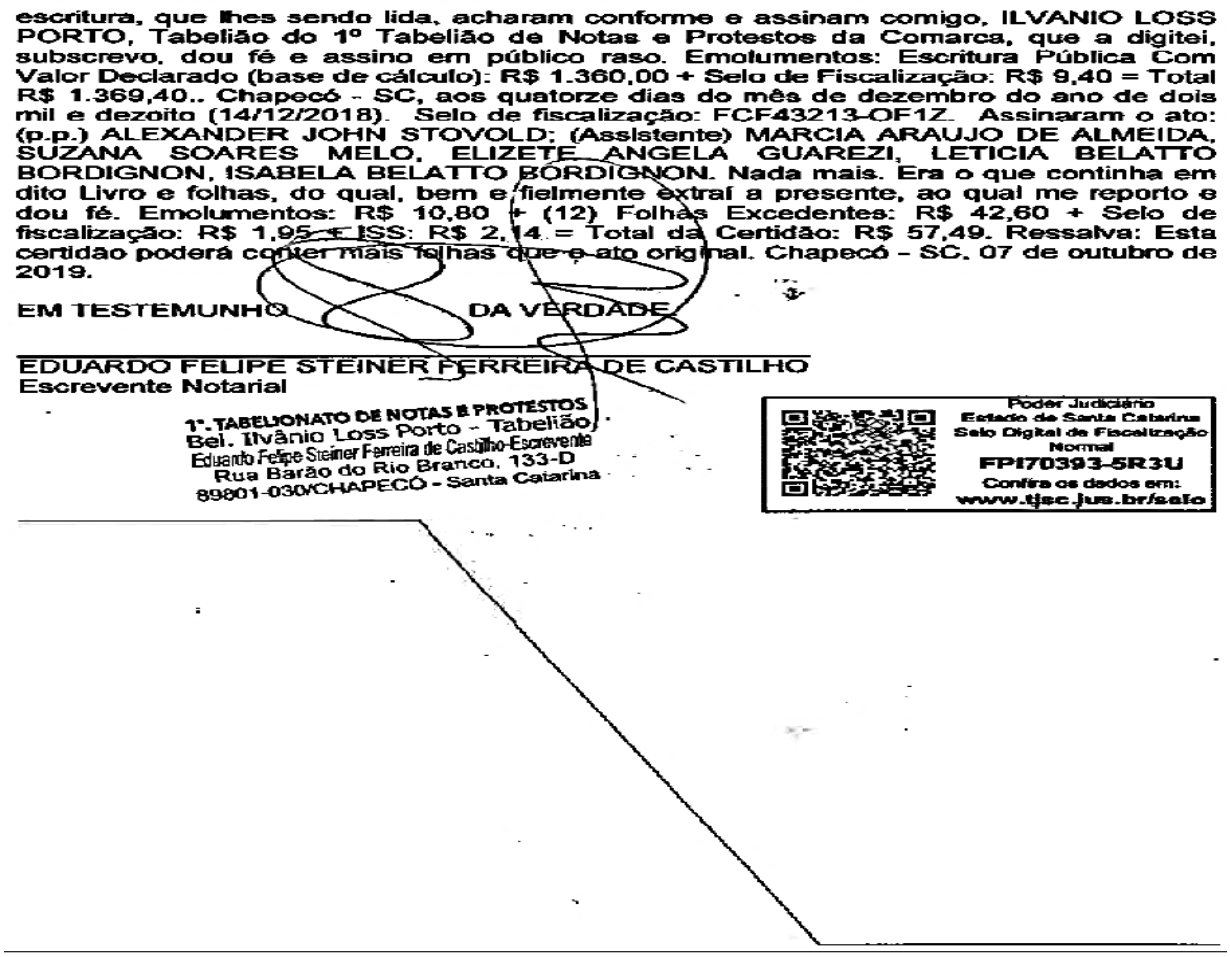
VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO não é obrigatório, segundo as leis e normativas do Estado Plurinacional da Bolívia, sendo este de natureza meramente voluntária e potestativa do RESSEGURADORES. Portanto, numa demonstração de boa vontade, os RESSEGURADORES decidiram fazer um PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO unilateral, sem a existência de nenhuma obrigação legal pendente e sem que o PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO implique nenhum tipo de futura negociação ou obrigação. **5.3.** Pôr fim ou evitar a necessidade de ações ou processos legais/judiciais legal no Estado Plurinacional da Bolívia, na República da Colômbia, na República Federativa do Brasil, nos Estados Unidos da América, no Reino Unido e/ou qualquer outro país onde reclamações, demandas e outros, todos presentes ou futuros, sejam ações civis, criminais ou administrativas ou arbitragem, relacionadas ao INCIDENTE, sejam ou possam ser ajuizadas ou apresentadas contra os EXONERADOS. **5.4.** A aceitação, de forma livre e voluntária, pelas HERDEIRAS, do PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO por uma soma, total, única e final de **US$ 225.000 (duzentos e vinte e cinco mil dólares norte-americanos)**, reconhecendo e recebendo tal pagamento como suficiente para os fins deste DOCUMENTO, e como o único valor disponível. **5.5.** As HERDEIRAS declaram que, no momento de sua assinatura deste DOCUMENTO, elas entendem que devem cumprir os requisitos processuais em conformidade com as Cláusulas 14 e 23 deste DOCUMENTO, a fim de receber o pagamento da soma completa acordada para o PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO, que é o equivalente em Reais do Brasil (BRL) a **US$ 225.000,00 (duzentos e vinte e cinco mil dólares norte-americanos)** na data do pagamento total e único do PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO. **5.6** As HERDEIRAS declaram que, no momento da assinatura deste DOCUMENTO, os EXONERADOS não participaram de discussões internas ou quaisquer outras entre as HERDEIRAS relativas à divisão ou atribuição em relação à distribuição do PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO objeto do DOCUMENTO (ó que é evidenciado na declaração mencionada na Cláusula 4 deste DOCUMENTO); assim, as HERDEIRAS exoneram os EXONERADOS de toda e qualquer responsabilidade por referida distribuição. **5.7.** As HERDEIRAS expressamente acordam, declaram e reconhecem que seu pedido pelo PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO disponível do Fundo de Assistência Humanitária será considerado cumprido em sua totalidade e completamente satisfeito no momento de recebimento do depósito do pagamento supramencionado, que será efetivado em 30 dias úteis após a conclusão de todos os procedimentos legais/judiciais no Estado Plurinacional da Bolívia e após a comprovação a contento aos resseguradores de que a desistência ampla e formal por parte das HERDEIRAS em relação a todas as reclamações e/ou pleitos e/ou ações em curso foi(foram) formalizadas junto à autoridade competente. **5.8.** As partes conferem ao presente documento de PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO o efeito legal de coisa julgada *(res judicata)* entre as PARTES, seus herdeiros e sucessores a qualquer título. **5.9.** A soma estabelecida nos itens **5.4.** e **5.5.** supra é equivalente a aproximadamente **R$ 840.000,00 (oitocentos e quarenta mil reais)** na data assinatura. A fim de evitar qualquer dúvida entre as Partes, a soma em Reais do Brasil é apenas mencionada como referência para cumprir os procedimentos e requerimentos da legislação brasileira. **CLÁUSULA SEXTA (DA DESISTÊNCIA DE AÇÕES JUDICIAIS, LIBERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE E QUITAÇÃO):** As HERDEIRAS, de livre e espontânea vontade e sem que haja nenhuma intenção ou vício de consentimento, confirmam o que segue: **6.1.** Mediante a assinatura do DOCUMENTO, as HERDEIRAS, de forma individual, obrigam-se a providenciar a suspensão e então a desistência ampla e formal de todas as reclamações e/ou pleitos e/ou ações (inclusive em relação a despesas), sejam contratuais, não contratuais ou de outro modo, passadas, presentes e/ou futuras, que poderiam direta ou indiretamente resultar de, ou estar relacionadas ao, INCIDENTE ou à APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO ou à APÓLICE DE RESSEGURO, apresentadas ou que possam ser apresentadas contra qualquer ou todos os EXONERADOS. **6.2.** Como consequência do PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO, tanto as HERDEIRAS quanto seus advogados reconhecem e acordam que o PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO é realizado como um pagamento transacional/voluntário/humanitário do Fundo de Assistência Humanitária pago em base transacional/voluntária/humanitária, pelas razões expostas na Cláusula 2 acima; e a esse respeito outorgam a mais plena, ampla, rasa, irrestrita e irrevogável QUITAÇÃO em favor dos EXONERADOS, e acordam que o PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO representa todos os pagamentos ou indenizações (passados/presentes e/ou futuros) que os mesmos receberão em relação aos danos sofridos no INCIDENTE ou à APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO ou à APÓLICE DE RESSEGURO, de todos ou quaisquer dos EXONERADOS, incluindo os RESSEGURADORES, incluindo compensação em relação a todas e quaisquer reclamações (incluindo em relação a despesas) passadas, presentes e/ou futuras, derivadas e/ou relacionadas ao INCIDENTE, incluindo, mas não limitado, a todas e quaisquer ações civis, criminais e administrativas, direta ou indiretamente resultantes de, ou relacionadas ao PASSAGEIRO no Estado Plurinacional da Bolívia, na República da Colômbia, na República Federal do Brasil, nos Estados Unidos da América, no Reino Unido e/ou qualquer outro país do mundo. **6.3.** As HERDEIRAS eximem, excluem, exoneram e isentam de qualquer responsabilidade, culpa e/ou dolo os EXONERADOS no Estado Plurinacional da Bolívia, na República da Colômbia, na República Federativa do Brasil, nos Estados Unidos da América, no Reino Unido e/ou qualquer outro país do mundo. **6.4.** As HERDEIRAS desistem expressamente das ações e direitos emergentes do INCIDENTE ou da APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO ou da APÓLICE DE RESSEGURO e de toda reclamação legal e/ou ação judicial, seja reclamação civil e/ou criminal e/ou administrativa, passada, presente ou futura, contra os EXONERADOS ou qualquer outra pessoa jurídica e/ou física que tenha interesse, direto ou indiretamente, com os EXONERADOS na Aeronave, incluindo mas não limitado aos EXONERADOS no Estado Plurinacional da Bolívia, na República da Colômbia, na República Federativa do Brasil, nos Estados Unidos da América, no Reino Unido e/ou qualquer outro país do mundo. Consequentemente, cumpridos os procedimentos legais/judiciais no Estado Plurinacional da Bolívia, as HERDEIRAS autorizam expressamente a TMK e os RESSEGURADORES em nome dos outros EXONERADOS a apresentar este DOCUMENTO como prova suficiente para que se requeira desistência simples e/ou a desistência de qualquer reclamação e/ou processo que poderia ser ou ter sido movido em relação ao INCIDENTE ou à APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO ou à APÓLICE DE RESSEGURO, contra os EXONERADOS, segundo o Artigo 945 do Código Civil do Estado Plurinacional da Bolívia e qualquer outra lei aplicável, incluindo, mas não limitado, às jurisdições do Estado Plurinacional da Bolívia, da República da Colômbia, da República Federativa do Brasil, dos Estados Unidos da América, do Reino Unido e/ou qualquer outro país do mundo. **6.5.** As HERDEIRAS aceitam e expressamente acordam em indenizar por completo (inclusive por todos os custos contraídos) os EXONERADOS por todo e qualquer tipo de reclamação legal e/ou ação judicial, seja a reclamação civil e/ou criminal e/ou administrativa direta ou

indiretamente relacionada ao PASSAGEIRO, resultante de, ou relacionada ao INCIDENTE ou à APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO ou à APÓLICE DE RESSEGURO, que seja apresentada no Estado Plurinacional da Bolívia, na República da Colômbia, na República Federativa do Brasil, nos Estados Unidos da América, no Reino Unido e/ou qualquer outro país do mundo. CLÁUSULA SÉTIMA (OBRIGAÇÕES ADICIONAIS DO(S) HERDEIRO/HERDEIROS): Em razão do PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO as HERDEIRAS se comprometem ainda a: 7.1. Responder a qualquer terceiro, seja pessoa física e/ou jurídica, pública e/ou privada, que busque pleitear aos EXONERADOS alguma compensação econômica ou indenização por danos ou prejuízos, direta ou indiretamente associada a, e/ou em nome do, PASSAGEIRO, e concordam em defender os EXONERADOS em todos os casos, não só dentro do Estado Plurinacional da Bolívia, da República da Colômbia, da República Federativa do Brasil, dos Estados Unidos da América, e do Reino Unido, assim como em qualquer outro país do mundo. 7.2. Igualmente, assumir e cobrir diretamente todos os custos que os EXONERADOS possam incorrer em relação a qualquer reclamação passada, presente e/ou futura e qualquer terceiro, seja pessoa física ou jurídica, privada ou pública, contraída direta ou indiretamente, em relação a, e/ou em nome do PASSAGEIRO dentro ou fora do Estado Plurinacional da Bolívia, da República da Colômbia, da República Federal do Brasil, dos Estados Unidos da América e do Reino Unido, assim como qualquer outro país do mundo. 7.3. Realizar todos os procedimentos judiciais e/ou extrajudiciais conforme exigido pelos EXONERADOS a fim de garantir a validade deste DOCUMENTO, e incluir o reconhecimento de firmas e rubricas, e a homologação deste DOCUMENTO. 7.4. Cumprir com o teor e escopo estabelecidos neste DOCUMENTO e todas as cláusulas, sem exceção. 7.5. Instruir e autorizar seus advogados no Estado Plurinacional da Bolívia, na República da Colômbia, na República Federativa do Brasil, nos Estados Unidos da América e no Reino Unido e outros lugares do mundo a finalizar e desistir de toda e qualquer ação e/ou reclamação de danos (sejam diretos, indiretos e de qualquer outra natureza), relacionada aos EXONERADOS, e relacionada a, ou resultante de uma consequência do INCIDENTE de forma final, firme e definitiva. CLÁUSULA OITAVA (DA SUB-ROGAÇÃO): Na medida em que direitos de sub-rogação existam segundo a Lei do Estado Plurinacional da Bolívia em relação ao PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO, as HERDEIRAS sub-rogam seus direitos em favor dos RESSEGURADORES, os quais, por sua vez, aceitam livremente os direitos sub-rogados pelas HERDEIRAS. CLÁUSULA NONA (DA NÃO ADMISSÃO DE RESPONSABILIDADE): As HERDEIRAS, os RESSEGURADORES e os EXONERADOS declaram, acordam e reconhecem que o PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO referido neste DOCUMENTO não pode e não deve ser interpretado, concebido ou entendido em nenhuma circunstância, forma ou maneira como aceitação ou reconhecimento de qualquer culpa e/ou responsabilidade que imputé negligência, negligência equiparada a dolo e/ou dolo dos EXONERADOS. É vedado que este DOCUMENTO assim como qualquer de seus termos seja anexado ou apresentado como prova, evidência ou indício em qualsquer processos, demandas ou ações de qualquer tipo, em qualquer foro ou jurisdição, como prova de uma admissão de responsabilidade ou infração pela BISA e/ou os EXONERADOS. CLÁUSULA DÉCIMA (CONFIDENCIALIDADE): As HERDEIRAS se comprometem, por sua livre e espontânea vontade e voluntariamente, separadamente e/ou em conjunto, a: 10.1. Tratar o teor do DOCUMENTO como estritamente confidencial, não podendo divulgá-lo à mídia ou a terceiros em relação ao DOCUMENTO ou INCIDENTE e mesmo em relação a outros passageiros ou familiares de outros passageiros que estiveram no INCIDENTE.

10.2. Caso um juiz, árbitro e/ou autoridade competente ordene a exibição ou divulgação do teor e escopo deste DOCUMENTO parcial ou completamente, as HERDEIRAS e/ou seus advogados deverão comunicar o fato à TMK imediatamente, segundo os termos expostos no presente. CLÁUSULA DÉCIMA-PRIMEIRA (DAS DECLARAÇÕES UNILATERAIS E VOLUNTÁRIAS DO(S) HERDEIRO/HERDEIROS): As HERDEIRAS, unilateral e voluntariamente, declaram expressamente: 11.1. As HERDEIRAS declaram ter tido participação ativa durante a decisão de solicitar o PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO via Fundo de Assistência Humanitária, incluindo a produção de provas, em discussões, na preparação do DOCUMENTO, na aceitação e em sua assinatura. 11.2. As HERDEIRAS atestam que, a todo momento, foram informados e aconselhados por seus advogados, sobre o teor e escopo das discussões relacionadas a este DOCUMENTO. 11.3. As HERDEIRAS declaram que contrataram seus advogados de forma independente e foram aconselhados por seus advogados também de forma independente no Brasil e no Estado Plurinacional da Bolívia respectivamente. 11.4. As HERDEIRAS declaram que, a todo momento, foram informados e aconselhados por seus advogados sobre todas as taxas/custas e despesas profissionais, incluindo seus honorários advocatícios, e que todas essas taxas e despesas serão pagas direta e exclusivamente pelas HERDEIRAS e não pelos Resseguradores e/ou os EXONERADOS; salvo em caso de um pedido formal de assistência formulado pelas HERDEIRAS aos Administradores do Fundo em relação a assistência com os honorários profissionais de seus advogados contraídas no Estado Plurinacional da Bolívia, cujas mesmas serão consideradas pelos Administradores do Fundo para reembolso se houver acordo com antecedência quanto as taxas/custas sendo contraídas. Os Administradores do Fundo deverão primeiro ser notificados sobre quaisquer taxas/custas e despesas profissionais no Estado Plurinacional de Bolívia no seguinte e-mail: Lamia2933@clydeco.com pelas HERDEIRAS. 11.5. As HERDEIRAS declaram que, a todo momento, foram orientados e aconselhados por seus advogados sobre o PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO feito de acordo com a Cláusula 2 deste DOCUMENTO e que têm conhecimento de que a aceitação de tal PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO foi aconselhado por seus advogados e não pelos EXONERADOS. 11.6. As HERDEIRAS declaram expressamente que entendem como feito a contento e ratificam toda ação e/ou ajuste alcançado por seus advogados durante as discussões realizadas. 11.7. As HERDEIRAS declaram expressamente que assumirão e custearão qualquer dívida de terceiros em relação a serviços profissionais, incluindo taxas e outros valores devidos, incluindo juros e multas que as HERDEIRAS possam ter incorrido como despesas contraídas como resultado do INCIDENTE. CLÁUSULA DÉCIMA-SEGUNDA (DA RESPONSABILIDADE FISCAL): Os RESSEGURADORES, os EXONERADOS e as HERDEIRAS acordam que qualquer encargo fiscal, sejam estes impostos, comissões, taxas, obrigações, tarifas ou outros, emergentes deste DOCUMENTO, e o valor pago em relação àqueles, ficarão a cargo exclusiva e diretamente das HERDEIRAS. CLÁUSULA DÉCIMA-TERCEIRA (DOS HONORÁRIOS, CUSTOS E DESPESAS PROFISSIONAIS): Os RESSEGURADORES, os EXONERADOS e as HERDEIRAS acordam que cada um assumirá direta e exclusivamente os honorários profissionais de seus respectivos advogados e todos os outros custos, encargos e despesas em que tiverem incorrido em razão da assinatura deste DOCUMENTO. CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA (DA ASSINATURA DE ESCRITURA PÚBLICA E OUTROS PROCEDIMENTOS): As HERDEIRAS concordam e se comprometem com o seguinte: 14.1. Realizar qualquer procedimento judicial e/ou extrajudicial conforme exigido para viabilizar a finalização do PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO e a desistência

ou encerramento de quaisquer processos em curso contra os **EXONERADOS** dentro e/ou fora do Estado Plurinacional da Bolívia, da República da Colômbia, da República Federativa do Brasil, dos Estados Unidos da América, do Reino Unido e/ou qualquer outro país do mundo, que emerja do **INCIDENTE**, incluindo: **14.1.1.** Firmar a versão em português do **DOCUMENTO** perante um Cartório de Notas no Brasil (os documentos originais identificados na Cláusula 4.1 também devem ser levados a esse Cartório no momento da assinatura); **14.1.2.** O **DOCUMENTO** original assinado e todas as outras partes relevantes e relacionadas a essa autorização devem então ser traduzidos ao espanhol por um tradutor juramentado; **14.1.3.** A versão assinada em português do **DOCUMENTO** e a versão em espanhol com tradução juramentada devem então ser levadas ao Escritório de Representação do Ministério das Relações Exteriores brasileiro a fim de se legalizarem as traduções em espanhol; **14.1.4.** As traduções em espanhol legalizadas deste **DOCUMENTO** devem então ser enviados posteriormente ao Consulado da Bolívia; **14.1.5.** Toda documentação mencionada na Cláusula 14.1.4 acima deve ser legalizada perante o Ministério das Relações Exteriores no Estado Plurinacional da Bolívia a fim de obter uma homologação judicial; e **14.1.6.** As **HERDEIRAS** acordam que um advogado será indicado para facilitar a obtenção da validação judicial no Estado Plurinacional da Bolívia de acordo com a Cláusula 11.4. **14.2.** As **HERDEIRAS** confirmam que seus advogados leram todo o **DOCUMENTO** perante o Tabelião ou seu representante e lhes explicaram o teor e escopo de cada uma das cláusulas que o constituem, esclarecendo todas e quaisquer questões que poderiam ter tido. **14.3.** As **HERDEIRAS** acordam que todos os requisitos processuais exigidos pelo **DOCUMENTO** firmado serão fornecidos a, e aceitos pelos advogados dos **RESSEGURADORES** previamente à realização do **PAGAMENTO** incluindo a prova da desistência ampla e formal de todas as reclamações e/ou pleitos e/ou ações em curso. **CLÁUSULA DÉCIMA-QUINTA (DA VALIDADE E INTERPRETAÇÃO DAS CLÁUSULAS): 15.1.** Cada uma das cláusulas contidas neste **DOCUMENTO** tem validade e autonomia, de modo que qualquer possível modificação a qualquer das cláusulas não surtirá efeito quanto às demais cláusulas não modificadas. **15.2.** As cláusulas do presente **DOCUMENTO** serão interpretadas conjuntamente, levando em conta a todo momento o objetivo deste **DOCUMENTO**. **CLÁUSULA DÉCIMA-SEXTA (IDIOMA):** As **Partes** acordam que o **Documento** está em português e será firmado em português; e ainda fica acordado que, subsequente à assinatura do **Documento** em português, será finalizada uma tradução juramentada para o espanhol e o documento traduzido será fornecido às **HERDEIRAS**. As **HERDEIRAS** acordam que os documentos em português e em espanhol são idênticos e que a versão traduzida e juramentada ao espanhol do documento prevalecerá em relação ao objetivo do **DOCUMENTO** para os efeitos legais no Estado Plurinacional de Bolívia. **CLÁUSULA DÉCIMA-SÉTIMA (LEGISLAÇÃO):** O **DOCUMENTO** será interpretado, implementado, acordado e executado segundo as leis e regulamentos do Estado Plurinacional da Bolívia. **CLÁUSULA DÉCIMA-OITAVA (DOS EFEITOS LEGAIS):** Este **DOCUMENTO** entra em vigor a partir da data de sua assinatura e é juridicamente vinculante a partir da mesma. **CLÁUSULA DÉCIMA-NONA (DA UNIDADE E INTERPRETAÇÃO DO DOCUMENTO):** As **HERDEIRAS**, a **TMK**, aos **Resseguradores** e os **EXONERADOS** estão de pleno acordo com o que segue: **19.1.** Este **DOCUMENTO** contém todos os ajustes, estipulações e disposições acordados e aceitos pelas **HERDEIRAS, TMK, RESSEGURADORES** e os **EXONERADOS**, e nenhum deles está vinculado ou comprometido um com o outro por qualquer declaração, promessa ou acordo verbal ou escrito que não esteja expressamente registrado ou não esteja incorporado a este **DOCUMENTO**. **19.2.** Nenhuma modificação a este **DOCUMENTO** terá qualquer valor, não ser que que seja feita por escrito e seja devidamente assinada e expressamente aceita pelas **PARTES**, e cumpra todas as formalidades e subsequentes obrigações estipuladas no presente. **19.3.** Todas as referências a cláusulas, parágrafos e alíneas contidas neste **DOCUMENTO** serão interpretadas como se referindo a cláusulas, parágrafos e alíneas, respectivamente, deste **DOCUMENTO**, a menos que expressamente indicado de outro modo. **19.4.** Os títulos usados nas cláusulas deste **DOCUMENTO** são usados para referência apenas e não afetarão a interpretação de seu teor e escopo. **19.5.** Todos os termos usados neste **DOCUMENTO** no plural terão o mesmo significado que no singular e vice-versa. **CLÁUSULA VIGÉSIMA (DA TRANSFERÊNCIA OU CESSÃO DESTE DOCUMENTO):** As **HERDEIRAS** estão proibidas de transferir, ceder, dispor de, ou dar, contrário às disposições deste **DOCUMENTO**, seu direito, título, cessões ou seu poder de firmar este **DOCUMENTO** a qualquer outra pessoa, firma ou corporação ou entidade sem o consentimento prévio por escrito dos **RESSEGURADORES**. **CLÁUSULA VIGÉSIMA-PRIMEIRA (RESOLUÇÃO DE DISPUTA ENTRE AS PARTES E CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM):** Todas as divergências, conflitos, disputas e/ou diferenças surgidas entre as **HERDEIRAS, RESSEGURADORES** e/ou os **EXONERADOS** em relação a este **DOCUMENTO**, que tenham relação direta ou indireta com a validade, interpretação, escopo, e/ou cumprimento daquele ("**DISPUTA**"), serão primeiro notificados ao e-mail dos Administradores do Fundo: Lamia2933@clydeco.com pelas **HERDEIRAS**, ou ao e-mail do representante legal das **HERDEIRAS** ou diretamente às **HERDEIRAS** por e-mail no endereço de e-mail exposto na Cláusula 22.5, pelos **RESSEGURADORES** e/ou os **EXONERADOS**, e serão realizadas tentativas de resolver a **DISPUTA** dentro de 21 (vinte e um) dias úteis a partir da data de recebimento do e-mail na caixa de entrada do e-mail da Lamia ou na data de recebimento do e-mail na caixa de entrada das **HERDEIRAS** ou de seu representante legal. As **PARTES** reconhecem e concordam que o **DOCUMENTO** e qualquer **DISPUTA** devem ser exclusivamente regidos por, e estarem sujeitos às, leis do Estado Plurinacional da Bolívia. Caso a resolução da **DISPUTA** não seja possível dentro dos 21 dias úteis supramencionados, e nenhuma prorrogação seja acordada entre as **PARTES**, a **DISPUTA** será decidida em definitivo segundo as Regras de Arbitragem da Câmara Internacional de Comércio (CCI) por um ou mais árbitros indicados de acordo com as referidas Regras. As Disposições de Procedimento Expedito não se aplicarão. O foro da Arbitragem será mutuamente acordado pelas partes entre um de Lima, Montevidéu ou um foro no Brasil a ser determinado. Em caso de disputa sobre o foro da Arbitragem, isso será decidido pela Corte Internacional de Arbitragem dentre Lima, Montevidéu ou um local adequado no Brasil. Contudo, em caso de qualquer disputa advinda do **DOCUMENTO**, as **PARTES** concordam que ainda se encontram vinculadas aos termos do presente **DOCUMENTO**. **CLÁUSULA VIGÉSIMA-SEGUNDA (COMUNICAÇÕES, AVISOS, ALERTAS E/OU RESPOSTAS):** Sujeito aos termos da Cláusula Vigésima-Primeira acima, todas as comunicações, avisos e respostas solicitadas , a serem realizadas pelas **HERDEIRAS** e as **RESSEGURADORAS** devem ser formalizadas por escrito e devem ser realizados como segue: **22.1.** Por entrega pessoal às **HERDEIRAS** e **RESSEGURADORES**, através de seu representante legal. **22.2.** Por comunicação eletrônica seguida por confirmação despachada por correspondência certificada ou registrada com aviso de recebimento. **22.3.** Por correspondência registrada ou certificada com aviso de recebimento. **22.4.** Todas as comunicações serão consideradas realizadas quando: **22.4.1.** A comunicação tiver sido efetuada por entrega pessoal com carimbo de recebimento e/ou assinatura certificando o dia, data e hora. **22.4.2.** Se ocorrer por comunicação eletrônica, o aviso

será considerado realizado no dia do recebimento da comunicação eletrônica. **22.4.3.** Se ocorrer apenas por correspondência, o aviso será considerado realizado no dia do real recebimento. **22.5.** Comunicações relacionadas a este Documento serão encaminhadas a: **22.5.1. TMK** A/C **CLYDE & CO LLP.** Referência: ASTO/GWL/10030942; Endereço Físico:The St Botolph Building, 138 Houndsditch, EC3A 7AR; Fax: +44 2078765111; Endereço E-mail: Lamia2933@clydeco.com; Cidade: Londres; País: Reino Unido. **22.5.2. HERDEIRAS: ELIZETE ANGELA GUAREZI**, ENDEREÇO: Rua Nereu Ramos nº 1050-E, apartamento 502, La Defense, Centro, Chapecó, Estado de Santa Catarina, Brasil; endereço de correio eletrônico: elizete@agrolider.com.br, Telefone: (49) 3321-4900. **22.6.** As **HERDEIRAS** e os **RESSEGURADORES** podem alterar seu endereço através de aviso por escrito dado à outra **PARTE**. Se tal não for feito, qualquer comunicação ao endereço supramencionado será considerada totalmente válida. **CLÁUSULA VIGÉSIMA-TERCEIRA (DO RECEBIMENTO DO PAGAMENTO & TRANSAÇÃO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO):** É estabelecido como pré-requisito para o **PAGAMENTO** que as **HERDEIRAS** preencham os requisitos processuais necessários deste **DOCUMENTO**, de acordo com a cláusula 14 acima. Tais requisitos devem ser fornecidos aos **RESSEGURADORES**/Administradores do Fundo e aceitos por eles, previamente a realização do **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO**, podendo, contudo, serem obtidas subsequentemente à assinatura deste **DOCUMENTO**. Assim sendo, o **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/ HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO** será efetivado em 30 dias úteis após a conclusão de todos os procedimentos legais/judiciais no Estado Plurinacional da Bolívia e a finalização de todos os requisitos da Cláusula 14 acima, incluindo a desistência ampla e formal de todas as reclamações e/ou pleitos e/ou ações em curso. O valor recebido pelas **HERDEIRAS** como **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO** foi ajustado diretamente nas discussões mantidas com seus advogados, nas quais as **HERDEIRAS** participaram ativamente, assim, o valor final recebido é a seu contento, eles reconhecem que é o único valor disponível e que não poderão reclamar qualquer adicional em face dos **EXONERADOS** em relação ao mesmo ou alegar não pagamento futuro em relação aos **EXONERADOS. CLÁUSULA VIGÉSIMA-QUARTA (DOS ADENDOS E OUTROS DOCUMENTOS):** Qualquer adendo e qualquer outro documento, incluindo mas não limitado aos documentos acima, a ser assinado pelas **HERDEIRAS** e declarado como parte deste **DOCUMENTO** e do **INCIDENTE**, será considerado como parte integrante e inseparável deste **DOCUMENTO**. **CLÁUSULA VIGÉSIMA-QUINTA (DESCUMPRIMENTO):** Qualquer descumprimento de qualquer disposição deste **DOCUMENTO** permitirá que qualquer uma das **PARTES** afetadas tome as devidas providências legais/judiciais correspondentes somente de acordo com, e dentro da jurisdição disposta neste **DOCUMENTO. CLÁUSULA VIGESIMA-SEXTA (CONFIRMAÇÃO DA QUALIDADE DE HERDEIRO/HERDEIROS):** As **HERDEIRAS** confirmam que subscrevem este **DOCUMENTO** de livre e espontânea vontade, sem que haja qualquer defeito no seu consentimento que tenha sido produzido pelos **RESSEGURADORES** e/ou pelos demais **EXONERADOS. CLÁUSULA VIGÉSIMA-SÉTIMA (DEFINIÇÃO DOS TERMOS DA PRESENTE):** A fim de evitar qualquer alegação de dúvida, os seguintes termos, conforme mencionados acima, são definidos como segue: **27.1. DOCUMENTO:** Se refere a este **Pagamento Voluntário/Humanitário & Transação. 27.2. PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO:** Conforme mencionado e definido na Cláusula 2.5. **27.3. PARTES:** Conforme mencionado e definido na Cláusula 1.3. **27.4. AERONAVE:** Uma aeronave Avro RJ85, com número de série do fabricante E.2348 e registro boliviano CP-2933. **27.5. INCIDENTE:** Conforme mencionado e definido na Cláusula 2.1. **27.6. HERDEIRAS:** Conforme mencionado e nomeado na Cláusula 1.2. **27.7. BISA:** BISA Seguros y Reaseguros S.A., com Cadastro Comercial Número 00013062 registrado pelo Cadastro Comercial e de Empresas – Fundempresa, em sua condição de emissora da **APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO. 27.8. TMK:** Conforme mencionado e definido na Cláusula 1.1, em sua condição de Resseguradora Principal da BISA em relação à **APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO**. **27.9. RESSEGURADORES:** Conforme mencionado e definido na Cláusula 1.1, em sua condição de resseguradoras da BISA em relação à **APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO. 27.10. EXONERADOS:** Se refere à BISA, LaMia Corporación S.R.L. e/ou LaMia Corporation S.R.L., aos Resseguradores, incluindo mas não limitado à Tokio Marine Kiln Syndicates Limited, Tokio Marine Kiln Group Limited, e em relação a cada um dos supracitados, suas empresas parceiras subsidiárias e associadas e entidades afiliadas onde quer que domiciliadas, seus diretores, acionistas, pessoal executivo, empregados, seguradoras, resseguradoras e seus representantes legais; e a LaMia C.A., Linea Aérea Merideña Internacional de Aviación C.A. e/ou Linea Aérea Merida Internacional de Aviación C.A., Aruba LaMia e suas seguradoras, resseguradoras; e quaisquer representantes no Estado Plurinacional da Bolívia, na República da Colômbia, na República Federativa do Brasil, nos Estados Unidos da América, no Reino Unido e/ou qualquer outro país do mundo e os quais serão denominados, conjunta e/ou separadamente, simplesmente **EXONERADOS** para os fins do presente **DOCUMENTO**. A fim de evitar quaisquer dúvidas, para os fins do **DOCUMENTO**, os proprietários da aeronave, incluindo, mas não limitado, à Kite Air Corporation Limited, Ricardo Albacete e Loredana Albacete, não estão incluídos no rol dos **EXONERADOS. 27.11. APÓLICE DE RESSEGURO:** A apólice do Resseguro AF1639901/UMRB0823AF1639901 em relação ao período de 10 de abril de 2016 a 10 de abril de 2017. **27.12. PASSAGEIRO:** O indivíduo mencionado e nomeado na Cláusula 2.1. **27.13. APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO:** A apólice de seguro emitida pela **BISA** para a LaMia Corporación SRL em relação ao período de 10 de abril de 2016 a 10 de abril de 2017 conforme termos contidos em, e evidenciado pela apólice nº 2000046, datada de 12 de maio de 2016. **CLÁUSULA VIGÉSIMA-OITAVA (DO ACORDO E ACEITAÇÃO):** A **TMK**, em nome dos **RESSEGURADORES**, representados pelo Dr. Alexander John Stovold, britânico, casado, portador do passaporte nº 099114823 emitido no Reino Unido, válido até 19/02/2020, advogado sócio de Clyde & Co. LLP, com endereço comercial em The St Botolph Building, 138 Houndsditch, Londres, EC3A 7AR e Advogado da Suprema Corte da Inglaterra & País de Gales, nos termos da Procuração descrita na cláusula 1.1 supra. e, as **HERDEIRAS**, declaram total acordo e aceitação em relação a toda e qualquer das cláusulas e documentos precedentes que são parte deste **PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO**, comprometendo-se com o fiel e estrito cumprimento dos mesmos. (SOB MINUTA). **Fundo de Reaparelhamento da Justiça - FRJ - A importância de R$ 680,00 (seiscentos e oitenta reais), relativa ao Fundo de Reaparelhamento da Justiça, foi recolhida conforme guia autenticada pelo Banco do Brasil S.A., sob o nº 9.154.E0E.1CC.2DC.ED9, em 13/12/2018. Boleto Bancário com "nosso número" 28346670001748970. As partes foram cientificadas de que: - Em razão da publicidade dos atos notariais brasileiros, a confidencialidade de que trata a Cláusula Décima terá sua eficácia limitada às ações das partes contratantes; - A cláusula décima sétima se refere às disposições dos artigos 63 e 25 da Lei 13.105/2015, da República Federativa do Brasil.** Foram-me apresentados os documentos de identificação das partes, cujas fotocópias aqui ficam arquivadas. ASSIM CONVENCIONADOS e contratados pediram-me que lhes lavrasse esta



escritura, que lhes sendo lida, acharam conforme e assinam comigo. ILVANIO LOSS PORTO, Tabelião do 1º Tabelião de Notas e Protestos da Comarca, que a digitei, subscrevo, dou fé e assino em público raso. Emolumentos: Escritura Pública Com Valor Declarado (base de cálculo): R$ 1.360,00 + Selo de Fiscalização: R$ 9,40 = Total R$ 1.369,40.. Chapecó - SC, aos quatorze dias do mês de dezembro do ano de dois mil e dezoito (14/12/2018). Selo de fiscalização: FCF43213-OF1Z. Assinaram o ato: (p.p.) ALEXANDER JOHN STOVOLD; (Assistente) MARCIA ARAUJO DE ALMEIDA, SUZANA SOARES MELO, ELIZETE ANGELA GUAREZI, LETICIA BELATTO BORDIGNON, ISABELA BELATTO BORDIGNON. Nada mais. Era o que continha em dito Livro e folhas, do qual, bem e fielmente extraí a presente, ao qual me reporto e dou fé. Emolumentos: R$ 10,80 + (12) Folhas Excedentes: R$ 42,60 + Selo de fiscalização: R$ 1,95 + ISS: R$ 2,14 = Total da Certidão: R$ 57,49. Ressalva: Esta certidão poderá conter mais folhas que o ato original. Chapecó – SC, 07 de outubro de 2019.

EM TESTEMUNHO DA VERDADE

EDUARDO FELIPE STEINER FERREIRA DE CASTILHO
Escrevente Notarial

1º TABELIONATO DE NOTAS E PROTESTOS
Bel. Ilvânio Loss Porto - Tabelião
Eduardo Felipe Steiner Ferreira de Castilho-Escrevente
Rua Barão do Rio Branco, 133-D
89801-030/CHAPECÓ - Santa Catarina

Poder Judiciário
Estado de Santa Catarina
Selo Digital de Fiscalização
Normal
FPI70393-5R3U
Confira os dados em:
www.tjsc.jus.br/selo

TERMO DE TRANSAÇÃO ASSISTENCIAL E HUMANITÁRIO

Percebe-se, claramente, que o retrocitado **"Termo de Transação de Assistência Humanitária"** não passa de um expediente **"maroto"** da seguradora Bisa e da resseguradora Tokio Marine para evitar futuros questionamentos judiciais por parte das vítimas e dos familiares das vítimas. Fica claro que, para além do aspecto financeiro (pois o valor proposto de indenização é inferior ao valor da apólice vigente), há uma nítida intenção de fugir às responsabilidades civis decorrentes da tragédia com o voo da LaMia, uma vez que seguradora, corretoras e resseguradoras participaram diretamente da confecção de uma apólice **"arranjada"** sob medida para que a mencionada companhia aérea pudesse voltar a operar.

DAS MEDIDAS JUDICIAIS

Cuida-se, neste tópico, das diversas medidas judiciais que estão em curso na Justiça Federal.

Inicialmente, cite-se a ação de indenização por danos materiais e morais decorrentes do público, notório e trágico acidente aéreo que, entre outras, vitimou a delegação da Associação Chapecoense de Futebol na madrugada do dia 29 de novembro de 2016, terça-feira, a poucos quilômetros da cidade de Medellín, na Colômbia. Diversos familiares das vítimas e o próprio clube ingressaram com a presente demanda em desfavor tanto da companhia aérea LaMia e sua aparente seguradora Bisa quanto de dois órgãos públicos diretamente relacionados e vinculados ao governo boliviano, quais sejam, Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) e Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA).

No **"polo ativo"** da ação, portanto, encontram-se a Associação Chapecoense de Futebol e alguns familiares das vítimas do acidente aéreo do voo da LaMia. Já no **"polo passivo"** da ação estão a LaMia Corporation S.R.L., a Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), a Bisa Seguros Y Reaseguros S.A. e a Administración de Aeropuertos Y Servicios Auxiliares a La Navegación Aérea (AASANA), todos eles com domicílio no Estado Plurinacional da Bolívia. Ressalte-se que a DGAC e a ASSANA são responsáveis pela certificação, fiscalização, operação e controle do tráfego aéreo, com vistas a garantir a segurança e a eficiência dos voos em território boliviano.

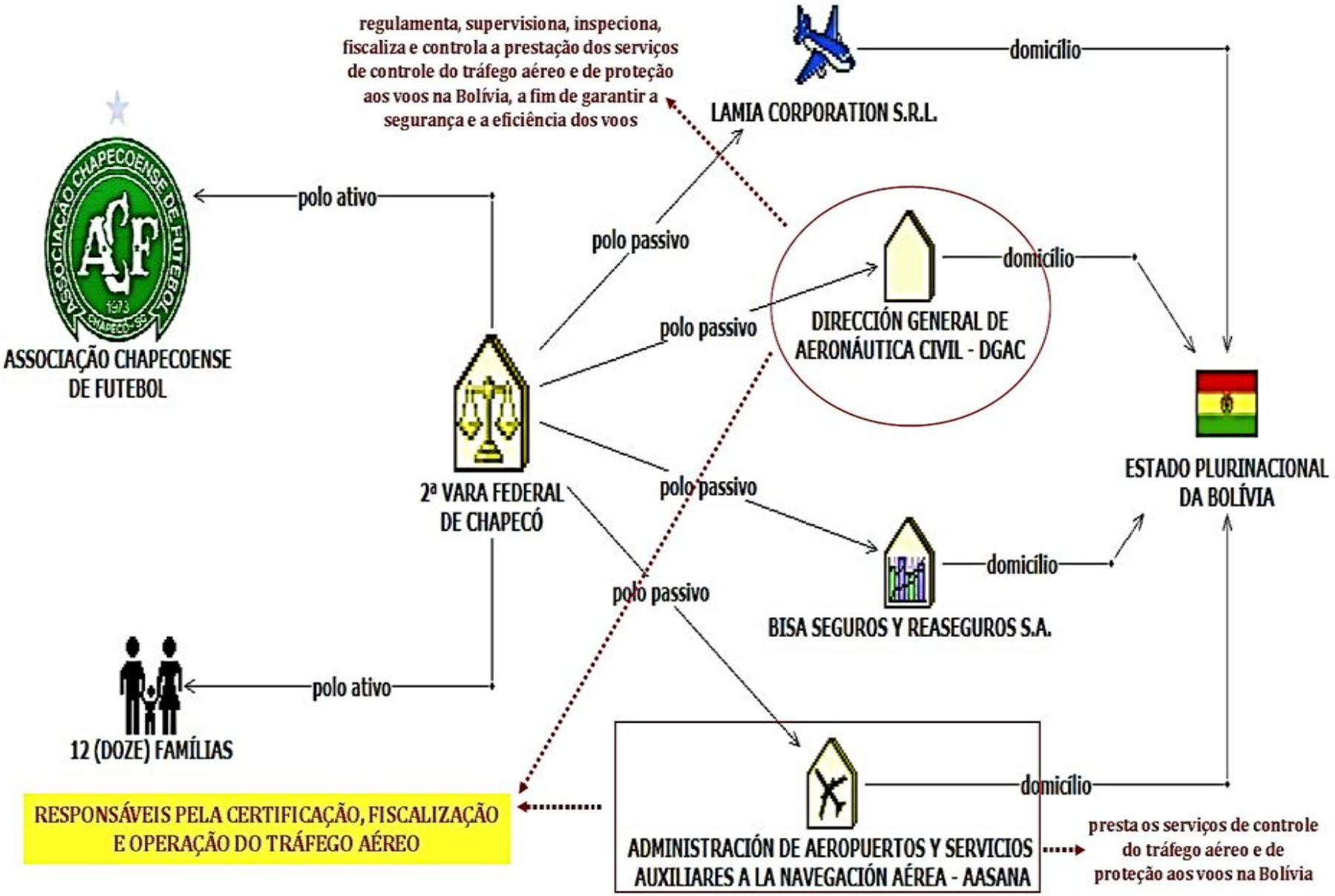
Ajuizada a ação, inicialmente, na 4ª Vara Cível da Comarca de Chapecó/SC (Autos n.º 0314188-32.2017.8.24.0018), houve a seguinte decisão:

> *"o Juízo de SC é absolutamente incompetente para processar e julgar o processo em epígrafe, uma vez que o inciso II do artigo 109 da atual Carta Política é cristalino ao asseverar ser dos juízes federais a competência para processar e julgar "as causas entre Estado estrangeiro ou organismo internacional e Município ou pessoa domiciliada ou residente no País. [...] É inequívoco que o Juízo de SC não detém alçada jurisdicional para processar e julgar a demanda em epígrafe, já que o noticiado imbróglio envolve, de um lado, o Estado estrangeiro da Bolívia - representado tanto por sua autarquia Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) quanto por meio da instituição pública descentralizada de serviço público Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) - e, de outro, as inúmeras famílias residentes e domiciliadas na República Federativa do Brasil.[...]* ***Determino a remessa dos autos a uma das Varas Federais de Chapecó.***"

Portanto, corre, atualmente, na **2ª Vara Federal de Chapecó/SC,** a mencionada ação de reparação de danos materiais e morais (Processo nº 5001314-39.2018.404.7202). Pela relevância do tema para a investigação da CPICHAPE, segue uma síntese das responsabilidades suscitadas na retrocitada ação.

Porém, antes disso, para efeito de ilustração e melhor entendimento, a diagramação a seguir explicita todas as partes envolvidas (**"polos ativo e passivo"**) na ação de reparação de danos materiais e morais:

Partes Envolvidas na Ação



RESPONSABILIDADE DAS PARTES

De acordo com os documentos acostados aos autos da CPICHAPE, cabe à DGAC, na qualidade de Autoridade Aeronáutica da Bolívia, a responsabilidade pela emissão e suspensão de certificados e permissões que são indispensáveis às empresas que queiram operar na exploração de atividade aérea na Bolívia, quais sejam: Certificado de Aeronavegabilidade, Certificado de Operador Aéreo e Autorização de Operação.

Pois bem, tendo em vista a atribuição fiscalizatória que é dada pela legislação boliviana à DGAC, deve a referida Autoridade Aeronáutica promover continuamente a verificação do cumprimento dos requisitos legais para a manutenção da vigência da autorização e dos certificados acima citados, devendo revogá-los nos casos descritos na legislação boliviana.

Nesse sentido, o art. 121 da Lei nº 2.902 estabelece, em seu *"caput"*, que a DGAC deve fiscalizar as atividades aeronáuticas comerciais na Bolívia e, na alínea "c", pontua que a DGAC deve suspender as atividades aeronáuticas que não estejam cobertas por seguro obrigatório. De modo semelhante, o art. 123 da Lei nº 2.902 registra, na alínea "h", que a DGAC deve revogar o Certificado de Operador Aéreo quando não houver contratação de seguro obrigatório pelo explorador aéreo.

O art. 8º do Decreto Supremo nº 28.478, a seu turno, prevê que é função da DGAC *"exigir que os transportadores aéreos mantenham os seguros e garantias em dia, para poder operar"*.

Por fim, a Regulamentação Aeronáutica Boliviana nº 47 – regulamento sobre matrículas de aeronaves - estabelece, em seu Capítulo C, item 47.200, que *"Toda aeronave para operar em território Boliviano deve contar com os seguros obrigatórios previstos em lei"*.

No caso concreto, portanto, caberia à DGAC, em atuação conjunta com a AASANA, órgão que presta o serviço de controle de tráfego aéreo, o impedimento da decolagem do voo que resultou no lastimável acidente ocorrido, eis que **(i)** a apólice do seguro da aeronave, de prévio conhecimento da DGAC, continha cláusula de exclusão geográfica, que proibia voos para a Colômbia; **(ii)** a apólice estava suspensa, em virtude da falta de pagamento do respectivo prêmio pela LaMia; e **(iii)** o plano de voo apresentado continha erros que visivelmente colocavam em risco a segurança da operação aérea, em razão da insuficiência de combustível para a rota do voo.

Logo, a DGAC não cumpriu o seu dever fiscalizatório decorrente da exigência legal de verificar a regularidade do seguro obrigatório sobre a operação aérea que resultou no acidente de voo da LaMia. Outrossim, mesmo tendo conhecimento dos fatos e possuindo poderes para impedir o voo, a DGAC foi omissa e permitiu que o voo partisse de Santa Cruz de la Sierra sem combustível suficiente para chegar ao seu destino e sem que houvesse previsão de parada para reabastecimento da aeronave.

De igual modo, a AASANA, ao autorizar Plano de Voo com informação que evidenciava o perigo de dano iminente devido à insuficiência do combustível, foi coparticipante no delito. Conforme se

depreende do Plano de Voo, a informação de Tempo Total Estimado (Total EET) era absolutamente igual à informação de autonomia da aeronave (Endurance), sendo que a aeronave possuía combustível para voar durante 4h22min, tempo esse que correspondia exatamente ao período previsto para o voo. (o Plano de Voo está anexado aos autos)

Sobre esse fato, aliás, a controladora de voo Célia Castedo Monastério, em depoimento dado ao Ministério Público Federal do Brasil, afirmou que sua função era apenas revisar o Plano de Voo, deixando claro que caberia à DGAC impedir o prosseguimento do voo.

Seguem alguns trechos do depoimento de Monastério:

> ***"[...] 2. O que a senhora pode informar a respeito das irregularidades no Plano de Voo do avião da LAMIA acidentado na Colômbia?***
>
> *Era a minha obrigação e atribuição (tal como o estabelece o meu Manual de Funções) revisar minuciosamente todo o Plano de Voo que chegava ao meu escritório, para verificar que toda a informação fornecida pelos despachantes, tripulações e pessoal operacional das aerolinhas, estivesse completa e que o conteúdo do formulário do Plano de Voo tivesse sido adequada e claramente preenchido. [...]*
>
> ***[...] 6. A Fiscalização do voo, então, era responsabilidade do Departamento Geral de Aviação Civil da Bolívia?***
>
> *Sim, a DGAC conta com inspetores durante as 24 horas do dia no aeroporto de Viru Viru e são eles os responsáveis por verificar toda a informação técnica (Plano de Voo que inclui a autonomia do voo, certificação da aeronave) e qualquer outra informação exigida sobre*

a tripulação ou qualquer outro aspecto, neste caso, antes da decolagem das aeronaves. Esses inspetores têm total acesso às aeronaves para verificar as licenças da tripulação a bordo, bem como para verificar o peso, balanços, autonomia de voo, aeroportos alternativos, a verificação de pesos, quantidade de passageiros e toda a informação referente às condições técnicas das aeronaves. Além disso, é o único pessoal autorizado para deter ou permitir a saída dos aviões. [...]"

Segue trecho do relatório produzido por Célia Monastério acerca do Plano de Voo da LaMia no dia seguinte ao acidente:

"Sent: ***Tuesday, November 29, 2016 2:20 PM***

Ref: ***Informe Recebimento FPL LMI2399***

ITEM: 3. Autonomia: (EET - Tempo em trânsito era igual ao tempo de autonomia).

- *"Resposta Despachante LaMia: É assim mesmo, foi o capitão quem me disse também.*
- *Resposta Esp. ARO-AIS [Célia]: Isso não é correto, consulte bem e altere o plano de voo.*
- *Resposta Despachante LaMia: É assim Sra. Célia, essas informações foram passadas pelo FPL. [...]*
- *Resposta Esp. ARO-AIS [Célia]: Mas é exato o EET e a autonomia, o senhor errou e não quer mudar.*
- *Resposta Despachante LaMia: Não, Sra. Célia. Essa foi a autonomia que me informaram, alcança bem.*
- *Resposta Esp. ARO-AIS [Célia]: Não, porque é igual ao tempo em trânsito.*

> • *Resposta Despachante LaMia: Sim, assim se apresenta, fazemos em menos tempo, não se preocupe. É assim mesmo. Tranquila, isso está correto, deixe assim mesmo.*
>
> • *Resposta Esp. ARO-AIS [Célia]: Não insisti mais perante a teimosia do despachante."*

Segundo Célia Castedo Monastério, o despachante da LaMia (Sr. Alex Quispe) se recusou a alterar o Plano de Voo. Por conta disso, ela encaminhou o seguinte comunicado à DGAC:

> *"O despachante se recusou a alterar os planos de voo, e explicou que, em relação ao mesmo tempo do EET e a autonomia, o tempo de voo real seria inferior ao do plano de voo. O escritório do plano de voo apresentou o plano de voo por volta das 20:30 h, mas enviou um relatório ao escritório regional da DGAC dando detalhes do incidente, afirmando que sob os regulamentos, o escritório não tinha o poder para rejeitar o pedido."*

Nos termos da Regulamentação Aeronáutica Boliviana nº 91 - Normas de voo e operação geral -, nenhum voo pode decolar na Bolívia se não dispuser de quantidade suficiente de combustível para completar a rota, assim como de uma reserva que lhe permita voar nas mesmas condições de altitude por mais 45 minutos.

Ademais, o art. 14 da Lei nº 2.902 estabelece, na alínea "c", que a DGAC tem o poder de impedir a operação aérea com perigo iminente à aeronave, aos passageiros e às pessoas em terra. No mesmo sentido, o art. 121 da Lei nº 2.902 pontua, em sua alínea "c", o dever de fiscalização da DGAC sobre as atividades aeronáuticas, pelo qual deve

suspender as atividades que não observem as condições de segurança requeridas pela lei. Tais disposições são, inclusive, ratificadas pelo art. 8º do Decreto Supremo nº 28.478, que registra que a DGAC tem o poder de suspender ou restringir operações aéreas, nos termos dos arts. 14 e 121 da Lei nº 2.902.

Portanto, nos termos da retrocitada ação indenizatória, a DGAC deveria ter impedido a decolagem do voo assim que tomou conhecimento das inconsistências do plano de voo, apontadas pela funcionária da AASANA, Sra. Célia Castedo Monastério, porém não o fez, razão pela qual deve ser responsabilizada pelos danos decorrentes da pane seca que resultou no fatídico acidente aéreo. Assim, a responsabilidade da DGAC decorre tanto **(i)** da falha na fiscalização da vigência do seguro quanto **(ii)** de não haver impedido a decolagem do voo, em que pesem as inúmeras inconsistências existentes no plano de voo. Ou seja, a culpa da DGAC decorre da falta de observância do dever imposto pela lei, qual seja, de fiscalizar a regular vigência de seguros de aeronaves, bem como de fiscalizar o cumprimento das normas de segurança aeronáuticas.

No caso da AASANA, as normas jurídicas bolivianas (art. 158, 163 e 164 da Lei nº 2.902) responsabilizam objetivamente a AASANA, como prestadora dos serviços de controle do tráfego aéreo, pelo descumprimento de diversos requisitos legais estabelecidos para as operações aéreas que, se tivessem sido observados pela AASANA na prestação dos serviços, assim como pela DGAC no cumprimento do seu dever de fiscalização, teriam impedido o voo que resultou no lastimável

acidente. A conduta da AASANA gera responsabilidade objetiva pelo dano causado, conforme determina o art. 164 da Lei nº 2.902, pois ela, ao permitir a decolagem, mesmo tendo conhecimento das graves inconsistências no plano de voo, assumiu o risco da tragédia ocorrida.

No que diz respeito à seguradora Bisa Seguros Y Reaseguros S.A., registre-se que, muito antes da data do fatídico voo de 28 de novembro de 2016, a vigência da apólice firmada entre a LaMia e a Bisa estava suspensa em virtude da falta de pagamento de parte do prêmio pactuado.

A aeronave da LaMia decola na noite de 28 de novembro de 2016 sem apólice de seguro vigente, fato esse que era de pleno conhecimento da Bisa. Embora a legislação boliviana exija a contratação de seguro para operações de transporte aéreo, a Bisa permanece inerte, deixando de comunicar tão importante fato às autoridades bolivianas competentes. Tal conduta implica a responsabilidade da Bisa no acidente, surgindo seu dever de indenizar para além dos limites do contrato de seguro. Ou seja, a Bisa não cumpriu esse dever legal, ainda que a mora no pagamento do prêmio tivesse ocorrido muito antes do acidente. (da outra vez, a Bisa demorou quase 4 meses para comunicar à DGAC)

Do disposto na legislação boliviana, não pairam dúvidas de que as atividades da LaMia teriam sido coibidas pelas autoridades bolivianas caso estas tivessem sido comunicadas da suspensão da apólice. Isto é, se as autoridades aeronáuticas bolivianas detivessem o conhecimento da suspensão da apólice - seja ao cumprirem fielmente

sua função fiscalizatória, seja diante do necessário comunicado por parte da Bisa - o trágico voo jamais teria ocorrido.

Portanto, a Bisa agiu de forma absolutamente irresponsável e ilegal, pois permitiu que continuasse operando uma empresa aérea que sabidamente estava a descumprir uma das suas mais básicas obrigações legais, indispensável à segurança do transporte aéreo, representada pela manutenção de apólice de seguro vigente. Ao agir de tal forma, assumiu os riscos do seu ato ilícito.

Ressalte-se que a aeronave da LaMia estava segurada pela Bisa, conforme faz prova a Apólice nº 2000046. Desse modo, havendo apólice e ocorrendo sinistro, é evidente a obrigação de indenizar nos termos contratados.

Outrossim, a apólice firmada entre a LaMia e a seguradora Bisa, de contratação obrigatória, posto que exigida por lei, tinha vigência entre os dias 10 de abril de 2016 e 10 de abril de 2017 e, portanto, compreendeu a data do acidente sob análise (29 de novembro de 2016). A Bisa assegurou a soma de U$ 25,000,000.00 (vinte e cinco milhões de dólares norte-americanos), conforme a apólice. Portanto, perante os passageiros do voo (beneficiários do seguro), não cabe a negativa de indenização.

Nesse sentido, a Bisa, por ter deixado de cumprir sua obrigação legal de informar às autoridades competentes a suspensão do seguro em virtude de falta de pagamento do prêmio (com o que não teria ocorrido o fatídico voo para a Colômbia), simplesmente não pode

opor aos beneficiários da apólice uma negativa de cobertura, pois permitiu que o voo ocorresse sem a devida proteção de seguro.

Ademais, embora fosse público e notório que a LaMia realizasse voos para a Colômbia, a Bisa não comunicou tal irregularidade às autoridades competentes (mesmo porque participou da confecção da última apólice), com o que se torna indevida sua negativa de cobertura baseada em cláusula de exclusão geográfica que proíbe voos para aquele país.

Por derradeiro, pela lei boliviana de seguros, tratando-se de contratação obrigatória de seguros, é nula de pleno direito qualquer cláusula que exclua o dever de reparação do segurador. Diante da regulamentação protetiva, há presunção absoluta de existência de seguro sobre toda aeronave que trafega nesses países.

Outrossim, da perspectiva dos clientes da LaMia e de seus passageiros, não há sequer cogitação em sentido contrário. Não se pode supor que a eles caberia diligenciar acerca da existência da apólice de seguro. No mesmo sentido, não é encargo deles conferir se a aeronave se encontra em boas condições para voo, ou ainda, se há combustível suficiente para realizar a viagem. Ou seja, os beneficiários são alheios ao contrato realizado entre a LaMia e a Bisa, de modo que o inadimplemento do prêmio não pode justificar a negativa da cobertura. É evidente a responsabilidade contratual da Bisa, que deve indenizar aos beneficiários também nos termos da apólice.

Em conclusão, não há dúvidas da responsabilidade da

Bisa de indenizar pelo acidente que vitimou a delegação da Chapecoense, quer seja pela ótica extracontratual, diante da transgressão ao dever de prestar informações relevantes sobre a apólice às autoridades competentes, principalmente sobre inadimplementos e suspensões do seguro, quer seja pela ótica contratual, já que assumiu perante os beneficiários os riscos decorrentes das operações da LaMia por meio da Apólice nº 2000046.

Em síntese, as partes integrantes do **"polo passivo"** da retrocitada ação de perdas e danos materiais e morais são corresponsáveis pela tragédia, nestes termos:

EMPRESA AÉREA LaMia POR:

- apresentar plano de voo cuja autonomia era idêntica ao tempo estimado de voo e sem previsão de escala técnica para reabastecimento;

- não corrigir as gravíssimas falhas do plano de voo, mesmo após apontamentos da funcionária da AASANA - Sra. Célia Castedo Monastério.

DGAC POR:

- autorizar a saída da aeronave, no dia 25 de novembro de 2016, sem cumprir seu dever de fiscalização, negligenciando o fato de que a apólice de seguro não se encontrava vigente em virtude da falta de

pagamento do valor do respectivo prêmio;

- autorizar o voo para a Colômbia, embora fosse de seu conhecimento prévio a apólice da aeronave, que possuía cláusula de exclusão geográfica, proibindo voos para aquele país;

- ciente de gravíssima falha no plano de voo, no dia 28/11/2016, permitir que a aeronave decolasse, deixando de zelar pela segurança dos passageiros.

AASANA POR:

- como órgão responsável pelo controle do tráfego aéreo boliviano, mesmo estando previamente ciente das falhas existentes no plano de voo, não tomar qualquer providência para impedir a decolagem da aeronave, conforme lhe competia;

BISA POR:

- ciente da suspensão da apólice, nada fez e nem mesmo comunicou o fato às autoridades competentes (obrigação que lhe é atribuída pela legislação boliviana), permitindo que a LaMia, empresa aérea que não cumpriu uma das suas mais elementares obrigações, operasse sem a cobertura de seguro. E mais, não pagar a indenização prevista na apólice do seguro contratado.

VALOR DA INDENIZAÇÃO

Diante da tragédia, cabe aos responsáveis o dever de indenizar os danos materiais, bem como os danos morais causados.

Segundo Cavalieri, *"Ocorrendo a morte da vítima, a indenização consistirá no pagamento das despesas com tratamento, funeral e luto da família (danos emergentes), bem como prestação de pensão às pessoas a quem o de cujus devia alimentos (lucro cessante), consoante o art. 948 do Código Civil. As verbas indenizatórias previstas nos incisos I e II deste art. 948 não são numerus clausus; a expressão "sem excluir outras reparações" constante da parte final do caput, repita-se, permite a inclusão de outras verbas preparatórias de natureza patrimonial ou moral, decorrentes da morte da vítima".* **- Cavalieri Filho, Sérgio, Programa de Responsabilidade Civil, 12ª edição, Atlas, 08/2015. p. 182.**

Conforme explicitado anteriormente, no **"polo ativo"** da ação de perdas e danos, encontram-se a Associação Chapecoense de Futebol e alguns familiares das vítimas do acidente aéreo do voo da LaMia.

Desse modo, acerca dos **"Danos Emergentes"**, as despesas realizadas no Brasil, decorrentes do desastre aéreo, para confortar a dor sofrida pelos familiares das vítimas, segundo a ação de perdas e danos, perfizeram o montante de **R$ 3.475.719,53** (três milhões, quatrocentos e setenta e cinco mil, setecentos e dezenove reais e cinquenta e três centavos).

Ademais, a Chapecoense também desembolsou o total de **R$ 440.690,73** (quatrocentos e quarenta mil, seiscentos e noventa reais e setenta e três centavos) para quitar as despesas de serviços médicos e hospitalares realizados no exterior.

Portanto, a título de **"Danos Emergentes"**, entre os gastos realizados no Brasil e no exterior, tem-se o montante de **R$ 3.916.410,26** (três milhões, novecentos e dezesseis mil, quatrocentos e dez reais e vinte e seis centavos).

Outrossim, a Chapecoense tem direito à **Cláusula Indenizatória Desportiva**. A atividade do atleta profissional é caracterizada por remuneração pactuada em contrato especial de trabalho desportivo, firmado com entidade de prática desportiva, no qual deverá constar, obrigatoriamente:

> *I - cláusula indenizatória desportiva, devida exclusivamente à entidade de prática desportiva à qual está vinculado o atleta, nas seguintes hipóteses:*
>
> *a) transferência do atleta para outra entidade, nacional ou estrangeira, durante a vigência do contrato especial de trabalho desportivo; ou*
>
> *b) por ocasião do retorno do atleta às atividades profissionais em outra entidade de prática desportiva, no prazo de até 30 (trinta) meses; e [...]*
>
> *§ 1º O valor da cláusula indenizatória desportiva a que se refere o inciso I do caput deste artigo será livremente pactuado pelas partes e expressamente quantificado no instrumento contratual:*

I - até o limite máximo de 2.000 (duas mil) vezes o valor médio do salário contratual, para as transferências nacionais; e

II – sem qualquer limitação, para as transferências internacionais. (Art. 28 da Lei nº 9.615/98)

Importante registrar que os contratos de trabalho desportivo firmados junto à Confederação Brasileira de Futebol - CBF seguem o referido critério legal, nestes termos:

Cláusula Nona *– Nos termos do artigo 28, inciso I, alíneas "a" e "b", da Lei 9.615/98, aletrada pela Lei 12.395/2011, deverá constar do presente contrato Cláusula Indenizatória Desportiva, devida pelo JOGADOR em favor do CLUBE, para as hipóteses de transferência do JOGADOR para outra equipe, nacional ou estrangeira, durante a vigência deste contrato, ou, por ocasião do retorno do JOGADOR às atividades profissionais em outra entidade de prática desportiva (clube), no prazo de até 30 (trinta) meses. Nos termos do artigo 28, § 1º da citada lei, a Cláusula Indenizatória Desportiva, para transferências nacionais, deverá ser estipulada até o limite máximo de 2.000 (duas mil) vezes o valor médio do salário contratual (inciso I), não havendo limitação para as hipóteses de transferências internacionais (inciso II). Quando, em conformidade com o § 1º do art. 40 da Lei 9.615/98, será facultada a estipulação do respectivo valor em moeda estrangeira, a ser sempre liquidada em moeda corrente nacional (Reais). Nos termos do art. 28, § 2º, da Lei 9.615/98, alterada pela Lei 12.395/2011, são solidariamente responsáveis pelo pagamento da Cláusula Indenizatória Desportiva de que trata o inciso I do mesmo artigo, o JOGADOR e a nova entidade de prática desportiva empregadora (novo clube)*

Aliás, os contratos especiais de trabalho desportivo firmados entre a Chapecoense e os atletas trazem expressa previsão da Cláusula Indenizatória Desportiva, como segue:

> ***Cláusula 8ª*** *– Se a rescisão for de iniciativa do ATLETA, este continuará vinculado ao CLUBE DE FUTEBOL para efeito de transferência, além do pagamento da multa contratual, estipulada em contrato junto à CBF.*

Portanto, nos termos da retrocitada ação de perdas e danos, a rescisão antecipada ocasionada pelo falecimento dos atletas fez surgir o direito da Chapecoense aos valores referentes à Cláusula Indenizatória Desportiva de cada atleta vitimado pelo acidente. O valor total da indenização devida, que corresponde à aplicação da Cláusula Indenizatória Desportiva de cada atleta tragicamente vitimado no acidente, perfaz o montante de **R$ 1.156.100.000,00** (um bilhão, cento e cinquenta e seis milhões e cem mil reais).

Registre-se, ainda, que a Chapecoense desembolsou o total de **R$ 2.387.645,43** (dois milhões, trezentos e oitenta e sete mil, seiscentos e quarenta e cinco reais e quarenta e três centavos) a título de verbas rescisórias dos respectivos contratos de trabalho. Logo, os responsáveis pelo acidente devem arcar com o ressarcimento à Chapecoense dos valores pagos a título de verbas rescisórias, de acordo com os termos de rescisão dos contratos de trabalho.

Por fim, a Chapecoense ainda se viu obrigada a reestruturar sua equipe, necessitando realizar a contratação de novos jogadores. Os gastos tidos **(i)** com as comissões de intermediação de

contratações perfizeram o montante de **R$ 3.559.193,99** (três milhões, quinhentos e cinquenta e nove mil, cento e noventa e três reais e noventa e nove centavos) e **(ii)** com a realização de transferências e registros devidos dos jogadores e técnico atingiram a quantia de **R$ 1.260.058,50** (um milhão, duzentos e sessenta mil, cinquenta e oito reais e cinquenta centavos). Portanto, os responsáveis devem indenizar a Chapecoense no montante integral dos danos materiais havidos em decorrência do desastre aéreo, no total de **R$ 4.819.252,49** (quatro milhões, oitocentos e dezenove mil, duzentos e cinquenta e dois reais e quarenta e nove centavos).

Quanto aos familiares (outro integrante do "polo ativo" da ação), não restam mínimas dúvidas quanto à legitimidade de cônjuges, companheiros e filhos das vítimas fatais para pleitear indenização por danos materiais - **Lucros Cessantes** - pela perda do auxílio financeiro que recebiam das vítimas fatais do acidente aéreo (sujeito a cálculo específico para cada atleta).

Outrossim, há legitimidade de cônjuges, companheiros e filhos das vítimas fatais para pleitear indenização a título de danos morais - **R$ 421.650,00** (quatrocentos e vinte e um mil, seiscentos e cinquenta reais) para cada familiar (jurisprudência do STJ).

Por fim, a apólice de **"seguro de aeronavegación AVN-10 - POLIZA nº 2000046"**, firmada entre a Bisa e a LaMia prevê o pagamento de **U$ 25,000,000.00** (vinte e cinco milhões de dólares norte-americanos) em caso de lesões pessoais ou morte dos passageiros. Portanto, a Bisa deve ser condenada a pagar o montante de 1/68

(um/sessenta e oito avos) do valor da apólice a cada um dos grupos familiares.

Em síntese, o valor total da indenização pleiteada na retrocitada ação de danos e perdas materiais e morais foi de:

- **Chapecoense: R$ 1.167.223.308,18** (um bilhão, cento e sessenta e sete milhões, duzentos e vinte e três mil, trezentos e oito reais e dezoito centavos) por danos materiais.

- **Familiares (1): R$ 31.826.251,08** (trinta e um milhões, oitocentos e vinte e seis mil, duzentos e cinquenta e um reais e oito centavos) por danos materiais e morais, (incluídos os lucros cessantes).

- **Familiares (2): R$ 1.179.669,12** (um milhão, cento e setenta e nove mil, seiscentos e sessenta e nove reais e doze centavos), de acordo com a cotação de 28/11/2017, **para cada grupo familiar** (referente ao pagamento do valor contido na apólice **"Seguro de Aeronavegación AVN-10 - Poliza nº 2000046"**, na proporção de 1/68 (um/sessenta e oito avos) do montante de **US$ 25,000,000.00** (vinte e cinco milhões de dólares norte-americanos).

Portanto, a indenização total pleiteada na ação de perdas e danos materiais e morais é de **R$ 1.279.267.059,42**. (cerca de **250 milhões de dólares** – cotação R$ 5,00)

SÍNTESE PROCESSUAL (TRÂMITE)

Segue, a título de ilustração, o histórico do trâmite processual da retrocitada ação de perdas e danos materiais e morais:

- Em 28/11/2017, a ação foi distribuída na Justiça Estadual, com declínio de competência para a Justiça Federal em 29/11/2017;

- Em 05/03/2018, a ação foi distribuída à 2º Vara Federal de Chapecó;

- Em 23/01/2019, após a determinação da citação das partes, mediante a expedição de carta rogatória, foi proferida decisão que determinou a suspensão do processo em razão das tratativas de acordo de parcela dos familiares com o Fundo;

- Em 20/03/2019, foi requerida nova suspensão do feito em relação a parcela de famílias interessadas no acordo, as quais, em razão de seus menores, ingressaram com procedimento de jurisdição voluntária para obtenção da autorização judicial para formalização da transação;

- Em 05/04/2019, foi determinada a suspensão do curso processual, tendo em vista as tratativas de acordo informadas nos autos;

- Em 22/04/2019, foi informada a realização de acordo e a desistência dos pedidos formulados pelas famílias Bordignon, Stumpf, De Marco, Schardong e Biavatti, em face das Rés LaMia e Bisa, pela qual foi requerida a homologação da aludida desistência e a consequente extinção do feito especificamente sobre tais pretensões, com a manutenção dos pedidos formulados em face dos demais Réus;

- Em 25/07/2019, foi requerida a dilação do prazo suspensivo em relação às famílias com herdeiros menores, para que ultimem os atos necessários à operacionalização/registro de acordo;

- Em 06/08/2019, foi deferido o pedido de dilação do prazo suspensivo;

- Em 30/09/2019, foi requerida nova dilação do prazo suspensivo em relação às famílias com herdeiros menores, tendo em vista aguardar-se o término do trâmite de homologação do procedimento na Bolívia;

- Em 03/10/2019, foi deferido o novo pedido de dilação do prazo suspensivo;

- Em 18/12/2019, houve a reativação do processo para despacho do juiz solicitando informações a respeito da responsabilidade civil na legislação boliviana ao Exmo. Sr. José Kinn Franco, Embaixador da Bolívia

no Brasil.

Pois bem, para além da Ação de Reparação de Danos Materiais e Morais, a **Associação Chapecoense de Futebol** ainda figura no **"polo ativo"** de outras demandas judiciais, a saber:

Protesto Interruptivo de Prescrição nº 0001558-46. 2019.8.24.0018 - (1 ª Vara Cível da Comarca de Chapecó), que discute a interrupção da prescrição para propositura de ações de reparação de danos decorrentes de acidente aéreo, relativamente aos réus Estratégica S.R.L. Corredores y Asesores de Seguros y Riesgos, Aon Bolivia S/A Corredores de Seguros, Aon PLC, Bae Systems PLC, Honeywell International INC, Loredana Albacete di Bartolomé e Ricardo Alberto Albacete Vidal.

Protesto Interruptivo de Prescrição nº 5010836-83.2019.8.24.0018 - (2ª Vara Cível da Comarca de Chapecó), que discute a interrupção da prescrição para propositura de ações de reparação de danos decorrentes de acidente aéreo, relativamente aos réus Aon Risk Solutions e Aon UK LTD.

Demanda en Ejercicio del Médio de Control de Reparación Directa nº 25000233600020190005200 - (Tribunal Administrativo de Cundinamarca - Bogotá/Colômbia), que discute a reparação de danos decorrentes de acidente aéreo, em face do órgão aeronáutico colombiano e de sua respectiva seguradora, a saber: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil e HDI Seguros S.A.

Aliás, a propósito da referida **"Demanda Administrativa"**, Ricardo Albacete apresentou Defesa, de cujo conteúdo colacionam-se os seguintes trechos:

> *El riesgo que hubiese asumido la tripulación al mando no justifica el riesgo adicional y trágico que no estaban obligados a soportar y al que fueron sometidos por la actividad desplegada por los controladores aéreos que condujo a la catástrofe, base de esta demanda. [...]*
>
> *Y es una confesión, porque esa aeronave "estaba volando a Colombia", y lo hizo en TRECE (13) oportunidades, incluida el vuelo fatídico, con la autorización expresa, escrita, radiada, documentada y clara por parte de Aerocivil, quien al hacerlo sin verificar las credenciales de esa compañía y de sus tripulantes, de permitir trece vuelos ilegales, por cuanto, la póliza de seguros excluía a Colombia, como cobertura, violando de ésta manera el Código de Comercio de Colombia, Articulo 1900 al 1.903, ambos inclusive, las RAC colombianas, y también los tratados internacionales, de las cuales es signataria la República de Colombia, convirtiéndose de hecho, en cómplice necesario de estos vuelos ilegales, y cometiendo, al menos, un delito de ocultamiento, al no denunciar ante la Fiscalía General de la República de Colombia, dichas violaciones por parte de AEROCIVIL, de manera que sea la fiscalía quien establezca las responsabilidades penales del caso.AEROCIVIL por su parte, no tiene a un tercero a quien responsabilizar de los hechos que le atribuye a la tripulación de la aeronave siniestrado. Porque ese tercero es la misma AEROCIVIL que lo había autorizado para operar, al margen del cumplimiento de los requisitos que estaba obligada a exigirle la autoridad aeronáutica ahora demandada. [...]*

La pregunta que deben hacerse los honorables Magistrados, es que si el comportamiento reiterado de volar a distancias superiores según revela el informe de la Junta de Accidentes, era una práctica permitida y no supervisada por Aerocivil, cuando la misma, no era la primera vez que eso ocurría, y de hecho, prácticamente en casi todos los permisos de sobrevuelo PERMISADOS por AEROCIVIL, INCLUIDO EL FATIDICO, como se evidencia de los documentos consignados por mi representada en la demanda, adolecían de esa misma extralimitación, incluso los que el informe declara como "bien permisados", cuando se refiere al trayecto RIONEGRO-COBIJA, todos los cuales NO CUMPLIAN con las previsiones que ahora enrostran a la tripulación, cuando hay un hecho incontrovertible, que esos trayectos contenían como aeropuerto "alterno", Santa Cruz de la Sierra, que de acuerdo al informe, para lograr "volar" ese trayecto se requerían 3.327 Kgrs de más de combustible (ver página 2 parte f) de la réplica). Es decir, AEROCIVIL, aprobó vuelos desde Rio Negro a Cobija con alterno a Santa Cruz de la Sierra, que es la misma distancia que recorría el avión en el vuelo fatídico, en vía contraria (La distancia de A a B, es la misma que de B a A). [...]

> *"De acuerdo a los registros de operación de vuelos de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a La Navegación Aérea De Bolivia – AASANA, durante los últimos cuatro (4) meses previos al accidente, la aeronave CP2933 registró un total de tres (3) aterrizajes en el aeropuerto internacional de Viru Viru, Santa Cruz – Bolivia provenientes del aeropuerto internacional José María Córdoba, Rionegro – Colombia, los días 23 de agosto de 2016, 30 de octubre de 2016 y 05 de noviembre de 2016 respectivamente. Al revisar los tres (3) planes de vuelo presentados en Rionegro SKRG, se comprobó que, para esas fechas, el destino final propuesto era el aeródromo de Cobija SLCO y no el aeródromo de Viru Viru SLVR, en donde finalmente fue terminado cada vuelo. El aeródromo*

de Viru Viru SLVR fue propuesto en cada plan de vuelo como aeródromo alterno y el aeródromo de Cochabamba SLCB, como segundo alterno." [...]

Esta completamente claro, indubitablemente, que AEROCIVIL cohonesto ese comportamiento temerario de Lamia Corporation S.R.L. No lo advirtió. Lo aprobó una y otra vez, y "..tanto va el cántaro a la fuente, que al fin se rompe". [...]

La pregunta importante es ¿Qué PASO ESE DIA del 28 de noviembre del 2.016, para que la aeronave que había hecho ese mismo trayecto en al menos tres (3) oportunidades, sin accidentarse, para que ese día ocurriera el accidente? ¿La respuesta no será, el mal manejo de la controladora aérea, que nunca les dio vectores, que los mando a bajar a 10.000 pies, que no los condujo a la pista?, ¿y que se equivocó fatalmente al informarles erradamente, la ubicación de la aeronave en el radar, en varias oportunidades, especialmente en los 40 segundos finales? [...]

Si Lamia Corporation y su tripulación son culpables e hicieron una infinita cantidad de desafueros en el espacio aéreo colombiano, con permisos que no eran legítimos, sin cobertura de seguros y demás acusaciones, en los cuales el abogado defensor se ha encargado de enervar, la pregunta es ¿Lo podían hacer sin la participación de AEROCIVIL? ¿Aerocivil no es responsable de nada? Si LA TRIPULACIÓN DE Lamia Corporation S.R.L. hizo todo eso, y antes de ese accidente violo flagrantemente tantas normas y procedimientos, lo hizo SIN LA COLABORACIÖN ACTIVA Y/O PASIVA (negligencia) de AEROCIVIL? [...]

En el apartado gg) pagina 9, el apoderado de Aerocivil, declara: "…Cuando la aeronave quedo bajo la jurisdicción de control aéreo de Rio Negro, la tripulación hubiera manifestado que tenía combustible insuficiente, con absoluta seguridad, el accidente no

hubiera ocurrido, pues en ese instante era posible, una maniobra de aterrizaje tranquila y manejable……..todo se pudo haber evitado, si la tripulación de Lamia, cuando ingreso al espacio aéreo de aproximaciones al Aeropuerto de Rio Negro hubiera pedido prioridad falta de combustible. Pero no lo hizo, sino al final, cuando solo le quedaban gotas de combustible en las mangueras de la aeronave, y ya el accidente era inevitable" [...] Interesante declaración. Nosotros afirmamos lo mismo. Esa es nuestra tesis. Y la demandada lo confiesa. El combustible alcanzaba. Como había alcanzado en los otros viajes IDENTICOS, en la misma ruta. Lo increíble de ésta afirmación, que agradecemos, es que contradice el propio informe de AEROCIVIL, de la Junta Investigadora, quien Subtitula "falta de combustible" en la propia caratula del informe.

Pero quien no permitió que se salvaran, al no entregar vectores (JAMÁS LO HIZO) y conducir a la tripulación HACIA LA PISTA, y no HACIA EL VOR, donde estaban las montañas, mandarlo a virar a la izquierda, cuando era a la derecha, y luego decirle "Capitán usted está a 0,1 NM del VOR, y luego 27 segundos más tarde, Capitán usted está a 8,2 NM de la pista, para que realmente se estrellara "al lado del VOR", es decir no estaba en el VOR en aquel momento, ni tampoco estaba a 8,2 NM de la pista, sino "atrás del VOR, y por eso, allí se mataron, fue la Controladora Aérea, quien con sus errores y fallas, y su negativa a darle vectores (orientación) a la tripulación, lo que culmino una fatídica labor de Aerocivil, que comenzó meses antes cuando autorizaron a Lamia Corporation S.R.L. a volar a Colombia, y darle planes de vuelo fuera de normativa y sin cobertura de seguros para Colombia. DESTACAMOS, honorables Magistrados: La Tripulacion de la aeronave había asumido el riesgo de volar con la cantidad de combustible que le permitía aterrizar exitosamente. Pero al momento de aterrizar, AEROCIVIL por error creo un RIEGO

ADICIONAL consistente en ordenar que en vez de aterrizar, previo suministro de los vectores correspondientes, se pusiera a sobrevolar porque SUPUESTAMENTE se estaba manejando una EMERGENCIA. [...] Emergencia inexistente, por cuanto lo que se había presentado minutos antes de que el avión de LAMIA apareciera en escena era una simple solicitud de PRIORIDAD formulada por el avión de VIVA COLOMBIA y respecto al cual ya tal aeronave de VIVA COLOMBIA había informado que el hecho generador de su solicitud de prioridad ya había sido resuelto satisfactoriamente. Es decir, ya no era necesaria la prioridad solicitada. Mucho menos era necesario que la Controladora Aerea, con base en tal solicitud de PRIORIDAD ya superada, procediera a manejar una EMERGENCIA que solo existió en su imaginación. Con el agravante de que ya dentro del manejo de la EMERGENCIA AEREA FICTICIA incurrió en yerros adicionales desencadenantes de la tragedia. [...]

Nada tiene que ver RICARLDO ALBERTO ALBACETE VIDAL con la operación de LAMIA Corporation, y muy por el contrario, la responsabilidad de Lamia Corporation, está muy ligadas a la negligencia, y falla en el servicio por parte de Aerocivil, que es nuestra demandada, y como reconoce el apoderado de Aerocivil, "….todo se pudo haber evitado…". AEROCIVIL lo pudo haber evitado mucho antes, al principio cuando no reviso las credenciales de las tripulaciones y de la aeronave, cuando la dejo volar, aterrizar y despegar en aeropuertos colombianos, sin cobertura de seguros, cuando le expidió sendos permisos de sobrevuelo fuera de norma. Cuando no lo atendió, cuando y como debía, ante la emergencia, cuando "decreto" una emergencia de Viva Colombia, que nunca existió, cuando le negó los vectores a la pista, cuando lo bajo a 10.000 pies (usted dice que no, ¿entonces las grabaciones cuando dice: "capitán necesito bajarlo a uno cero mil en lo practicable",

¿también fueron trucadas?. DESTACAMOS en resumen: Existe en Venezuela una empresa que dentro de su nombre contiene la palabra LAMIA. Tal empresa no es la misma ni tiene vínculo alguno con LAMIA CORPORATION SRL de Bolivia, arrendataria de la aeronave accidentada, de la cual era Arrendador el propietario de la misma, RICARDO ALBERTO ALBACETE VIDAL, el aquí demandante. [...]

> *Con base en el Reglamento Aeronáutico de Colombia 3.6.3.5.6, normatividad que orienta la gestión regulatoria de evaluación, aprobación y verificación de vuelos no regulares internacionales de tipo chárter y bajo el cual la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, se dio trámite ante la UAEAC al requerimiento de vuelo del CP 2933 mediante una solicitud de una empresa FBO en Colombia, con fecha 28 de noviembre a las 13:36 hrs, que incluían los formatos correspondientes, los cuales contienen información técnica, como características de las aeronaves, rutas, pesos, número de pasajeros, PBMO, datos referentes a rendimiento operacional. Esta información y formatos fueron evaluados con base en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos RAC y documentos regulatorios, que proveen normas de aplicación en la industria aeronáutica para vuelos no regulares chárter internacionales, como fue el vuelo del CP 2933, el cual fue autorizado y registrado en el formato de solicitud de vuelo chárter con fecha 28 de noviembre de 2016. Durante el trámite de evaluación y aprobación de vuelos no regulares internacionales chárter, (solicitud vuelos no regulares chárter), no se emitió concepto de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil (Antiguamente Secretaría de Seguridad Aérea), ni se realizó un estudio y análisis exhaustivo de los seguros vigentes de la aeronave, el cual contenía una cláusula de exclusión para operación en Colombia. La solicitud fue autorizada el 28 de noviembre de 2016 por parte de la Autoridad Aeronáutica.*

Este accidente, como casi todos los accidentes aéreos, es la

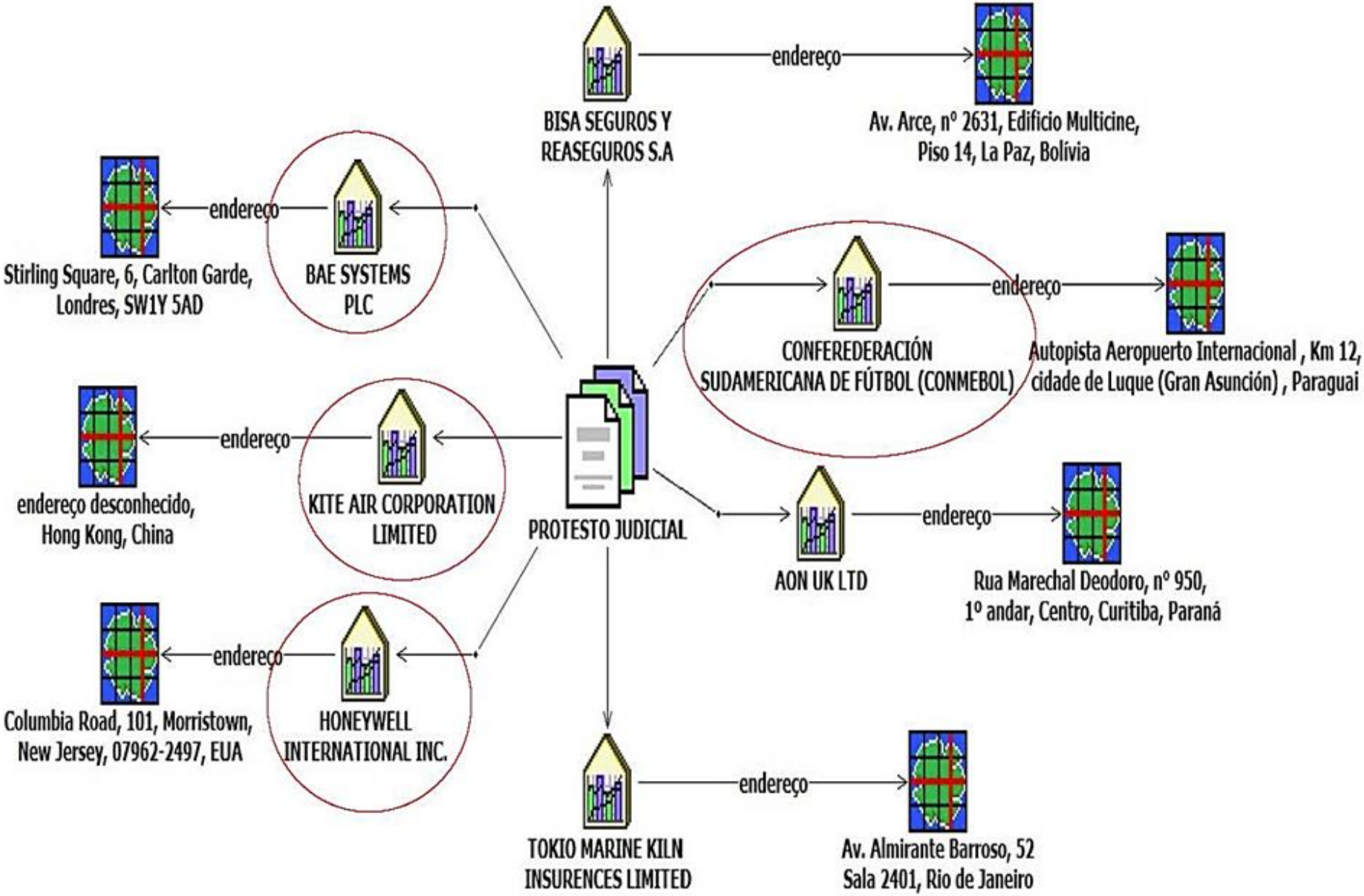
confluencia de muchos factores, pero el que CONTRIBUYO y FUE DETERMINANTE, para que esa suma de errores se convirtiera en un accidente fatal, se debe a la pésima, errada, confusa y desacertada orientación de Control Aéreo de aproximación de Rio Negro, y lo demostraremos.DESTACAMOS que Aerocivil Colombia sabia que de acuerdo con la Póliza de Seguros no le era permitido a la AERONAVE siniestrada aterrizar en aeropuertos diferentes al comprendido dentro de la AEROVIA INTERNACIONAL que tenia como destino el Aeropuerto Internacional JOSE MARIA CORDOBA de Rionegro que sirve a la ciudad de Medellin. [...]

En la página 11, dice que no es cierto que la controladora Aérea es la encargada del aterrizaje y despegue de las aeronaves. Estamos de acuerdo. Ella es la responsable del "Control Aéreo" en las proximidades y respecto a las "aproximaciones" del aeropuerto José María Córdoba, que consiste entre otras, en ordenar el tráfico aéreo, atender las llamadas y resolver lo conducente a orientarlas para que procedan hacia el aeropuerto José María Córdoba, y también cuando despegan a conducirlos y orientarlos para que puedan dirigirse hacia su destino en cumplimiento de todas las normas que rigen la materia. Ciertamente ni los aterriza, ni los despega. Lo hace exactamente en el proceso antes del aterrizaje, y también luego del despegue. De allí la importancia de su trabajo. De allí la responsabilidad de sus actos. De lo que se trata en este caso, es nuestra denuncia sobre la forma errónea, irresponsable, confusa, contradictoria con la cual manejo el "espacio Aéreo" bajo su control, y que, en esa noche fatídica, su incompetencia llevo a que precisamente el avión de LAMIA LMI2933 no pudiera aterrizar. Jamás los condujo a la pista. Se negó a darles vectores, y luego les informo erróneamente su posición. El apoderado de la demandada tiene razón, ella no los aterriza, ni los despega. Ella lo que finalmente hizo, esa noche del 28 de noviembre con su proceder, fue

impedir que aterrizara. [...] Honorables Magistrados, y Honorable Magistrada Ponente: Queremos respetuosamente llamar su atención, referente a la forma en la cual, la Institución Pública, Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil, enfrenta esta demanda. Esta totalmente acreditado en autos, que la referida institución tiene contratada una Póliza de Seguros, para cubrir cualquier "Falla en el servicio", por parte de sus funcionarios, en especial por los Controladores Aéreos. La mencionada póliza, tiene una cobertura que supera los UN BILLON TRESCIENTOS CINCUENTA MIL MILLONES DE PESOS, equivalentes a más de USD 400 millones de dólares. [...]

[...] y que la participación de Aerocivil, con su sistemática falla en los diferentes servicios de administración, control, inspección, certificación, seguridad y control aéreo, contribuyeron y fueron factor determinante en el fatídico accidente de la aeronave LMI 2933. [...] pues fue una combinación de una tripulación irresponsable y temeraria, que amparada por la complicidad de una administración del espacio aéreo colombiano, por parte de la Unidad Administrativa AEROCIVIL, ineficiente, incompetente, irresponsable, permisiva, falaz, encubridora de irregularidades, algunas con las características de conducta punible, que no denuncia, diletante, soberbia, temeraria, hasta el punto que promueve a cargos superiores a los que actuaron con manifiesta negligencia, que resulto criminal en cuanto se produjo el homicidio culposo de 71 personas [...] Por eso es por lo que no nos queda la menor duda, que no solamente, LAMIA tiene la culpa, también la tiene LA SUYA, me refiero a AEROCIVIL, la suya de usted, como acostumbran a decir los mejicanos. [...] Estimado apoderado de Aerocivil. Le solicitamos tenga un atisbo de nobleza y dignidad. No siga novelando una defensa, que no tiene razón. Declárese culpable. LO ES. Y aquí está demostrado.

DEMANDADOS NO PROTESTO JUDICIAL MOVIDO PELA CHAPECOENSE



Segue uma síntese das responsabilidades suscitadas no Protesto Judicial antes diagramado:

- **Confederación Sudamericana de Fútbol (Conmebol):** responsável por agenciar a contratação havida entre a LaMia e a Associação Chapecoense de Futebol. A Conmebol tinha inequívoco conhecimento das precárias condições que a LaMia operava e, mesmo assim, insistiu em sua contratação pela Associação Chapecoense de Futebol;

- **Kite Air Corporation Limited:** proprietária da aeronave. Mesmo não operando o voo diretamente, permanece responsável pelos danos causados pelo uso da aeronave, na qualidade de proprietária;

- **Bae Systems PLC:** fabricante da British Aerospace 146/Avro RJ85, Registration Number CP2933, Serial Number E2348 (aeronave envolvida no acidente). Bae falhou: **(i)** em não informar que a aeronave tinha uma autonomia de voo menor do que as 1,970 mi por ela especificada; **(ii)** em não informar que a taxa de consumo de combustível desta aeronave era superior que a taxa de consumo por ela especificada; e **(iii)** na fabricação da aeronave em desconformidade com a autonomia e consumo por ela especificadas;

- **Honeywell International Inc:** fabricante do

sistema de gerenciamento de voo da aeronave. Há indícios de falhas no sistema de gerenciamento de voo e, por consequência, imputáveis à Honeywell, como por exemplo: **(i)** falha na sincronização com o sistema de consumo de combustível; **(ii)** falha em informar o atual e verdadeiro nível de consumo de combustível da aeronave, assim como calcular o volume restante disponível; **(iii)** falha em comunicar os pilotos e a tripulação acerca da suficiência do combustível em relação ao plano de voo; **(iv)** falha em rejeitar o plano de voo proposto, que culminaria na inadequação da reserva de combustível ao tempo de chegada no destino; ainda **(v)** falha em rejeitar a alteração do plano de voo feita durante o percurso, resultando na inadequação da reserva de combustível ao tempo de chegada no destino;

- **Bisa Seguros Y Reaseguros S.A:** era a seguradora responsável pela apólice que dava cobertura ao voo em discussão. A apólice de seguro comercializada pela Bisa tinha manifestas incompatibilidades com as operações realizadas pela LaMia. Em específico, existem excludentes territoriais que, sabidamente, desnaturavam o próprio contrato de seguro, na medida em que eram incompatíveis com os voos realizados pela LaMia, incluindo, o voo da equipe da Associação Chapecoense de Futebol. A Bisa, ainda, tinha inequívoco conhecimento de que a LaMia

transportava jogadores de futebol e, mesmo assim, contratou uma apólice com uma cobertura absolutamente incompatível com o risco envolvido no transporte desta classe de passageiros. Ainda, por exigências regulamentares, a Bisa tinha o dever de informar qualquer irregularidade em relação à apólice firmada com a LaMia, respondendo por sua desídia em informar as autoridades;

- **Aon UK:** era a corretora/conselheira que intermediou a contratação da apólice de seguro pela a LaMia. A Aon UK, mais do que ninguém, sabia das incompatibilidades expressas no item relacionado à Bisa Seguros Y Reaseguros e, mesmo assim, orientou a sua contratação. A Aon UK também tinha acesso aos contratos de transporte firmados pela LaMia, a fim de verificar a cobertura do voo contratado pela apólice de seguro. Mesmo assim, deixou de informar qualquer irregularidade em relação à apólice firmada com a LaMia ou ao voo que seria realizado para a equipe da Associação Chapecoense de Futebol;

- **Tokio Marine Kiln Insurences Limited:** era uma das resseguradoras que, solidariamente, respondia pela apólice de seguro da LaMia. As resseguradoras – incluída aí a Tokio Marine – sabiam das incompatibilidades expressas no item relacionado à

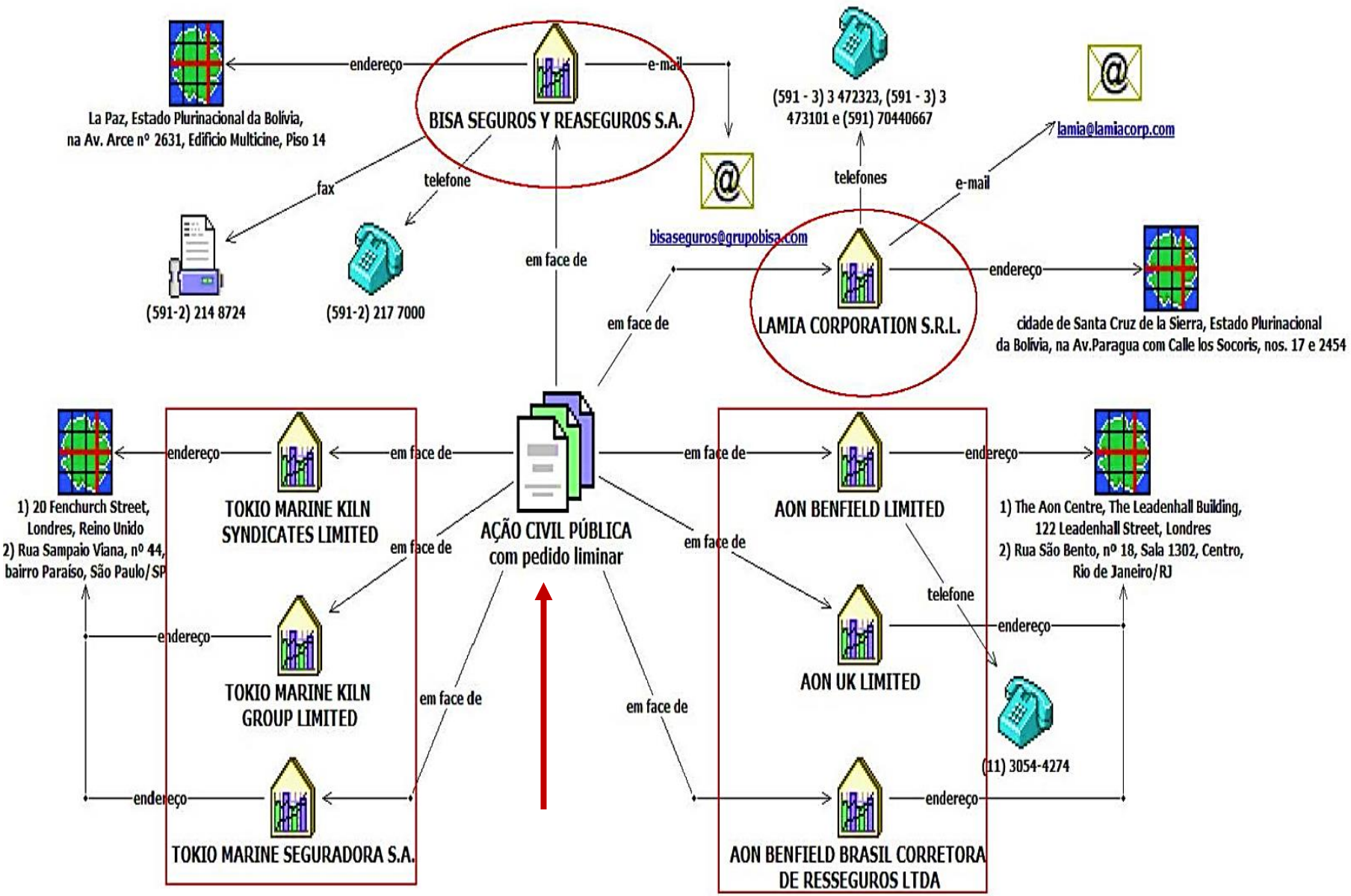
> Bisa Seguros Y Reaseguros e, mesmo assim, anuíram com a sua contratação. Há inequívoco conhecimento da Tokio Marine e demais resseguradoras acerca dos passageiros que a LaMia costumava transportar, bem como das rotas e destinos por ela praticadas. Nesse sentido, também pode ser responsabilizada pela insuficiência/inadequação do seguro contratado.

Corre ainda na 2ª Vara Federal de Chapecó/SC uma **Ação Civil Pública** (Inquérito Civil n° 1.33.012.000194/2019-26), de natureza consumerista, para a tutela de direitos individuais homogêneos, objetivando a condenação dos réus à obrigação de pagar o ressarcimento/indenizações pelos danos materiais e morais sofridos pelas vítimas sobreviventes e familiares/sucessores das vítimas falecidas.

Mencionada Ação Civil Pública decorre do notório acidente aéreo ocorrido em 29 de novembro de 2016, na República da Colômbia, com avião da empresa LaMia (voo LaMia 2933), que transportava a delegação da Associação Chapecoense de Futebol, jornalistas e outras pessoas (todos nacionais brasileiros, abrangidos por esta ação), bem como os próprios tripulantes da aeronave e pessoas ligadas àquela companhia aérea (estrangeiros não abrangidos no objeto desta ação).

O diagrama a seguir explicita e identifica todos os envolvidos na mencionada Ação Civil Pública (empresa aérea, seguradora, resseguradora e corretora de seguro):

AÇÃO CIVIL PÚBLICA - ENVOLVIDOS



Considerando que a Lei Complementar nº 75/1993, em seu artigo 6º, inciso VII, "c" dispõe **ser função institucional do Órgão Ministerial da União promover o inquérito civil e a ação civil pública para a proteção dos interesses individuais indisponíveis, difusos e coletivos**, relativos às comunidades indígenas, à família, à criança, ao adolescente, ao idoso, às minorias étnicas e ao consumidor;

Considerando **o conteúdo do notícia de fato 1.33.012.000194/2019-26**, autuada a partir de representação formulada pela Sra. Dhayane Nicola Pallaoro Vicenzi, dando conta de que **suposta omissão das seguradoras em efetuar o pagamento das indenizações decorrentes do acidente aéreo envolvendo a delegação da Chapecoense**, ocorrido em 29 de novembro de 2016, na cidade de Rio Negro, Colômbia;

Resolve **instaurar INQUÉRITO CIVIL** para a regular e formal coleta de elementos destinados a auxiliar a formação de convicção acerca da matéria versada, devendo o setor jurídico desta Procuradoria da República registrar a presente portaria no sistemas eletrônicos e encaminhá-la para publicação, nos termos do art. 5º da Resolução CSMPF n. 87/2010 c/c o art. 4º da Resolução CNMP n. 23/2007, vinculando-o à 3ª Câmara de Coordenação e Revisão, registrando as informações abaixo na capa dos autos e no sistema ÚNICO:

Interessado: **Ministério Público Federal**.

Resumo: **apuração de possíveis omissões das seguradoras em efetuar o pagamento das indenizações decorrentes do acidente aéreo envolvendo a delegação da Chapecoense, ocorrido em 29 de novembro de 2016, na cidade de Rio Negro, Colômbia**;

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RÉU: TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED
RÉU: TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED
RÉU: LAMIA CORPORATION S.R.L
RÉU: BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A
RÉU: AON UK LIMITED
RÉU: AON BENFIELD LIMITED
RÉU: AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA
RÉU: TOKIO MARINE SEGURADORA S.A.

PORTARIA Nº 14, DE 13/11/2019

A retrocitada **Ação Civil Pública** imputa Responsabilidade Civil aos envolvidos, nestes termos:

- **LaMia Corporation S.R.L. -** O trágico acidente ocorreu por grave culpa da ré LaMia, em razão de que a tripulação, afora os outros elementos configuradores da negligência e da imprudência, sabia do baixo nível de combustível da aeronave e, embora previsível a grande possibilidade de ocorrência de um evento danoso, resolveu realizar o transporte até o aeroporto de destino. A ré LaMia responde objetivamente pelos danos (materiais e morais) causados às vítimas e seus familiares/sucessores, decorrentes do acidente aéreo. Assim, resta patente a responsabilidade civil da ré LaMia, causadora direta do acidente aéreo, pelos danos morais e materiais causados às vítimas/familiares/sucessores.

- **Bisa Seguros Y Reaseguros S.A. -** A responsabilidade contratual da ré Bisa provém do contrato de seguro firmado com a também ré LaMia, em que se comprometia a indenizar, em caso de sinistro, todas as reparações decorrentes da responsabilidade civil daquela companhia. Há ainda, no presente caso, culpa aquiliana (responsabilidade extracontratual), na medida em que a ré Bisa

concorreu para a ocorrência do evento danoso, pois **(i)** não emitiu a obrigatória comunicação ao órgão estatal de aviação civil DGAC – Direção Geral de Aeronáutica Civil sobre os "alegados" atrasos no pagamento do prêmio da apólice firmada com a empresa de transporte aéreo - o que ensejaria a suspensão da autorização de voos concedida à LaMia Corporation S.R.L., o que teria evitado o desastre – e **(ii)** anuiu com a emissão da última apólice de seguro da empresa LaMia, totalmente inadequada aos riscos e possíveis danos envolvidos na operação daquela companhia aérea, os quais eram do total conhecimento dos corretores, seguradora e resseguradores, permitindo a "temerária" retomada das operações da empresa LaMia.

- **Aon Benfield Limited, Aon UK Limited e Aon Benfield Brasil Corretora de Resseguros Ltda -** A corretora Aon UK Limited intermediou a contratação de seguro entre a transportadora LaMia e a seguradora Bisa, bem como entre os resseguradores da apólice. A corretora de seguros tinha plena ciência dos serviços prestados pela LaMia a equipes de futebol, para viagens por países da América Latina, inclusive em países andinos (em especial Colômbia e Bolívia), e, consequentemente, que a apólice negociada não atendia aos elevados riscos dos serviços prestados pela LaMia. Ademais, a

ré Aon, ao buscar obstinadamente a celebração do contrato de seguro, olvidando completamente a situação econômica da empresa LaMia (que estava à bancarrota, pois tentou economizar até mesmo na quantidade de combustível do voo, o que basicamente causou o desastre aéreo), concorreu para a produção do evento danoso ao entregar um seguro que, longe de cobrir os riscos envolvidos, apenas constituiu um elemento pro forma (burocrático), que permitiu à LaMia retomar (de forma absolutamente temerária) a realização do serviço de transporte aéreo.

- **Tokio Marine Kiln Syndicates Limited, Tokio Marine Kiln Group Limited e Tokio Marine Seguradora S.A. -** A responsabilidade da ré Tokio Marine Kiln Syndicates Limited se dá pela natural posição de garante em relação à seguradora Bisa, decorrente da apólice de resseguro firmada com ela, bem como em decorrência da aceitação/homologação da temerária proposta de seguro criada pela corretora Aon. Sendo a emissão do seguro *conditio sine qua non* da ocorrência do evento danoso, a anuência da resseguradora com essa irregular apólice de seguros representa coparticipação no exsurgimento do desastre. Dessa forma, resta patente que as rés Tokio Marine Kiln Syndicates Limited, Tokio Marine Kiln Group Limited e Tokio

Marine Seguradora S/A respondem como garantes em relação à posição de resseguradora, bem como respondem solidariamente, contratual e extracontratual por ter, a primeira, a condição de resseguradora líder da apólice contratada pela empresa LaMia e ter ainda concorrido para a causação do dano.

DA APURAÇÃO ADMINISTRATIVA (APS)

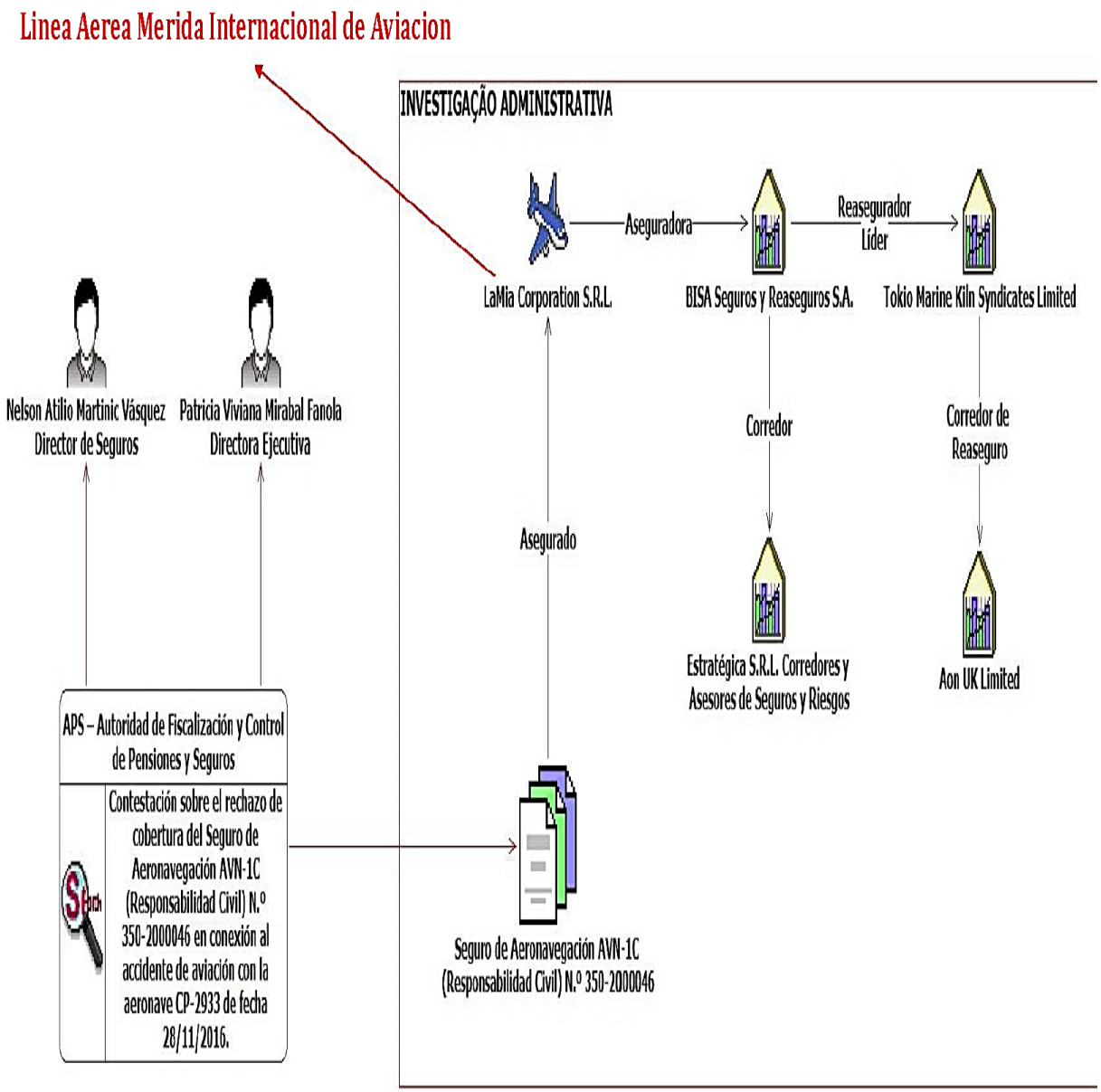
A Autoridade de Fiscalização e Controle de Pensões e Seguros (APS), espécie de Susep boliviana, avalia a rejeição da cobertura do seguro de aeronavegação AVN-1C (Responsabilidade Civil) nº 350-2000046, relativo ao acidente aéreo com a aeronave CP-2933, ocorrido em 28 de novembro de 2016.

- **Asegurado:** LaMia Corporation S.R.L.
- **Aseguradora:** BISA Seguros y Reaseguros S.A.
- **Corredor:** Estratégica S.R.L. Corredores y Asesores de Seguros y Riesgos
- **Corredor de Reaseguro:** Aon UK Limited
- **Reasegurador Líder:** Tokio Marine Kiln Syndicates Limited

Tal avaliação decorre de contestação apresentada pela Associação dos Familiares das Vítimas do Voo da Chapecoense (AFAV-

C), em razão da negativa de cobertura de seguro por parte da Bisa Seguros y Reaseguros S.A. (carta DAC-170/2017, de 21/02/2017).

Registre-se que a tripulação da LaMia (toda formada por bolivianos) foi indenizada pela **apólice nº 352-2000011**.



Segue a contestação da AFAV-C para cada um dos pontos alegados pela Bisa.

1. **Exclusión de Limite Geográfico**

Por los documentos que tuvimos acceso, comprobamos que el corredor de reaseguros y el corredor de seguros tenían pleno conocimiento de que el asegurado LaMia hacia vuelos frecuentes a Colombia y también de sus preocupaciones con esa exclusión, la cual trató como irónica en una de las comunicaciones con los corredores (Anexos 10 y 11). Vemos que por mediante el código de comercio Hubo una aceptación tácita de la modificación de la clausula en su tiempo dado que como esta en los anexos hubo una queja y no hubo respuesta real, sino se dio como ironía al caso.

Sin embargo, de lo anterior, en la reunión sostenida en las oficinas de BISA de fecha 04/10/2018, fuimos informados por el Señor Alejandro MacLean de que la aseguradora no tenía conocimiento de tales informaciones de los corredores (seguros o reaseguros), en contrario de lo que establece el artículo 23 inciso A) "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 la ley N.º 1883 - Ley de Seguros.

Así mismo, el "desconocimiento" por parte de la aseguradora BISA de las acciones de los corredores de seguros y reaseguros no debe de ser de impacto al alcance de la cobertura del seguro.

En adicional, la aceptación/aprobación/confirmación de fecha 01/12/2016 por parte del reasegurador líder, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited, refuta cualquier rechazo posterior a la cobertura bajo la mencionada póliza. (Anexo 6).
Así mismo, que no es posible que la exclusión geográfica sea un destino frecuente de la empresa asegurada, dado que es el destino programado al vuelo, quitando toda seriedad al contrato y excluye a la realidad del asegurado.
Dado también que no era el primer vuelo, a Colombia y al haber abstención de opiniones, o contradicciones por parte del asegurado, se produjo un silencio administrativo, el cual se procede con la aceptación de la prescripción de la clausula.

2. **Prima en Mora**

En el momento del trágico accidente la póliza se encontraba vigente, aunque existían primas en mora.

La aseguradora no hizo ningún reporte a la DGAC anterior sobre tema, como lo hizo en 01/2016 cuando se suspendió la póliza anterior por incumplimiento de pagos. (Anexo 13)

De acuerdo a las informaciones del Señor Alejandro MacLean en la reunión sostenida en fecha 04/10/2018, ese punto no es determinante para el rechazo porque la cobertura de reaseguro era válida en el momento del accidente y cómo ya explicado el riesgo es100% reasegurado.

3. Exclusión Precedente

Todo acto hecho o no por el piloto en el momento del accidente no corresponde ni conlleva a ninguna actitud por parte de los pasajeros, toda vez que el error, no fue doloso sino un error humano de cálculo, el cual ha llevado a quitar la vida de una gran mayoría de los pasajeros. Este punto es totalmente refutable desde el principio que las victimas nada tuvieron que ver con el hecho, el piloto nunca intento quitarse la vida proporcionalmente, peor aún hacer actos temerarios; también refutamos totalmente esta exclusión dada que desde el punto de vista que el Seguro ha sido activado por la tripulación (el piloto hace parte de la tripulación), y ya han recibido su indemnización, y no así el seguro no efectuá lo mismo con los pasajeros dejando la pregunta: ¿Qué culpa tienen los pasajeros al momento de abordar un avión? Como confirmamos por el Anexo 3 el finiquito no establece este argumento y si según la aseguradora son ellos, la tripulación los culpables, porque ha cancelado en su totalidad al seguro de ellos y a lo de los pasajeros ha dejado suspendida

4. Agravación de riesgo

Es de conocimiento general que los pasajeros como deportistas y políticos tienen una gran relevancia al seguro, y a su gestión de riesgo, no obstante, no era el primer vuelo chárter de esta empresa con pasajeros de ese escalón, es mas a su momento en ese mismo año, la empresa LaMia, se van gloriaban de ser "la trasportadora de la copa sudamericana", demostrando que no fue un hecho aislado, sino de conocimiento público, y más aun de sus corredores que en los anexos, muestran tener conocimiento del tipo de pasajero que la empresa transportaba, este error nada tiene que ver con las víctimas, y con su correspondiente seguro, sino es de relevancia única y exclusiva de la aseguradora y su corredora que no cumplió con su función de declarar, pero esto no quita validez al seguro (Anexos14, 15, 16 e17)
No solamente el Chapecoense ha volado en este avión sino también, Bolívar, The Strongest, la selección Argentina, de la selección Venezolana y otros han cotizado vuelos con el conocimiento de los corredores, todo esto no quita validez al contrato, dado que no anula ni quita valor al seguro, nada más es que una incrementación en el valor de riesgo. Existe suficiente prueba tanto documental como en medios de comunicación que la aerolínea volaba constantemente con servicios a personas de renombre, y el seguro nunca se opuso, dando así una otorgación mediante el silencio administrativo, y los corredores y la aseguradora tenían el total conocimiento de la situación y nunca objeto sino dejo que continuasen los vuelos chárteres de equipos de futbol.

5. Exclusiones Generales AVS104B

Llamar un accidente de este tipo que envuelve gente de conocimiento público, famosos, comunicadores sociales, deportistas, etc., a parte de que estaba haciendo un servicio de transporte a varios equipos para un evento público, legítimo y de conocimiento general, excluye toda ideología de que el hecho sea UNA ACTIVIDAD ILEGAL, sino todo lo contrario, pues para volar en el espacio aéreo boliviano, ellos deberían contar con los respaldos legales necesarios y suficientes, los cuales de notan que era una actividad lícita, de conocimiento general, y de buena

fe, el piloto que murió en este fatídico accidente nunca tuvo la pre intencionalidad de cometer algún accidente y peor aún ningún delito, como fue probado en los informes el solicitó ayuda y se encontraba tan asustado como los demás de la tripulación, siendo así imposible que él tenga la intencionalidad alguna de cometer cualquier acto ilícito. Peor aún en momento que la aseguradora, expone que era de consentimiento de la gerencia, dado que no era de necesidad ni de relevancia hacer tal siniestro, pues solo a ocasionado dolor, y amargura a las personas relacionadas al accidente.

Todas estas exclusiones y aparte de ser dolosas son de una mala índole pues buscan generar un error por parte de la aseguradora para si no poder rescatar la garantía, dejando así vidas desamparadas, por una burocracia desnecesaria pues en el código de comercio en el Art. 1034 establece que todo pago debe ser expreso dentro de los 15 días del siniestro, para subsanar un hecho como este.

Por lo cual venimos ante usted pidiendo que ponga asuntos sobre el caso, mediante **INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA**, y que se haga justicia en favor de los familiares y víctimas que vienen sufriendo por este desgaste físico y emocional, que representa la busqueda de sus derechos, el vuelo tenía dos seguros uno de tripulación y otro de pasajeros, con valores diferentes, pero las exclusiones y detalles de cláusulas deberían ser el mismo, dado que era el mismo vuelo al hacerlo diferente se buscó por medios dolosos que ese produzca un error en el momento de la cobranza del seguro. Solicitamos que se pida expresamente el pago del valor correspondiente por derecho de este seguro a todas y cada una de las víctimas, y familiares, para que se haga justicia. Caso contrario se ejecute las acciones y medidas establecidas por ley para que así se efectúe el pago del seguro a favor de las víctimas, tal como se efectúa en toda la aviación civil internacional.

Les rogamos responda a la brevedad posible ya que el plazo prescriptivo de dos años, según las leyes bolivianas, vence al 28/11/2018 y la expectativa de la aseguradora y corredores es que se llegue a ese plazo y se agoten las posibilidades de las víctimas, como se puede verificar en la carta de Clyde&Co, donde se informa el cierre del "Fondo Humanitario" y que esa es la última chance de firmar el acuerdo (Anexo 18).

Respetuosamente,

Fabienne Belle
Presidente AFAV-C

Abel Dias
Actuario - Experto en Seguros y Aviación

Josmeyr Oliveira
Abogado AFAV-C

Romulo Peredo
Abogado

DAS CONEXÕES POLÍTICAS

No curso das investigações, surgiu uma série de evidências acerca de possíveis conexões políticas dos proprietários da LaMia. Tais evidências constam de mensagens de e-mails, depoimentos prestados e, principalmente, de matérias investigativas postadas na rede mundial de computadores.

A LaMia anunciou, em 2010, o início das operações no Estado de Mérida. Criada após um acordo com o governo de Hugo Chávez para impulsionar o setor aéreo do país, a aérea foi registrada como uma companhia de ciência e tecnologia. Com isso, foi beneficiada com a influência política para levantar dinheiro junto a um fundo de investimento criado pelo governo chinês para estimular a economia venezuelana. Os voos regulares, no entanto, não decolaram. O governador de Mérida à época, o chavista Marcos Díaz Orellana, deu todo o apoio ao projeto, mas foi apontado por Albacete como responsável pelo atraso nos repasses de investimento público e na burocracia.

Em 2013, finalmente, a LaMia levou seus planos para outro Estado venezuelano: Nova Esparta. O governador local, general Carlos Mata Figueroa - um dos mais destacados integrantes do então "núcleo duro" do chavismo – abraçou o plano, mas a mesma situação antes ocorrida em Mérida se repetiu: o investimento público chegou em pequenas doses e a empresa não avançou.

Em janeiro de 2015, Albacete desistiu da operação venezuelana, transferiu as aeronaves para a Bolívia e criou a LaMia

Bolívia, em sociedade com Miguel Quiroga (falecido no acidente), piloto que já voava como instrutor na escola de aviação Aerodinos e era genro do ex-senador boliviano Roger Pinto Molina.

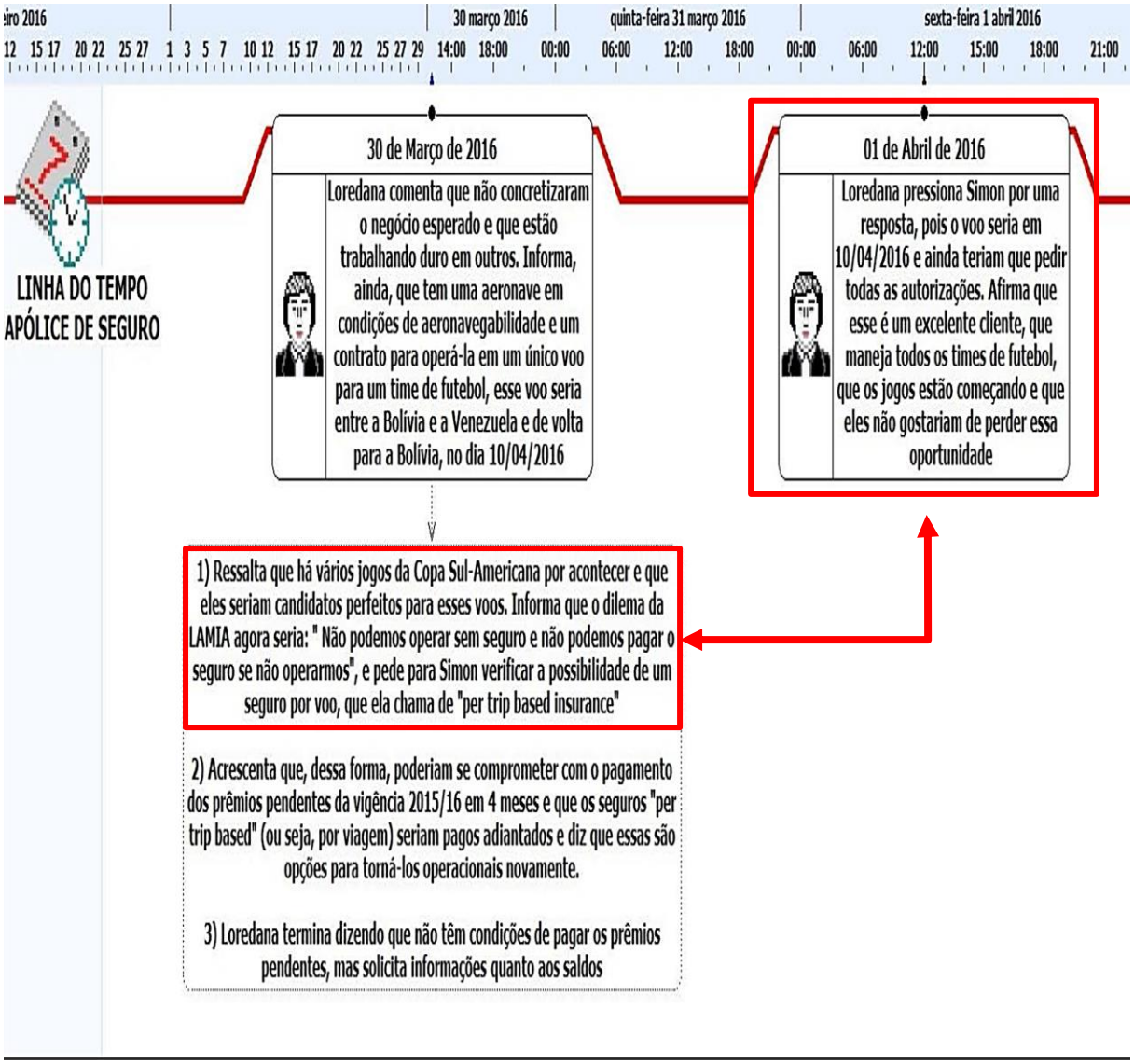
Da Bolívia, o político Ricardo Albacete transferiu-se para a Espanha, mantendo as operações da LaMia a cargo de Quiroga. No país europeu, o fundador da companhia passou a fazer lobby para os negócios da China Sonangol, gigante chinesa do setor de petróleo com sede em Angola. Um dos principais executivos da China Sonangol, Xu Jinghua - mais conhecido pelo nome que adotou, Sam Pa - foi figura-chave na criação da LaMia.

> *"É uma empresa de todos os cidadãos de Mérida. Eu e minha família temos um capital inicial, com um apoio de um investimento chinês" [...] "É um chinês amigo de muito poder aquisitivo que conheci há alguns anos. Já tive empresas na China. Ele nos apoia um pouco com essa operação. Seu nome é Sam Pa e investe em Angola"* – **Ricardo Albacete Vidal se referindo ao chinês Sam Pa na formação da LaMia**.

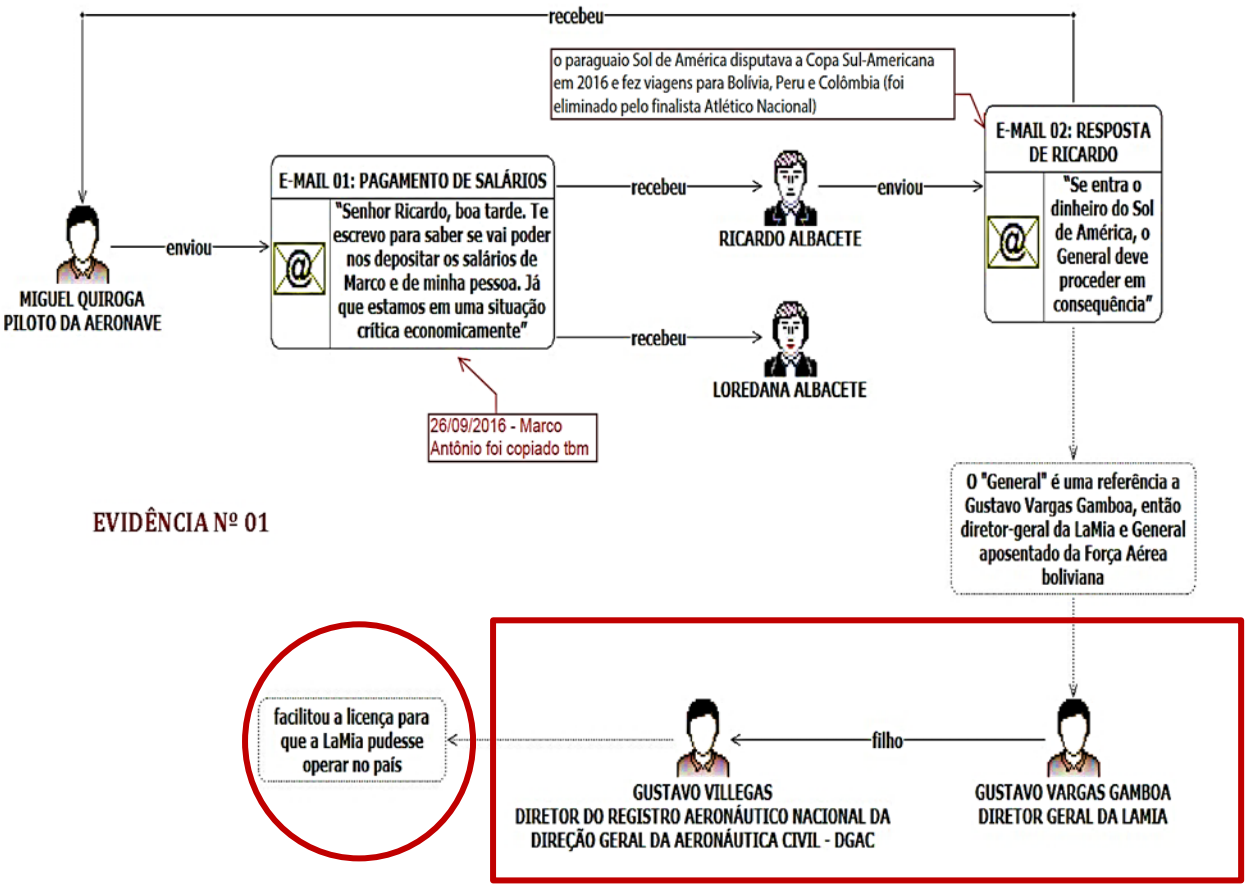
As operações de Sam Pa à frente de investimentos chineses pelo mundo o levaram a sentar-se à mesa com líderes como o presidente do Zimbábue, Robert Mugabe, e o próprio Hugo Chávez.

Pois bem, numa das mensagens que Loredana Albacete troca com a corretora Aon UK, em 01/04/2016, pouco antes da emissão da apólice fraudulenta, em 10/04/2016, ela faz o seguinte registro *"esse é um excelente cliente, que maneja todos os times de futebol, que os jogos estão começando e que eles (LaMia) não gostariam de perder essa*

oportunidade”. Ressalta, ainda, que *“há vários jogos da Copa Sul-Americana por acontecer e que eles seriam candidatos perfeitos para esses voos...”* Muito provavelmente, fazia referência à Conmebol.



Ademais, o Diretor Geral da LaMia, o general aposentado da Força Aérea boliviana Gustavo Vargas Gamboa, é pai de Gustavo Villegas, Diretor do Registro Aeronáutico Nacional da DGAC, órgão boliviano responsável pela certificação de aeronaves e pela fiscalização/regulação dos serviços aéreos na Bolívia.



A Procuradoria Geral da Bolívia informou que o diretor nacional da LaMia, Gustavo Vargas Gamboa, solicitou em 2014 a permissão para importar o avião AVRO RJ 85 (justamente o do acidente) e a obteve de seu próprio filho, Gustavo Vargas Villegas, que era o Diretor do Registro Aeronáutico Nacional da DGAC.

Sobre esse fato, aliás, o vice-Presidente da Bolívia, Álvaro García Linera, denunciou que uma "negociata" de funcionários da DGAC (órgão de controle aéreo da Bolívia) permitiu à companhia LaMia obter o certificado de operação aérea na Bolívia.

> *"Foi uma negociata de funcionários intermédios, que jamais nos comunicaram, porque sabiam que íamos negar a autorização" [...] "houve negligência, desconhecimento das normas e condução arbitrária da capacidade de decisão do Estado" [...] "o caso da*

> *DGAC está claro, estamos diante de funcionários que usaram seu cargo para fazer negócios pessoais. É um delito e deu lugar a um crime. Essas coisas não podem voltar a se repetirem".*

O certificado "indefinido" de operador aéreo da LaMia foi expedido em 31 de julho de 2015 e leva a assinatura do general de brigada aérea Edgar Pereyra Quiroga, que aparece no documento como diretor executivo da DGAC.

A propósito, o referido certificado está acostado aos autos da CPICHAPE e, nele, consta que *"este documento certifica que a empresa LaMia Corporation SRL está autorizada a realizar serviços aéreos não-regulares, doméstico e internacional de transporte de passageiros, carga e correio, segundo se define nas especificações relativas às operações anexadas, de conformidade com seu manual de operações, a lei nº 2902 e a regulamentação aeronáutica boliviana RAB Partes 121/119".*

Outrossim, o ex-jogador Neto confirmou em seu depoimento na CPICHAPE que o piloto da LaMia, Miguel Quiroga (falecido no acidente), mencionou o seu parentesco com um político da Bolívia, nestes termos:

> *Eu, o falecido Gil, o Bruno Rangel e o Ananias. Sentamos com o piloto e eu me lembro dele falar coisas referentes à política, que tinha um parente dele que estava no Brasil, porque o Governo boliviano tinha alguma coisa contra um parente dele, não sei se era Deputado, ou Senador, eu não sei o que era, e aquilo ali me marcou muito.*

O piloto, certamente, fazia referência ao ex-senador boliviano Roger Pinto Molina (já falecido), que era, de fato, sogro dele. Nesse contexto, cite-se, ainda, o ex-embaixador boliviano Joaquín Dabdoub Álvarez (já falecido), apontado como parceiro oculto de Albacete na Bolívia.

De modo semelhante, um dos advogados das vítimas, quando depôs na CPICHAPE, insinuou uma ligação entre Ricardo Albacete (proprietário de fato da LaMia) e o ex-vice-presidente da Bolívia, Álvaro García Linera, nestes termos:

> *Nós sentamos lá em uma sala, com o Albacete primeiro; depois, conversamos com o Marco Rocha. O que nós pressionamos na primeira vez, e eu pressionei na segunda, ele teria que ter dito, porque a pergunta era: quem é que colocou? E ele fala com todas as letras, há e-mail inclusive: "Eu ia atrás de jogos e eu ligava". Sinceramente, nós não acreditamos nisso; nós não acreditamos. Há alguma coisa por trás, porque lá na Bolívia, inclusive, fala-se muito claramente que o ex-Vice-Presidente – ah, eu esqueci o nome, o ex-Vice-Presidente da Bolívia – é o dono real, com o Albacete, da LaMia. Também é outro que está com problemas sérios lá, e o Marcos não nos contou. [...] "Albacete, fale, quem é que estava por trás?", para tentarmos descobrir se teríamos a possibilidade de mais algum responsável. Eles estão fechados, mas, sinceramente, é a minha opinião, não sei a do Marcel, jogo para você, mas a minha opinião é de que eles não falam a verdade nesse ponto.* ***- Josmeyr Oliveira***

A identificação dessa suposta conexão política seria importante, na medida em que poderia explicar a entrada da LaMia nos campeonatos conduzidos pela Conmebol.

PROVAS EMPRESTADAS E DILIGÊNCIAS (ANÁLISES)

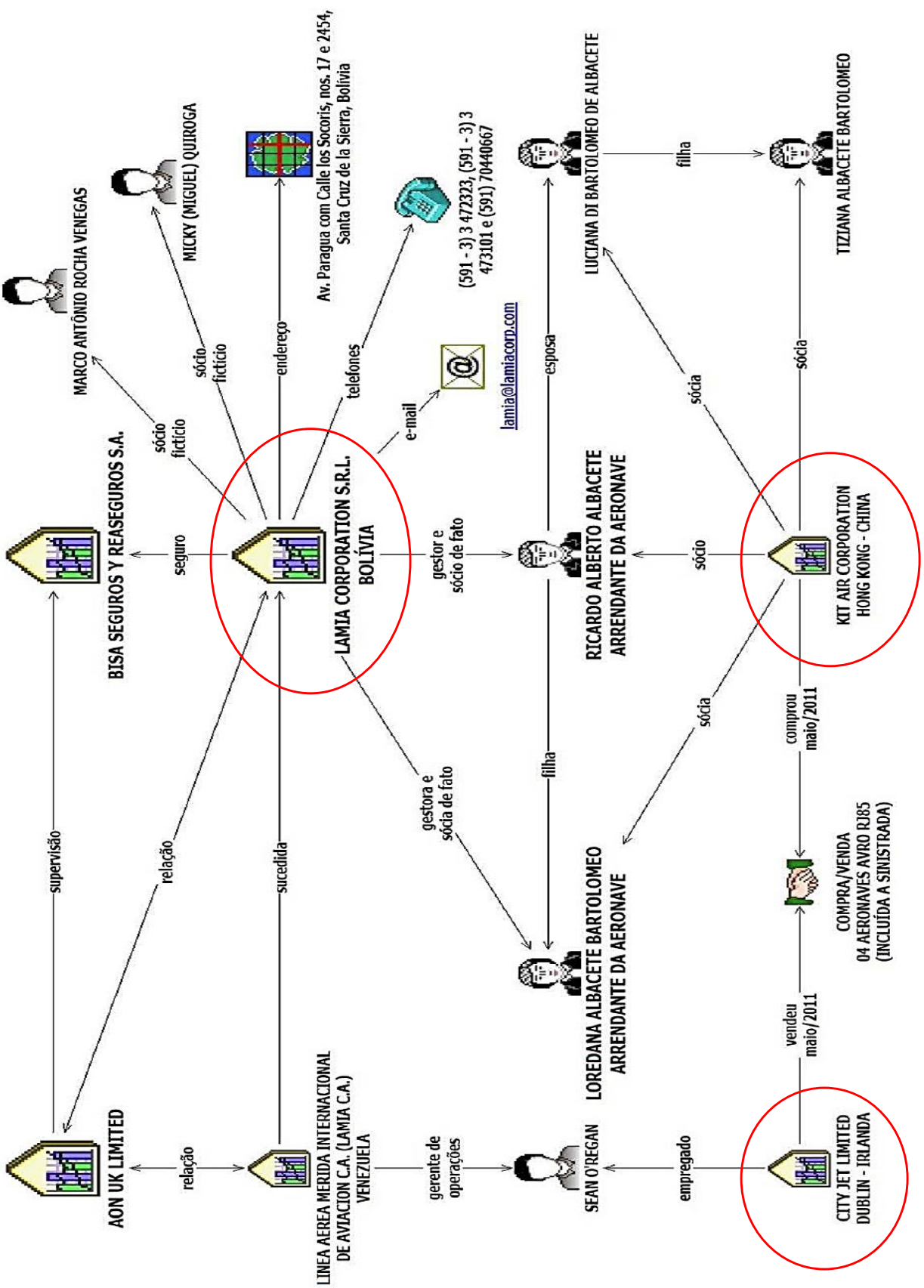
DAS PROVAS EMPRESTADAS

1. Consta dos autos da CPICHAPE um relatório de análise documental dos seguros aeronáuticos das empresas LaMia C.A., Aruba LaMia e da LaMia SRL, **expedidos entre 2011 e 2016**.

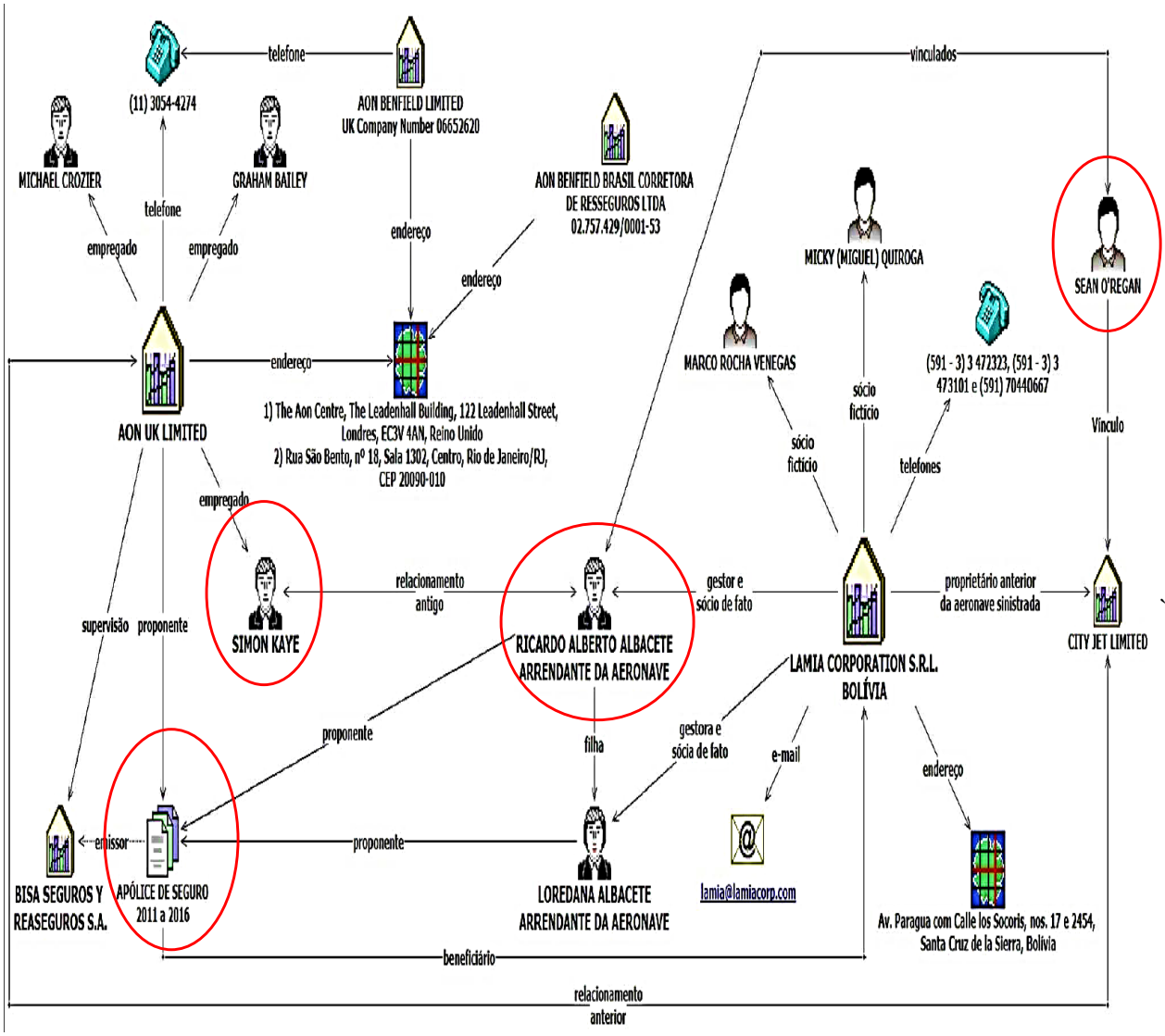
Segue a síntese, pela relevância histórica e cronológica, dos fatos explicitados nesse documento e que ora são investigados:

- **Compra das aeronaves:** *Em maio/2011, a Kite Air Corporation, uma empresa sediada e sob as leis de Hong Kong/China, representada por Loredana Albacete, compra da empresa CityJet Limited, uma empresa limitada por ações com sede principal em Dublin/Irlanda, 4 aeronaves AVRO RJ85 de serial numbers: E2349; E2350; E2348 (aeronave sinistrada) e E2370. Os proprietários da Kite Air são em partes iguais: Ricardo Albacete, Maritza Luciana Di Bartolomeo de Albacete (esposa de Ricardo), Loredana Albacete Bartolomeo e Tiziana Albacete Bartolomeo (filhas de Ricardo). De acordo com a cláusula 14 do contrato, o Comprador deverá manter, pelo período de 2 anos, a contar do "delivery" das aeronaves, apólice de seguro de Responsabilidade Civil (Comprehensive Aircraft Liability Insurance), com um limite mínimo agregado de USD 250.000.000 por ocorrência e deverá nomear o Vendedor como segurado adicional das apólices.*

O diagrama a seguir explicita esse fato:



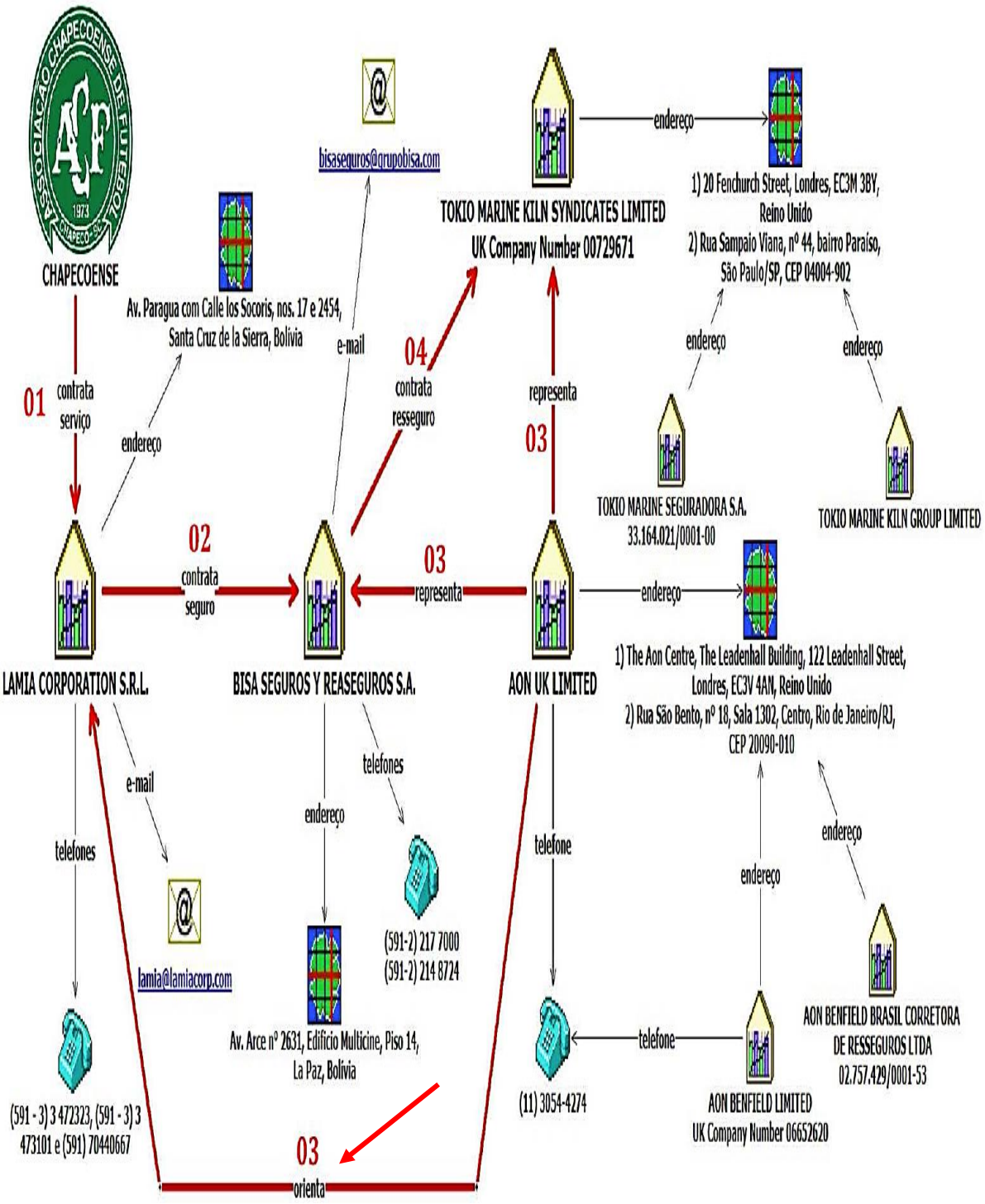
- **LaMia C.A. (Venezuela):** *Após a compra das aeronaves, Ricardo Albacete estabelece na Venezuela a empresa Linea Aerea Merida Internacional de Aviacion C.A., ou LaMia C.A., e incorpora Sean O´Regan como gerente de operações, cedido por CityJet pelo período de 7 meses para organizar e iniciar a empresa. Sean e Ricardo passam a negociar diretamente com Graham Bailey, Michael Crozier e Simon Kaye da Aon UK a colocação das apólices de seguros para a recém-criada LaMia CA.*



- **Relação entre Aon UK e LaMia C.A. (posteriormente Aruba LaMia e LaMia SRL):** *A LaMia C.A. "herdou" o relacionamento da CityJet com a Aon UK, negociando suas apólices diretamente com o corretor de resseguros e emitindo os "frontings" com as seguradoras locais sob supervisão e orientação de Londres (Aon UK). Posteriormente, LaMia C.A. retransmite esse relacionamento à Aruba LaMia e LaMia SRL, sendo claro que não há cessação no relacionamento entre Ricardo Albacete ou Loredana Albacete e os responsáveis na Aon UK, principalmente Simon Kaye que acompanha a colocação do seguro das aeronaves desde que elas eram propriedade da CityJet.*

- **Compromisso da Aon UK com a LaMia C.A. (posteriormente Aruba LaMia e LaMia SRL):** *Através do documento denominado "TOBA - Terms Of Business Agreement" e resumo denominado "Client Information – v3", a Aon UK apresenta à LaMia C.A. seu compromisso com o cliente. Repetidas vezes a Aon UK afirma e reafirma seu posicionamento como "advisor" do cliente, sendo contundente em definir seus serviços como: "Salvo disposição em contrário por escrito, o escopo dos serviços ("Serviços") é fornecer e fazer recomendações à você sobre os contratos de seguro apropriados*

depois de avaliarmos suas demandas e necessidades e para organizar e administrar contratos de seguro em seu nome, incluindo lidar com sinistros sobre contratos de seguro que colocamos." (passo 03 do diagrama que se segue)



- **Apólices vigência 2011/12:** *Para a vigência 2011/12, não fica claro a existência de apólice de seguro. Há drafts de contratos (Slips) da Aon UK e informações na planilha de resumo das apólices, mas não há evidências de que a apólice foi emitida. Há e-mail do Graham Bailey confirmando para Ricardo que as datas de início teriam uma "derrapagem" para janeiro/12.*

- **Apólices vigência 2012/13:** *Em janeiro/12 foram emitidas apólices de seguro, conforme segue: Segurado: LaMia C.A.; Vigência: de 10/01/2012 a 10/01/2013; Coberturas principais: Casco e Peças Sobressalentes "todo risco", Responsabilidade Civil e Acidentes Pessoais; Limites: Casco (Hull): USD 6.000.000/por aeronave; Responsabilidade Civil (Liability): USD 300.000.000, limite único combinado. Em seguida são nomeados segurados adicionais CityJet, como vendedor das aeronaves, e KiteAir, por seu interesse financeiro nas aeronaves.*

- **Aprovações na Venezuela:** *De acordo com e-mails de Sean à Aon UK, em **abril/12**, o governo da Venezuela bloqueou o processo de AOC (Air Operator Certificate) da LaMia C.A. e aparentemente essa autorização nunca foi homologada pela autoridade venezuelana. Ricardo confirma essa informação e*

atribui o não sucesso na aprovação da licença da LaMia C.A. às questões políticas.

- **Aruba LaMia e endossos nas apólices vigentes:** *Ricardo Albacete iniciou um plano alternativo de estabelecer uma companhia aérea em Aruba, como segue:*

  - ✓ *Em 28/06/2012, Sean atualiza Graham e Michael da Aon UK sobre o andamento do processo de certificação da Aruba LaMia e solicita à Aon UK a emissão de certificados com as matrículas de Aruba para apresentação à DCA (Department of Civil Aviation) desse país;*
  - ✓ *Em julho/2012, Ricardo Albacete, Sean e Aon UK discutem se há necessidade de as apólices permanecerem na Venezuela e a possível migração das apólices para Aruba ou mesmo diretamente com Mapfre em Madri;*
  - ✓ *Em 24/07/2012, Aon UK confirma para Sean que os resseguradores aceitaram o endosso e transferência do risco da Venezuela para Aruba com efetividade em 25/07/2012;*
  - ✓ *Em 25/07/2012, Aruba LaMia é inserida nos certificados da Aon UK como segurado e no certificado passa a constar como segurados: "Aruba LaMia and/or LaMia C.A. and/or Linea Aerea Merida Internacional de Aviacion C.A. and/or*

Associated and/or Affiliated and/or Subsidiary Companies as original or as agreed by Insurers".

- **Apólices vigência 2013/14:** *Em dezembro/12, Graham Bailey, Michael Crozier e Simon Kaye da Aon UK reiniciam conversas com o Ricardo Albacete para a renovação das apólices vigência 2013/14. Em 02/01/2013, Graham Bailey pontua os termos da renovação e responde diversas dúvidas do Ricardo com relação às cláusulas do "slip" de resseguro. A apólice é renovada nos mesmos termos da apólice anterior, a seguir:*

  - ✓ *Segurado: Aruba LaMia and/or LaMia C.A. and/or Linea Aerea Merida Internacional de Aviacion C.A. and/or Associated and/or Affiliated and/or Subsidiary Companies as original or as agreed by Insurers*
  - ✓ *Vigência: de 10/01/2013 a 10/01/2014 (com prorrogação até 10/04/2014)*
  - ✓ *Coberturas principais: Casco e Peças Sobressalentes "todo risco", Responsabilidade Civil e Acidentes Pessoais.*
  - ✓ *Limites: Casco (Hull): USD 6.000.000/por aeronave.*
  - ✓ *Responsabilidade Civil (Liability): USD 300.000.000, limite único combinado.*

- **Aprovações em Aruba:** *Não há evidências de que a*

Aruba LaMia recebeu autorização das autoridades para operar. Posteriormente, Ricardo Albacete confirmou que a Aruba LaMia não recebeu tais autorizações e, assim como no caso da LaMia C.A., atribuiu o insucesso às questões políticas.

- **Apólices vigência 2014/15 e retorno à Venezuela:** *De acordo com as apólices, os seguros são renovados nos mesmos termos e condições, com exceção de que a renovação ocorre na Venezuela para o segurado LaMia C.A., conforme segue:*

  - ✓ *Segurado: Linea Aerea Merida Internacional de Aviacion C.A. and/or Aruba LaMia and/or LaMia C.A. and/or Associated and/or Affiliated and/or Subsidiary Companies*
  - ✓ *Vigência: de 10/04/2014 a 10/04/2015*
  - ✓ *Coberturas principais: Casco e Peças Sobressalentes "todo risco", Responsabilidade Civil e Acidentes Pessoais.*
  - ✓ *Limites: Casco (Hull): USD 6.000.000/por aeronave.*
  - ✓ *Responsabilidade Civil (Liability): USD 300.000.000, limite único combinado.*

- **LaMia SRL (Bolívia):** *Em 18/09/2014, Miguel Alejandro Quiroga Murakami e Marco Antonio Rocha Venegas, constituem na Bolívia a empresa LaMia Corporation SRL e nomeiam Gustavo Vargas*

Gamboa como representante legal da empresa. Em dezembro/2014, Jorge Londono Pinto da Aon Bolívia negocia, a pedido de Ricardo Albacete e Loredana Albacete (LaMia C.A.), apólices de Garantia Aduaneira e Carta de Crédito para internalização das aeronaves à Bolívia. Não há evidência documental de que as apólices foram emitidas, entretanto, Ricardo confirmou as negociações e a finalidade das apólices.

- **Contrato de Arrendamento da aeronave sinistrada, CP- 2933 (E2348):** *Contrato de arrendamento do tipo Dry Lease, ou seja, sem qualquer tipo de serviço (tripulação, manutenção, seguros etc.) por parte do arrendador, ficando o arrendatário responsável pela contratação. A vigência do contrato é de 01/01/2015 a 01/01/2016, prorrogáveis por intenção e de acordo ao convencionado entre as partes. Em sua cláusula oitava (Obrigações do Arrendatário) no item 8.8, trata-se da contratação dos seguros da seguinte forma: "Contratar os seguros que sejam exigidos e obrigatórios pelas leis do Estado Plurinacional da Bolívia", ou seja, seria de obrigação do arrendatário a contratação dos seguros e não do arrendador. Esse comentário se faz necessário, pois veremos a seguir que os responsáveis pela contratação dos seguros da*

LaMia SRL seguiram sendo Ricardo Albacete e Loredana Albacete, mesmo após o arrendamento das aeronaves.

- **Apólices vigência 2015/16:** *Em e-mails entre Jorge Londoño do Grupo Estratégica (antiga Aon Bolívia) e Loredana Albacete, fica claro que as negociações das apólices para essa vigência foram feitas por Ricardo Albacete e Loredana Albacete*.

  - ✓ *Segurado: LaMia Corporation S.R.L. y todas sus respectivas compañías subsidiarias, asociadas y afiliadas (nomeia KiteAir como segurado adicional e beneficiário em caso de sinistro)*
  - ✓ *Vigência: de 10/04/2015 a 10/04/2016*
  - ✓ *Coberturas principais: Casco e Peças Sobressalentes "todo risco", Responsabilidade Civil e Acidentes Pessoais.*
  - ✓ *Limites: Casco (Hull): USD 4.850.000 para a aeronave CP-2933 (E2348) e USD 4.000.000 para as outras 3 aeronaves*
  - ✓ *Responsabilidade Civil (Liability): USD 300.000.000, limite único combinado*.
  - ✓ *Exclusões: Não há limitação geográfica ou exclusão para o território colombiano*.

- **Autorização para operar da LaMia SRL, endosso as apólices de seguros e informação**

sobre transporte de equipes de futebol: *Em 28/07/2015, Loredana Albacete informa à Simon Kaye de Aon UK que LaMia SRL recebeu autorização como uma companhia aérea charter não regular. Informa também que apenas a aeronave CP-2933 (E2348) está em condições de aeronavegabilidade e que gostaria de alterar a cobertura dessa aeronave para uma cobertura completa ("Full Flight Risks") e manter as demais cobertas apenas para riscos em solo ("GRO - Ground Risks Only coverage"). Questiona Aon UK sobre qual seria a melhor forma de assegurar os riscos da sua operação como charter não regular, e dá exemplos de que foram requisitados por um time de futebol para voar para 3 jogos no Brasil e que também foram perguntados para outros 3 diferentes locais entre Paraguai, Brasil e Bolívia.*

- **Autorização para operar da LaMia SRL, endosso as apólices de seguros e informação sobre transporte de equipes de futebol:** *Em 29/07/2015, Simon responde à Loredana que não há problema quanto a cobertura da aeronave CP-2933 (E2348) em "Full Flight Risks" e as demais seguirem em "GRO - Ground Risks Only coverage". Simon apresenta a diferença de prêmio para essa aeronave com o risco começando em 01/08/2015 até 10/04/2016. Com relação aos times de futebol, Simon*

informa que terá que verificar com os resseguradores, pois eles poderiam estar desconfortáveis devido aos altos pagamentos que teriam que fazer no caso de sinistro e pede informações para confirmar com os resseguradores que não há problemas com a cobertura e que a mesma está em pleno vigor e efeito.

- **Cobrança de prêmios e cancelamento das apólices 2015/16 por falta de pagamento:**

  - ✓ *Em 21/09/2015, Darwin Serrate do Grupo Estratégica inicia processo de lembrete de vencimento da 3ª parcela dos prêmios da apólice da LaMia SRL com vencimento em 26/09/2015. Darwin reitera as cobranças em 09/10/2015 e 04/11/2015.*
  - ✓ *Em 11/11/2015, Loredana responde que estão com dificuldades para pagar os prêmios em decorrência do fluxo de caixa e do mercado de aviação não estar indo bem. Argumenta que são clientes de Aon UK há muitos anos e que Simon conhece bem a reputação deles e se compromete em pagar a parcela do prêmio em 15 dias.*
  - ✓ *Em 10/12/2015, Loredana confirma para Darwin e Jorge Pinto que estão em condições de realizar o pagamento e que Simon tem ajudado a negociar com os resseguradores em Londres a extensão do prazo de pagamento dos prêmios.*

- ✓ *Em 22/12/2015, Simon informa Loredana de que a Bisa não recebeu os prêmios, que está em contato com os resseguradores para postergar a NOC (Notice of Cancellation), mas que há um ressegurador que não aceita efetuar nova extensão até a confirmação do recebimento dos prêmios pela seguradora Bisa.*
- ✓ *Em 24/12/2015, Simon cobra Loredana uma posição quanto ao pagamento e diz que está preocupado com o possível cancelamento da cobertura.*
- ✓ *Em 28/12/2015, Loredana responde à Simon, explicando os motivos do não pagamento, relacionados à uma negociação que não foi concretizada e que estão buscando alternativas, inclusive oferecendo aeronaves à venda, mas que isso leva tempo para ser concretizado e que entende se a cobertura for suspensa por erro deles em não pagar os prêmios.*
- ✓ *Em 29/12/2015, Simon confirma que Aon UK conseguiu extensão até 05/01/2016 e informa que não será possível outras extensões.*
- ✓ *Em 03/01/2016, Loredana informa à Simon que não farão o pagamento do prêmio e que entende se a apólice for cancelada e explica os motivos do não pagamento, relacionados à negócios não concretizados por falta de aprovação das autoridades bolivianas.*

- ✓ *Em 05/01/2016, Simon confirma que os resseguradores cancelaram a cobertura e que para reativar a cobertura será necessário o pagamento da totalidade dos prêmios pendentes (3ª e 4ª parcelas).*

- **Determinação de suspenção e permanência em terra da aeronave CP-2933 (E2348):** *Em 11/01/2016, a DGAC Boliviana emite carta à LaMia SRL ordenando a suspensão e permanência em solo da aeronave CP-2933 (E2348) em decorrência da correspondência CUESP-001/2015 de Seguros y Reaseguros Bisa, informando sobre a determinação dessa empresa em suspender a cobertura de seguro da aeronave por falta de pagamento dos prêmios. Obs: Em 13/11/2015, o contrato de arrendamento da aeronave sinistrada CP-2933 (E2348) foi prorrogado até 01/01/2017, nos mesmos termos e condições.*

- **Primeira tentativa de reativação das apólices 2015/16 motivada por possível contrato com times de futebol:**

  - ✓ *Em 13/01/2016, Simon questiona Loredana sobre a situação do pagamento dos prêmios e que gostariam de reativar as apólices.*
  - ✓ *Em 15/01/2016, Loredana confirma para Simon que ainda não estão em condições de fazer o pagamento, mas que estão negociando dois voos*

para um time de futebol, o Olímpia do Paraguai. Informa ainda que estão negociando outros dois contratos similares. Loredana explica que a única aeronave com aeronavegabilidade é a CP-2933 (E2348) e que gostaria de reativar o seguro somente para essa aeronave e questiona Simon se isso seria possível.

- ✓ *Em 18/01/2016, Simon apresenta cálculo de prêmio para reativar a apólice para a aeronave CP-2933 (E2348) em "Full Flight Risks". Simon informa Loredana que terá de discutir com os resseguradores sobre os times de futebol, visto esse ser um risco sensível, mas que isso só ocorrerá após o pagamento dos prêmios pendentes.*
- ✓ *Em 19/01/2016, Loredana responde a Simon que o Olímpia é um time sem grande importância, comparado a um time de faculdade de Londres e complementa que entende a situação da negociação após o pagamento dos prêmios pendentes, mas que no momento não pode efetuar o pagamento.*
- ✓ *Em 05/02/2016, Simon informa à Loredana que acredita que não poderá mais reativar as apólices atuais e que terão que emitir novas apólices, mas a emissão depende do pagamento da diferença dos prêmios pendentes da apólice cancelada. Loredana responde que compreende a situação, que as negociações não avançaram, que as aeronaves estão*

paradas e que buscam novos negócios para suas aeronaves. As apólices seguiram canceladas.

- **Segunda tentativa de reativação das apólices 2015/16 motivada por possíveis contratos com times de futebol:**

  ✓ *Em 30/03/2016, Loredana comenta que o negócio que estavam esperando concretizar não deu certo e que estão trabalhando duro em outros. Informa que agora eles têm uma aeronave em condições de aeronavegabilidade e um contrato para operá-la em um único voo para um time de futebol, esse voo seria entre a Bolívia e Venezuela e de volta para a Bolívia no dia 10/04/2016. Comenta que estão buscando contratos de longo prazo, mas que nesse meio tempo existem várias opções de contratos como esse. E ressalta que há vários jogos da Copa Sul-americana por acontecer e que eles seriam candidatos perfeitos para esses voos. Informa que o dilema da LAMIA SRL agora seria: "Não podemos operar sem seguro e não podemos pagar o seguro se não operarmos" e pede para Simon verificar a possibilidade de um seguro por voo, que ela chama de "per trip based insurance". Acrescenta que dessa forma, poderiam se comprometer com o pagamento dos prêmios pendentes da vigência 2015/16 em 4 meses e que os seguros "per trip based" seriam pagos adiantados e*

diz que essas são opções para torná-los operacionais novamente. Loredana termina dizendo que não têm condições de pagar os prêmios pendentes, mas solicita informações quanto aos saldos.

- ✓ *Em 01/04/2016, Loredana pressiona Simon por uma resposta, pois o voo seria em 10/04/16 e ainda teriam que pedir todas as aprovações e complementa dizendo que esse é um excelente cliente, que maneja todos os times de futebol e que os jogos estão começando e que eles não gostariam de perder essa oportunidade.*
- ✓ *Em 02/04/2016, Simon responde que entende a urgência, informa que LAMIA SRL precisará pagar os prêmios pendentes ou apresentar proposta de pagamento aos resseguradores, antes de emitir nova apólice e solicita informações sobre o voo, quantidade de passageiros, contrato e outras informações. Ainda em 02/04/2016, Loredana informa que poderão pagar os prêmios pendentes em duas parcelas no final de abril/16 e maio/16. Envia o contrato para análise da Aon UK, informando que o cliente seria a equipe de futebol Club Strongest da Bolívia. Informa que a princípio gostariam de reestabelecer a cobertura para a aeronave CP-2933 (E2348) e assim que eles começarem a receber os contratos ativariam a frota toda. Solicita mais uma vez que Simon busque uma solução "per trip based",*

enquanto eles não têm condições de pagar os prêmios pendentes. Loredana informa que há mais 3 contratos em negociação para o mês de abril/16, voos entre Brasil e Bolívia principalmente, e que estão muito confiantes que vão fechar esses contratos, mas não informa quais são os clientes e se seriam times de futebol.

- ✓ *Em 04/04/2016, Simon informa que os resseguradores informaram os prêmios pendentes no valor aproximado de USD 50k e que eles enviaram para o Grupo Estratégica para obterem o valor final, com impostos etc. e questiona se esse seria um valor que eles poderiam pagar. Informa que efetuou a revisão do contrato com o Club Strongest da Bolívia e que não encontrou nenhuma exigência quanto aos limites do seguro, propõe adotar os limites impostos pelo cliente e pelas leis da Venezuela (limites inferiores aos praticados pelas apólices anteriores), relembra que a apólice atual possui limite de USD 300 MM e que gostaria de apresentar propostas que cumpram com os contratos para que a LaMia SRL decida. Esse é o primeiro documento que trata de alteração dos limites de Responsabilidade Civil e claramente a intenção parte da Aon UK em propor alternativas ao limite atual de USD 300 MM.*

- **Pagamento de prêmios pendentes da vigência 2015/16 e negociação das apólices vigência**

2016/17:

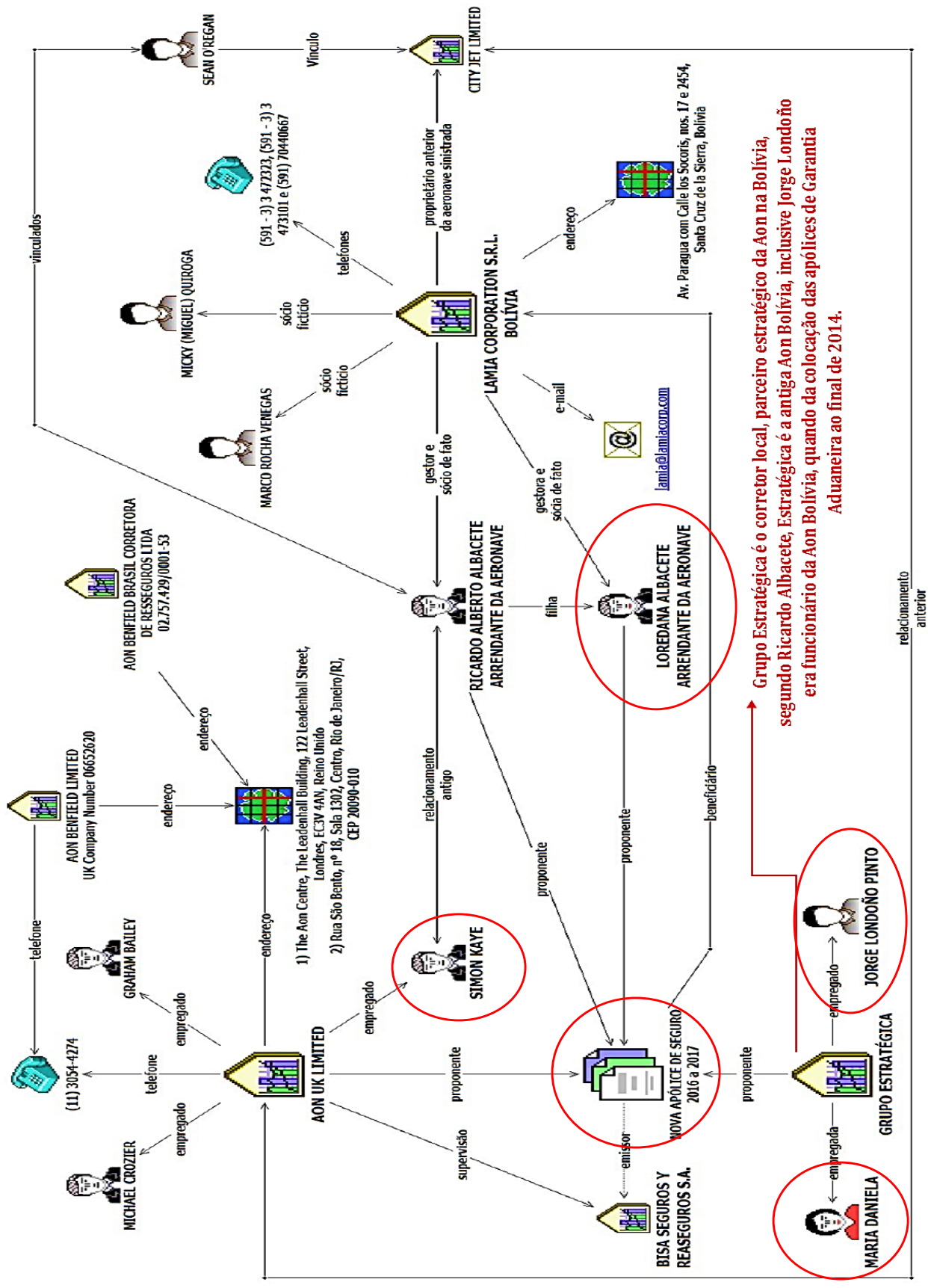
- ✓ *Em 05/04/2016, Loredana efetua pagamento diretamente à Aon UK dos prêmios pendentes da apólice 2015/16. Simon Kaye informa a Loredana sobre dificuldades de obter cotações para a vigência 2016/17, enquanto não ocorrer a confirmação dos pagamentos em atraso, ainda que Loredana tenha enviado o comprovante da transação. Simon informa que em discussões com os resseguradores, ainda sem qualquer cotação formal, eles receberam indicações de aumentos significativos das taxas. Simon explica que o motivo é a diferença de taxas entre a cobertura completa ("Full Flight Risks") e a cobertura para riscos em solo ("GRO - Ground Risks Only coverage"). Simon não comenta, mas existe grande possibilidade de estar relacionado também ao cancelamento da apólice anterior.*
- ✓ *Em 06/04/2016, Loredana propõe que os prêmios da LAMIA SRL sejam similares aos de outra empresa local EcoJet e encaminha a apólice da Ecojet para Simon com o seguinte racional: Prêmio Total = USD 572 k por 4 aeronaves para cobertura de Casco e Responsabilidade Civil e propõe o pagamento máximo de USD 170 k para a aeronave da LAMIA SRL nas mesmas condições da Ecojet. Loredana informa à Simon que estão fechando mais*

3 contratos com times de futebol (não menciona quais). Simon confirma para Loredana que os resseguradores não aceitaram a proposta de prêmio de USD 170 k e apresenta cotação da AIG com USD 333k de prêmio e coberturas de USD 50 MM para Responsabilidade Civil e USD 4,8 MM para Casco. Loredana pede para Simon confirmação de que o prêmio é somente para uma aeronave e informa que esse nível de prêmio está completamente fora dos praticados aos seus concorrentes locais. Maria Daniela do Grupo Estratégica apresenta à Loredana uma alternativa obtida por Simon. A proposta é a emissão de apólice cobrindo somente Responsabilidade Civil com limite de cobertura de USD 50 MM e prêmio de USD 120 k, sem qualquer outra cobertura (Casco, Peças Sobressalentes, Guerra, Tripulação etc.). Maria Daniela segue afirmando para Loredana que eles creem que essa é uma boa alternativa para dar uma solução efetiva dado o contexto atual e pressiona Loredana que precisam de uma resposta brevemente, caso LaMia SRL opte por aceitar essa opção. Loredana confirma para Aon UK e Grupo Estratégica que essa é uma solução válida e confirma a aceitação dos termos. Afirma que conseguiu as aprovações da Venezuela e Bolívia, para o jogo do Club Stronget, sem os certificados de seguro. Solicita incluir cobertura

para a Tripulação/Pilotos e Guerra na apólice, se houver tempo. Loredana termina o e-mail questionando Aon UK e Grupo Estratégica sobre uma possível redução do limite da cobertura de Responsabilidade Civil para USD 25 MM, argumentando que conversou com colegas que negociam os seguros e que toda a América do Sul trabalha bem com esse limite e que os USD 50 MM estariam muito alto. Tal argumentação tem claramente um viés financeiro, uma vez que em seguida Loredana questiona se haveria uma redução significativa dos prêmios, em caso de a cobertura ser reduzida. Simon Kaye informa que irá formalizar a cobertura de acordo com as instruções de Loredana. Informa que irá verificar se há diferença de prêmio considerando a alteração na cobertura de USD 50 MM para USD 25 MM, para que a Loredana tome a decisão de que limite "comprar". Afirma que de qualquer forma irá solicitar a cobertura para FAA - US, independente do limite da apólice. Informa que assim que receber a confirmação irá instruir o Grupo Estratégica quanto à emissão da apólice e certificados. E solicita informações e instruções para a inclusão de tripulação e pilotos na apólice.

O diagrama a seguir explicita os principais intervenientes da apólice 2016/17, vigente à época do acidente da aeronave CP2933 da

LaMia:


Apólice 2016/17 - Intervenientes
SEAN O'REGAN
Vínculo
CITY JET LIMITED
vinculados
(591 - 3) 3 472323, (591 - 3) 3 473101 e (591) 70440667
telefones
proprietário anterior da aeronave sinistrada
MICKY (MIGUEL) QUIROGA
sócio fictício
LAMIA CORPORATION S.R.L. BOLÍVIA
endereço
Av. Paragua com Calle los Socorís, nos. 17 e 2454, Santa Cruz de la Sierra, Bolívia
sócio fictício
MARCO ROCHA VENEGAS
gestor e sócio de fato
e-mail
lamia@lamiacorp.com
AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA 02.757.429/0001-53
gestora e sócia de fato
RICARDO ALBERTO ALBACETE ARRENDANTE DA AERONAVE
filha
LOREDANA ALBACETE ARRENDANTE DA AERONAVE
AON BENFIELD LIMITED UK Company Number 06652620
endereço
1) The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN, Reino Unido
2) Rua São Bento, nº 18, Sala 1302, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20090-010
relacionamento antigo
telefone
endereço
GRAHAM BAILEY
empregado
SIMON KAYE
empregado
proponente
proponente
(11) 3054-4274
telefone
empregado
AON UK LIMITED
proponente
NOVA APÓLICE DE SEGURO 2016 a 2017
emissor
BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.
supervisão
MICHAEL CROZIER
empregado
proponente
beneficiário
Grupo Estratégica é o corretor local, parceiro estratégico da Aon na Bolívia, segundo Ricardo Albacete, Estratégica é a antiga Aon Bolívia, inclusive Jorge Londoño era funcionário da Aon Bolívia, quando da colocação das apólices de Garantia Aduaneira ao final de 2014.
empregado
JORGE LONDOÑO PINTO
GRUPO ESTRATÉGICA
empregada
MARIA DANIELA
relacionamento anterior

- **Definição do limite da cobertura de Responsabilidade Civil em USD 25 MM:** *Em 07/04/2016, Jorge Londoño Pinto do Grupo Estratégica informa à Loredana que estão solicitando os limites da apólice 2016/17 baseados nas regras da FAA (Federal Aviation Administration - US). Informa também que o Grupo Estratégica está pressionando e que Aon Aviation (UK), Aon Benfield Argentina e Bisa estão coordenados e atuarão rapidamente assim que confirmada a cobertura por Londres (Resseguradores). Loredana questiona à Jorge quais são os limites e Jorge se limita a responder que Simon está a par dos limites (sem informar quais são) e que ambos revisaram essa informação no site da autoridade norte-americana (FAA). Aparentemente, ainda que a solicitação de revisão do limite tenha sido solicitada pela Loredana, a definição do limite é definida e executada pela Aon UK e Grupo Estratégica.*

Quanto a esse ponto, as leis aeronáuticas bolivianas (Lei 2902), no que se refere às reponsabilidades e aos limites, seguem os seguintes artigos:

O Artigo 126 descreve a responsabilidade do transportador: *"ARTÍCULO 126°. El transportador es responsable por los daños causados por muerte, incapacidad total o parcial permanente,*

incapacidad total o parcial temporal, lesión corporal o psíquica sufridas por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque."

O Artigo 129 estabelece o limite de responsabilidade do transportador em 32.500 SDR/passageiro, conforme segue: *"ARTÍCULO 129°. El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o carga. El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño, lo causó o contribuyó a causarlo. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada a 32.500 Derechos Especiales de Giro."*

E o artigo 173 estabelece a obrigatoriedade de contratação dos seguros pelo transportador, conforme segue: *"ARTÍCULO 173°. El explotador está obligado a asegurar a su personal que ejerce funciones a bordo de las aeronaves, ya sea habitual ú ocasionalmente, contra todo accidente susceptible de producirse en cumplimiento de tales funciones o servicios. Igualmente, el explotador está obligado a contratar un seguro para cubrir las responsabilidades establecidas en esta Ley y las disposiciones pertinentes por daños a las personas, bienes transportados y terceros en la superficie."* Não consta obrigação de contratação de seguro para CASCO.

Cotação em 11/04/2016 – 1,00 SDR = **1,411670 USD**

Dessa forma, o limite requerido pela legislação boliviana seria de: **95 * 32.500 * 1,411670 = USD 4.358.531**. De acordo às informações acima, o limite de **USD 25MM** seria suficiente para cumprir com a legislação boliviana.

De modo semelhante, a Convenção de Montreal define como **113.100 SDR/passageiro** em caso de morte ou lesão corporal.

Cotação em 11/04/2016 – 1,00 SDR = **1,411670 USD**

Dessa forma, o limite requerido pela Convenção de Montreal seria de: **95 * 113.100 * 1,411670 = USD 15.167.688**

De acordo às informações acima, o limite de **USD 25MM** também é suficiente para cumprir coma Convenção de Montreal.

- **Apólices vigência 2016/17:** *Para essa vigência, e de acordo ao exposto anteriormente, houve alterações consideráveis na apólice, como segue:*

  - ✓ *Segurado: LaMia Corporation S.R.L. y todas sus respectivas compañías subsidiarias, asociadas y afiliadas (Não nomeia KiteAir como segurado adicional)*
  - ✓ *Vigência: de 10/04/2016 a 10/04/2017*
  - ✓ *Cobertura principal: Responsabilidade Civil.*
  - ✓ *Limites: Responsabilidade Civil (Liability): USD*

25.000.000, limite único combinado.

- ✓ *Exclusões: Limites geográficos sujeitos à cláusula LSW617H, excluindo diversos países, entre eles Colômbia e Peru*.

- **Evidência de que a Aon UK e o Grupo Estratégia tinham conhecimento do transporte de equipes de futebol, inclusive para a Colômbia:**

  - ✓ *Em 11/04/2016, Simon Kaye da Aon UK questiona Loredana de como teria sido o voo para a Venezuela, supostamente o voo do time The Strongest. Loredana responde que foi tudo bem, mas que eles perderam e complementa que a negociação com os outros times está avançando bem*.
  - ✓ *Em 11/06/2016, Loredana envia e-mail informando que irão transportar a equipe do Rosário Central para jogo em Medelín/Colômbia. Maria Daniela do Grupo Estratégica confirma a aceitação dos resseguradores e solicita algumas informações adicionais. Por fim, Loredana informa que o negócio não foi concretizado.*

- **Gestão da apólice da vigência 2016/17 e primeira tentativa da LaMia SRL em substituir as apólices:**

- ✓ *Em 03/08/2016, Loredana informa à Simon que estão "estrangulados", mas que estão em posição de pagar o seguro. Informa que efetuarão voos para o Paraguai e solicita aumento de cobertura, pois as autoridades do Paraguai requerem o cumprimento da Convenção de Montreal. Simon explica que não é necessário, pois a Convenção de Montreal requer cobertura de SDR 113.100 (+/- USD 158k) * 95 = USD 15,010,000, e eles possuem USD 25MM que são suficientes para cumprir com a legislação paraguaia. Simon informa à Loredana que aproximaram os resseguradores da Ecojet e solicitaram uma proposta e que eles iriam verificar se podem apresentar uma cotação.*
- ✓ *Em 14/08/2016, Loredana informa à Simon que irão transportar um outro time de futebol para jogos na Venezuela e Colômbia na próxima semana, mas que eles estão tendo que ser muito flexíveis com preço e por isso não podem pagar apólices nesse nível de prêmio e questiona se ele avançou com os resseguradores da Ecojet. Danny (Aon UK) informa que Simon está de férias e solicita instruções à Loredana sobre as necessidades. Loredana explica que quer manter as coberturas da aeronave CP-2933 e ativar as mesmas coberturas para a aeronave CP-2998, pois ela agora está operacional. Simon informa que enviou as cotações para o Grupo*

Estratégica e que eles irão apresentar à LaMia SRL, considerando os impostos locais e fee da corretora. Loredana informa a Simon que recebeu as alternativas e propõe outras, com coberturas menores e franquia reduzida, mas afirma que idealmente eles gostariam de contar com cobertura de Casco, Responsabilidade Civil e Guerra para as 4 aeronaves.

- ✓ *Em 13/09/2016, Loredana informa à Simon suas intenções de substituir as apólices e que quer efetuar isso o mais rápido possível por conta dos "savings". Informa que irão substituir nas mesmas condições (apenas cobertura de Responsabilidade Civil), enquanto não recebem cotações para as outras coberturas. Loredana informa que estão negociando um WET LEASE (lease que inclui manutenção, seguros etc.) com a Kamair, uma empresa do Afeganistão, só que é uma área excluída na apólice e isso seria um problema para eles. Não há mais detalhes desse negócio. Loredana informa que ironicamente a apólice também exclui Colômbia e Peru, países fronteiriços à Bolívia, e comenta que conversou com o Grupo Estratégica e que não haveria problema se eles informassem toda vez que fizessem um voo sobre ou para esses países e solicitou que quando forem analisar a nova apólice que eles gostariam de "olhar de perto" os países excluídos.*

Simon não comenta o e-mail anterior e responde que o Grupo Estratégica irá apresentar as cotações que receberam e que aguardaria informações de como eles (LaMia SRL) gostariam de proceder.

- **Solicitação de cotação de seguro para o corretor da empresa Ecojet em alternativa as apólices negociadas com Aon UK:** *Em 15/08/2016, Loredana envia e-mail para a empresa Fortaleza Corretores de Seguros e Resseguros, na condição de dona das aeronaves arrendadas para a LaMia SRL, solicitando cotação de seguro de Casco, Responsabilidade Civil, Guerra e Acidentes Pessoais para a aeronave CP-2933. Selva da Fortaleza Corretores responde que enviará cotação através de um intermediário. Não há informações sobre a cotação.*

- **Segunda tentativa da LaMia SRL em substituir a apólice vigência 2016/17:**

  ✓ *Em 28/09/2016, Loredana informa Simon que solicitou o cancelamento da apólice ao Grupo Estratégica e sua substituição por outra com prêmio 50% menor. Simon informa que está aguardando a solicitação do Grupo Estratégica e relembra Loredana que a apólice atual tem penalidades e um prêmio mínimo depósito de 80% e que a LaMia SRL*

pagou somente 50% do prêmio, restando saldo a pagar se solicitado o cancelamento antecipado da apólice. E solicita informações de que aeronave assegurar, se será mantida a cobertura de Responsabilidade Civil somente e a quantidade de voos para cálculo da exposição para negociar com os resseguradores. Loredana confirma a aeronave CP-2933 (E2348) como a aeronave segurada e questiona as penalidades, se referindo às conversas prévias entre eles. Confirma também que foram 156 voos e 180 horas desde abril até a 29/09/2016. Simon confirma a Loredana que o ressegurador líder irá manter as penalidades e cobrar o prêmio depósito de 80% do prêmio para cancelar a apólice. Adicionalmente, informa que após diversas reuniões com o mercado de Londres, nenhum ressegurador apresentou cotação, pois o mercado não está disposto a segurar clientes que cancelaram apólices, apenas apresentam termos e condições para renovações no final da vigência das apólices em curso. Apresenta matematicamente as condições para cancelamento e argumenta que nas atuais condições é mais "barato" manter a apólice atual e reforça que não há alternativa para substituir a apólice no mercado. Simon apresenta novo plano de pagamento, dividindo a segunda parcela de 50% em dois pagamentos e solicita confirmação para instruções

ao Grupo Estratégica. E comenta que um "positive outcome" será no momento da renovação da apólice, onde segundo ele teriam numerosas e competitivas cotações. Loredana reclama à Simon que com as taxas atuais eles estão trabalhando somente para pagar os seguros. Simon informa à Loredana que aproximaram outro ressegurador que demonstrou interessado no risco e que estão aguardando uma cotação deles. Loredana agradece e questiona Simon se eles deveriam ficar preocupados em não pagar as apólices vigentes em dia e se eles poderiam efetuar parte do pagamento. Simon informa que irá providenciar a atualização do mercado com relação à cotação e irá informar sobre os prêmios devidos.

- ✓ *Em 11/10/2016, Maria Daniela do Grupo Estratégica encaminha e-mail para Loredana confirmando os termos do ressegurador líder para cancelamento da apólice vigente. Informa que o ressegurador mantém o prêmio mínimo de USD 80k para cancelamento da apólice. E continua relatando que, alternativamente, a Aon UK conversou com outro ressegurador que havia oferecido capacidade, mas ele decidiu não manter sua posição, visto o cancelamento da apólice atual. A Aon UK buscou alternativas, mas esse posicionamento é geral no mercado, os resseguradores não estão apoiando clientes que cancelem suas apólices durante a*

vigência, apenas estão apresentando cotações para renovações no final das apólices. O Grupo Estratégica e a Aon UK sugerem que LaMia SRL mantenha as apólices atuais até o final de vigência, com o pagamento do prêmio pendente em duas parcelas, novembro/16 e fevereiro/17. Grupo Estratégica cobra também a parcela pendente da apólice de Acidentes Pessoais.

- **Ricardo Albacete envia carta com intenção de não renovar os contratos de arrendamento das aeronaves CP2933 (E2348), CP2998 (E2350) e CP- 2997 (E2370):**

  - ✓ *Em 30/09/2016, Ricardo envia e-mail para LaMia SRL aos cuidados do General Gustavo Vargas Gamboa, informando suas intenções em não renovar os contratos de arrendamento das aeronaves. Informa que está cumprindo com o contrato, em informar com antecipação de 3 meses a intenção em não renovar o arrendamento. Não apresenta os motivos da não renovação. Solicita preparar as aeronaves para serem entregues de acordo com os contratos e que os pagamentos pendentes das mensalidades do arrendamento sejam quitados.*
  - ✓ *Em 11/11/2016, Ricardo envia e-mail para LaMia SRL aos cuidados do General Gustavo Vargas Gamboa, informando suas intenções em não renovar*

o contrato da aeronave CP-2997 (E-2370). O General Gustavo Vargas Gamboa responde que informou à Marco e Miki e que está de acordo com o Ricardo, pois as aeronaves são dele e ele faz o que quiser com elas. O General Gustavo Vargas Gamboa aproveita para informar (caso o Ricardo não saiba) que ele está sendo processado pela SMA2 (empresa de manutenção boliviana) por serviços não pagos em manutenções de uma das aeronaves. Diz que SMA2 decidiu processar ele por ter sido ele quem assinou o contrato e adiciona que Marco e Loredana foram até a SMA2 negociar as dívidas em pagamentos parcelados, mas que não honraram com o acordo e que ele está pagando as parcelas de acordo com a disponibilidade que produzem os charters.

- **Divergências no contrato entre LAMIA SRL e Chapecoense:** *No contrato pactuado entre a LaMia SRL e a Chapecoense, percebe-se um descumprimento à "Cláusula 8. Seguros", pois, ao contrário do que se estabelece na cláusula, a LaMia SRL não constava com seguro de Casco e Guerra e o limite informado para a cobertura de Responsabilidade Civil é de USD 50 MM, quando a apólice prevê apenas USD 25 MM de cobertura. Como prática do mercado de aviação, é comum que o corretor (em geral o corretor de resseguro, nesse caso a Aon UK) revise os contratos*

antes da assinatura, para verificar a assunção de responsabilidades de seu cliente versus as coberturas das apólices. Nesse caso, não temos informação se a Aon UK revisou esse contrato, mas em outra oportunidade, para o transporte do Olimpia do Paraguai, Simon Kaye solicitou à Loredana o contrato para revisão e orientou quanto a cobertura necessária, baseado na Convenção de Montreal.

- **Fatura do contrato entre LaMia SRL e Chapecoense:** *Ao revisar a fatura anexa ao contrato entre a LaMia SRL e a Chapecoense, alguns pontos chamaram a atenção, como segue:*

  - ✓ *A conta informada para pagamento não é da LaMia SRL e sim da LaMia CA;*
  - ✓ *A conta não é na Bolívia e sim na Espanha; e*
  - ✓ *A assinatura da fatura é da "diretora" Loredana Albacete.*

- **Negativas da ANAC ao voo da LaMia SRL entre Brasil e Colômbia / Alteração logística e contratação da companhia BOA:**

  - ✓ *A LaMia SRL, através da empresa Aero Martel, solicitou, em 25/11/2016, autorização à ANAC para o voo entre Brasil e Colômbia, sendo os trechos solicitados os seguintes: 28/NOV LMI2933 SLCB*

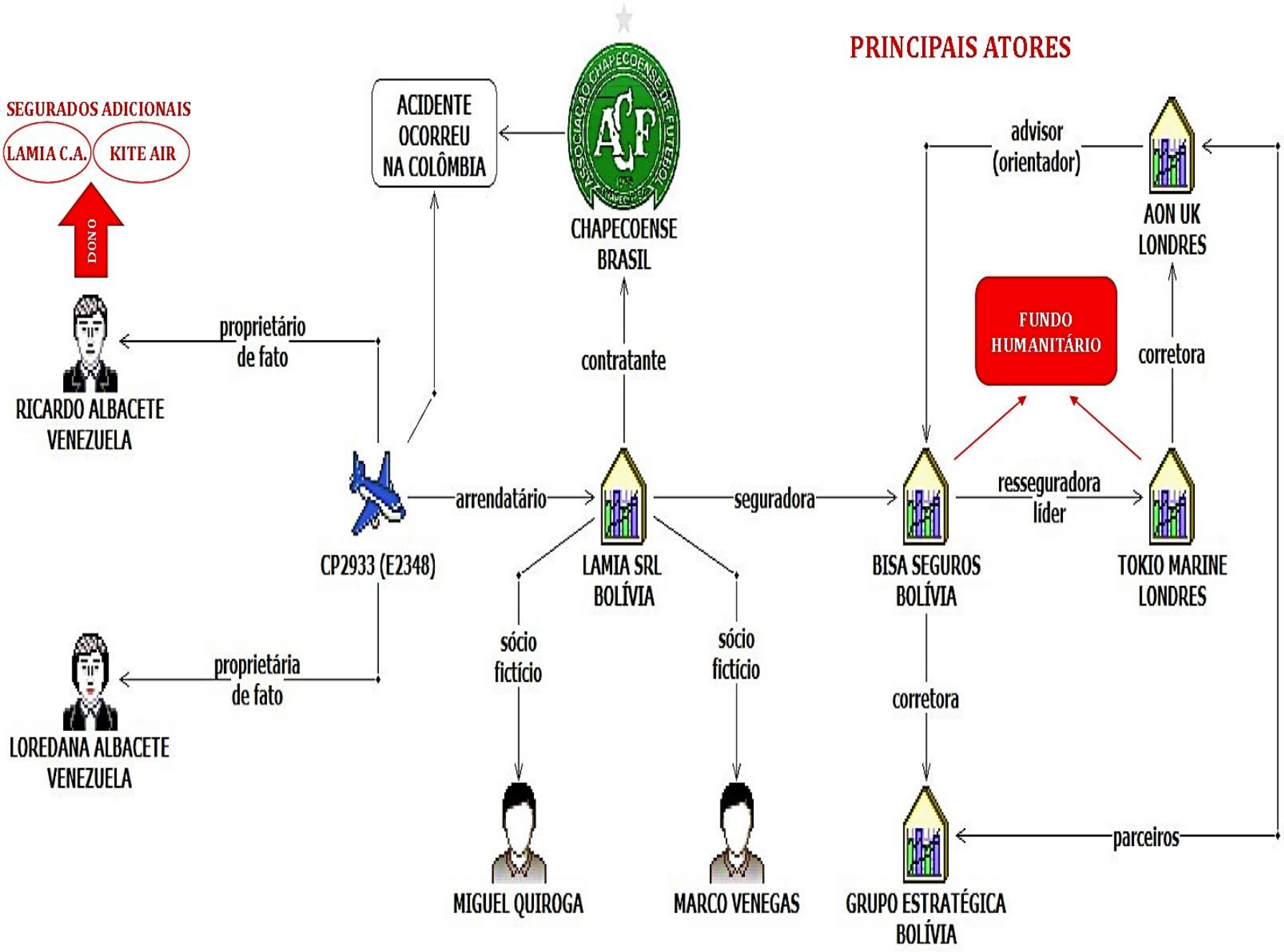
SBGR 0800 1200 – Cochabamba para Guarulhos; 28/NOV LMI2933 SBGR SLCB 1500 1800 – Guarulhos para Cochabamba; 28/NOV LMI2933 SLCB SKRG 1900 2300 – Cochabamba para Rio Negro.

- ✓ *Em 27/11/2016, a ANAC, através do Coordenador-Geral de Planejamento da Navegação Aérea Civil, Antonio Marcos Ferreira de Oliveira, nega autorização ao voo com a seguinte justificativa: "O transporte deve ser feito por empresa brasileira ou colombiana. Entendo que exista empresa disponível para a realização do voo. Assim sendo, nego a autorização."*
- ✓ *Em 28/11/2016, a Aero Markel refaz a solicitação à ANAC e solicita um "waiver" para esse voo. A ANAC mantém sua posição e o Sr. Antonio Marcos Ferreira de Oliveira, nega autorização ao voo baseando sua resposta à matéria publicada no GloboEsporte.com, conforme segue: "Por entender que o afretador conseguir uma possibilidade de ida segundo a notícia de jornal, entendemos que a demanda perdeu o objeto, não necessitando de deliberação sobre excepcionalidade, perdendo o objeto."*
- ✓ *De acordo com as informações de Ricardo Albacete, conseguidas pessoalmente com o Gerente de Operações da BOA, Comandante Adolfo Garcia, o Comandante Miguel "Micky" Quiroga ligou para o*

Comandante Adolfo Garcia na madrugada da segunda-feira, 28/11/2016, para solicitar o translado das pessoas do grupo da Chapecoense em seu voo regular entre Guarulhos e Santa Cruz de la Sierra.

- ✓ *Em consequência dessa ligação, a BOA cotou os assentos e após aprovação (não sabemos se da LaMia SRL ou da Chapecoense) a BOA alterou a aeronave de um Boeing 737 para uma aeronave maior (Boeing 767), para atender essa demanda. Ainda segundo o Ricardo Albacete, o valor acordado com a BOA foi de USD 26.000, pagos diretamente pela Chapecoense à BOA e que seriam descontados do pagamento da Chapecoense à LaMia SRL.*
- ✓ *As informações sobre a alteração da aeronave e do pagamento direto da Chapecoense à BOA são confirmadas na carta enviada pela BOA à Procuradoria da República, em resposta ao ofício de 28/08/2017. Entretanto, a BOA informa que não houve nenhuma contratação expressa para a atenção do grupo Chapecoense no voo regular OB739 de 28/11/2016 e que a venda regular foi realizada no dia do voo e que a alteração da aeronave foi para atender a demanda desse grupo.*

Os fatos que se sucedem ocorrem após o acidente da aeronave LaMia CP2933, conforme diagrama a seguir:


PRINCIPAIS ATORES
SEGURADOS ADICIONAIS
LAMIA C.A.
KITE AIR
DONO
ACIDENTE OCORREU NA COLÔMBIA
CHAPECOENSE BRASIL
advisor (orientador)
AON UK LONDRES
FUNDO HUMANITÁRIO
corretora
proprietário de fato
RICARDO ALBACETE VENEZUELA
contratante
arrendatário
CP2933 (E2348)
LAMIA SRL BOLÍVIA
seguradora
BISA SEGUROS BOLÍVIA
resseguradora líder
TOKIO MARINE LONDRES
proprietária de fato
LOREDANA ALBACETE VENEZUELA
sócio fictício
sócio fictício
corretora
MIGUEL QUIROGA
MARCO VENEGAS
parceiros
GRUPO ESTRATÉGICA BOLÍVIA

- **Aon UK informa a aprovação dos resseguradores:** *Em 01/12/2016, Neil Darvill, Diretor da Aon UK, confirma a aceitação dos resseguradores ao pagamento de indenizações nos limites da apólice. Informa que a Clyde&Co conduzirá as ações na Colômbia e Bolívia, mas não informa nada sobre Brasil, e nomeia Alex Stovold como responsável e se coloca à disposição para reuniões etc.*

- **Constituição do "Fundo de Assistência Humanitária":** *Contrariando as informações da Aon UK, que, em 01/12/2016, confirmou à Loredana Albacete a aceitação do sinistro pelos resseguradores, tal como o pagamento das responsabilidades da LaMia SRL até o limite das apólices, a seguradora Bisa em conjunto com o ressegurador Tokio Marine Kiln (TMK) e demais resseguradores constituíram um Fundo de Assistência Humanitária, negando a cobertura de seguro e propondo um pagamento voluntário e humanitário por parte dos resseguradores sem qualquer assunção de responsabilidade decorrentes de tal pagamento e em conexão com o acidente. A não aceitação do sinistro por parte da seguradora e dos resseguradores, possibilita que a soma das indenizações não "esgotem" os limites da apólice, pois ficará a cargo do Fundo de Assistência Humanitária a definição do*

valor das indenizações. O valor disponibilizado atualmente por família/vítima é de USD 225.000, longe dos possíveis USD 367.000, considerando o limite de USD 25MM da apólice. (Racional: 25MM/68 famílias/vítimas = USD 367.647,09, a tripulação possui seguro específico).

- **Relatório preliminar do Grupo de Investigación de Accidentes - GRIAA da Colômbia:** *Em 22/12/2016, o GRIAA emite relatório preliminar. O relatório conclui que a causa principal do acidente foi esgotamento de combustível, não aponta culpados e afirma que as investigações seguirão enfocadas em aspectos administrativos e não técnicos.*

- **Carta de Ricardo Albacete à LAMIA SRL efetuando cobrança em decorrência do acidente:** *Em 26/12/2016, Ricardo Albacete encaminha carta à LaMia SRL cobrando seus direitos como proprietário da aeronave sinistrada. Inicia a carta falando sobre o acidente e afirma que ele, na condição de arrendador, sofreu a perda total da aeronave. Ricardo elenca os itens 8.1 do contrato de arrendamento e 703 do Código Civil Boliviano que tratam da conservação do bem arrendado e conclui que, com a perda total da aeronave, a LaMia SRL não*

estaria em condições de restituir o bem. Emenda com citação ao item 8.8 do contrato de arrendamento, que trata da responsabilidade da LaMia SRL em contratar os seguros e afirma que tem conhecimento que a apólice foi emitida pela Bisa. Informa que o valor da aeronave é de ***USD 4,850,000*** *e que esse é o mesmo valor que consta da apólice (essa informação não corresponde). Menciona a cláusula 8.2 onde diz que o arrendatário é obrigado a pagar as mensalidades na forma pactuada e efetua cobrança das mensalidades em atraso (vale ressaltar que TODAS as mensalidades estavam em atraso no momento do acidente). Ricardo apresenta um resumo dos valores devidos pela LaMia SRL a ele, conforme segue: USD 4,850,000 aeronaves + USD 840,000 mensalidades. Ricardo reafirma o desejo de NÃO prorrogar o contrato de arrendamento e conclui dizendo que se reserva ao direito de iniciar ações legais contra o arrendatário pelo não cumprimento do contrato de arrendamento.*

- **Ricardo Albacete inicia tratativas diretamente com Aon UK:**

  - ✓ *Em 20/12/2016, Ricardo envia e-mail a Neil com diversos questionamentos sobre a LaMia C.A., KiteAir e ele, serem segurados adicionais nas apólices da LaMia SRL.*

- ✓ *Em 28/12/2016, Neil explica para Ricardo que, por erro, não consta na apólice da LaMia SRL a menção da LaMia CA como segurado adicional, informando que no slip de resseguro entre Bisa e Aon UK/Resseguradores consta a LaMia CA como segurado adicional e que na apólice entre Bisa e LaMia SRL não consta. Informa ainda as respostas de Bisa e dos resseguradores, que, em resumo, aceitam a LaMia CA como segurado adicional e autorizam a aplicação da cláusula 3.4.1.1, que cobre os custos de defesa da LaMia CA, de acordo com as definições nela expressas.*
- ✓ *Em resposta à carta de Ricardo Albacete, datada de 17/12/2016, Neil informa que, até aquele momento, os resseguradores não haviam recebido nenhum documento comprovando que Ricardo Albacete é presidente da LaMia CA, nem confirmação de que a LaMia CA seja a proprietária da aeronave. Os resseguradores solicitam explicações de como, contratualmente, a aeronave poderia ser considerada como propriedade da LaMia CA, uma vez que, no registro dela, consta como proprietário o Ricardo Albacete de forma individual (pessoa física). Reafirma que a LaMia CA é segurado adicional na apólice, mas solicita, mais uma vez, que seja demonstrada, contratualmente, a relação da LaMia CA com a aeronave e que seja comprovado*

que Ricardo Albacete é diretor da LaMia CA.

- **Ricardo Albacete apresenta à seguradora Bisa reclamação de sinistro:**

  - ✓ *Em 28/12/2016, o Estudio Cremades (Espanha) apresenta carta à seguradora Bisa reclamando o seguro. O escritório se apresenta na condição de advogados de LaMia C.A. e Ricardo Albacete e quem assina a carta é Bernardo M. Cremades. Os advogados afirmam que LaMia C.A. consta do certificado de seguro emitido por Bisa - essa informação não condiz com o certificado anexo ao documento - inclusive esse foi ponto de discussão com Neil Darvill da Aon UK. Os advogados afirmam que Ricardo Albacete é o proprietário único da aeronave, conforme certificado de matrícula e que também é acionista, presidente e representante legal de LaMia C.A., conforme documentos anexos. E informa que a aeronave estava arrendada para LaMia SRL através de um contrato do tipo Dry Lease.*
  - ✓ *Verificou-se o contrato de arrendamento das aeronaves e ele não inclui a LaMia C.A. como parte - as partes são Ricardo Albacete como proprietário das aeronaves e Arrendador e LaMia SRL (representada por Gustavo Vargas Gamboa), como Arrendatários.*

- ✓ *Os advogados afirmam que "seus representados" (LaMia CA e Ricardo Albacete) apresentaram a notificação de sinistro à Aon UK no dia seguinte ao acidente e que Aon UK teria notificado à Bisa e ao Grupo Estratégica no mesmo dia e informa que entende que Aon UK está liderando o assunto com os resseguradores e que entende que eles estão informando à Bisa e ao Grupo Estratégica conforme corresponda. Os advogados afirmam que a apólice em vigor (vigência 2016/17) cobre "Seguro de Aeronavegación Casco, Todo Riesgo para Repuestos y Responsabilidad Civil", com um limite agregado de **USD 25MM**. E informam que cada aeronave é segurada pelo valor de **USD 4,850,000** e que a apólice cobre também "Costas Legales y Gastos Pagaderos" em adição ao limite agregado. Tais informações não condizem com a apólice emitida, que apenas cobre Responsabilidade Civil, com o limite agregado de **USD 25MM**.*
- ✓ *Em seguida, os advogados solicitam à Bisa que se inicie os trâmites para pagamento da indenização da aeronave no valor de **USD 4,850,000** à Ricardo Albacete em sua dupla posição: i) Beneficiário do seguro contratado por LaMia CA e ii) terceiro afetado e vítima da perda total da aeronave. Informam ainda que não há inconveniente caso o pagamento seja realizado em nome da LaMia CA,*

visto essa ser segurada adicional na apólice.

- ✓ *Em seguida, apresentam carta do Ricardo Albacete, datada de 26/12/2016, para a LaMia SRL, reclamando a recuperação do valor da aeronave e das mensalidades atrasadas - Anexo D - Carta de Ricardo Albacete à LaMia SRL (26/12/2016). Esse anexo foi tratado 3 itens acima em "Carta de Ricardo Albacete à LaMia SRL efetuando cobrança em decorrência do acidente."*
- ✓ *Os advogados recorrem ao artigo 1014 do Código de Comércio da Bolívia para solicitar cópia da apólice, aludindo que seus representados são segurados adicionais da mesma e ainda indica que houve erro ao não incluir a KiteAir Corporation Limited como beneficiário da apólice e solicitam correção. Os advogados encerram a carta solicitando que sejam copiados em todas as comunicações dirigidas a LaMia CA e/ou Ricardo Albacete em relação ao acidente e se colocam a disposição para conversarem com os representantes da Clyde&Co (reguladores do sinistro).*

- **Seguradora Bisa responde à reclamação de sinistro de Ricardo Albacete, datada de 28/12/2016:** *Em 26/01/2017, Bisa responde ao Estudio Cremades a carta de 28/12/2016. Bisa inicia a carta argumentando que o documento que concede poderes ao Estudio Cremades não está correto e não*

foi autenticado e legalizado para surtir efeitos na Bolívia. Sem prejuízo do anterior e argumentando sobre o artigo 1033 do Código de Comércio Boliviano, e com a única finalidade de definir a causa, pessoas e interesses segurados, Bisa inicia uma extensa solicitação de documentos, conforme segue:

a) Aclarar as pretensões de LaMia CA e/ou Ricardo Albacete a respeito da apólice de seguro;
b) Documentos que acreditem a Ricardo Albacete a propriedade da aeronave;
c) Documentos que comprovem que Ricardo tem interesse assegurado na aeronave;
d) Documentos que comprovem a necessidade de incluir Ricardo como segurado adicional na apólice;
e) Documento outorgando poderes de Ricardo para Estudio Cremades, devidamente registrado para efeitos legais na Bolívia;
f) Documentos que comprovem interesse segurado de LaMia CA na aeronave;
g) Escritura Pública de constituição da LaMia CA, devidamente registrada e legalizada para efeitos legais na Bolívia;
h) <u>Documentos que comprovem que Ricardo era presidente da LaMia CA na data do acidente</u>;
i) Documentos legais que comprovem a estrutura da LaMia CA, inclusive a participação acionária de

Ricardo na data do acidente;

j) Documentos que comprovem a relação entre LaMia CA, LaMia SRL e Ricardo Albacete;

k) Documentos que comprovem aceitação da Bisa para a viagem a Colômbia na data do acidente e documentos semelhantes precedentes ao acidente;

l) Documentos que comprovem o cumprimento das condições precedentes, estabelecidas pela apólice;

m) Documentos que comprovem as circunstâncias constantes do artigo 1090 do Código Comercial Boliviano "(Art. 1090. - (Derecho Del Tercero Damnificado). En el seguro de responsabilidad, el tercero damnificado puede, en caso de ausencia, fuga, impedimento o muerte del asegurado, ejercer acción contra el asegurador como beneficiario de la indemnización desde el momento en que se origina de responsabilidad del asegurado para percibir la suma correspondiente. En caso de muerte, sus herederos percibirán la indemnización que corresponda.)";

n) Documentos que comprovem interesse segurado da KiteAir Corporation e os documentos que comprovem sua situação;

o) *idem ao e);*

✓ *Bisa ainda responde que não pode atender à solicitação de enviar cópia da apólice à medida que o contrato foi estabelecido com LaMia SRL e que ela*

possui cópia da referida apólice e que a LaMia SRL não teria informado sobre perda, roubo ou destruição do documento. Bisa conclui a carta ressaltando que a solicitação da documentação acima não alude a aceitação do sinistro e que se reserva ao direito de avaliar a documentação e as pretensões e solicitações efetuadas e responder oportunamente sobre a cobertura da apólice.

- **Ricardo Albacete responde a carta da seguradora Bisa:** *Em 29/05/2017, o Estudio Cremades responde a carta da seguradora Bisa, datada de 26/01/2017. Os advogados iniciam a carta respondendo a carta anterior de BISA e fazem ressalva de que não puderam enviar a documentação antes; relatam ainda que, devido à crise na Venezuela, algumas documentações da LaMia CA não poderão ser enviadas, pois não foram disponibilizadas pelas instituições oficiais do país. Nos parágrafos seguintes os advogados se colocam a responder cada um dos pontos da carta da Bisa, conforme segue:*

a)

1. *Os advogados relembram o acidente e afirmam que Ricardo e KiteAir eram os proprietários da aeronave a data do acidente; Informam que*

Ricardo enviou carta a LAMIA SRL cobrando os ***USD 4,850,000*** *da aeronave e* ***USD 840,000*** *de mensalidades do contrato de arrendamento; Fazem menção aos artigos 979 e 1007 do Código Comercial Boliviano e afirmam que, conforme o certificado, a "Matéria do Seguro" é a aeronave sinistrada e que de acordo com a apólice as "Coberturas" são "Seguro de Aeronavegación Casco, Todo Riesgo para Repuestos y Responsabilidad Civil". Importante ressaltar que, apesar de conhecimentos prévios sobre a negociação das apólices nos fazer acreditar que essa informação esteja errada, são esses os termos utilizados no certificado e na apólice, os quais embasam o pedido dos advogados que foi efetuado logo em seguida, conforme segue: "En pocas palabras y a los efectos relevantes de esta comunicación, la Póliza cubre el casco de la Aeronave Asegurada que fue siniestrada, por lo que Bisa Seguros debe abonar al menos US$ 4.850.000 a D. Ricardo Albacete Vidal o a KiteAir. "E ainda reforça seus entendimentos dizendo que não há discrepância, ambiguidade ou dúvida na interpretação da apólice e certificado, e se caso houvesse, o artigo 38 das leis de seguros, que trata da interpretação das apólices, diz que, nesses casos, a apólice*

*"SEMPRE" deverá ser interpretada em favor do segurado e ainda menciona o artigo 1033 do Código Comercial que trata da obrigação do segurador em indenizar o sinistro ocorrido, e que nesse caso não há dúvidas de que ocorreu a perda total da aeronave. Conclui o item reforçando o pedido para iniciar os trâmites de pagamento da cobertura de casco (**USD 4,850,000**) à Ricardo Albacete e KiteAir.*

2. *Os advogados aludem ao artigo 1045 do Código de Comercio para afirmar que Ricardo, na posição de proprietário da aeronave, teve seu interesse segurado através da apólice de seguro e reafirmam que Ricardo e KiteAir são os proprietários da aeronave, fazendo menção ao contrato de arrendamento. [No caso de Ricardo a informação é correta, inclusive pelo certificado de matrícula da aeronave, entretanto, em nenhum momento é comprovada a legitimidade da Kite Air como proprietária da aeronave.] Os advogados afirmam, por acreditar que ambos são proprietários, que ambos deveriam ser beneficiários da apólice e que qualquer um deles poderiam reclamar o sinistro.*
3. *Os advogados fazem menção ao artigo 1090 do Código Comercial para afirmar que, na condição de beneficiários de um bem em perda total,*

*Ricardo e KiteAir podem exercer ação contra o segurador diretamente e reafirmam que Bisa deve pagar ao menos **USD 4,850,000** à Ricardo ou KiteAir. Adicionalmente, aludem ao artigo 1050 do Código Comercial para afirmar que poderiam reclamar mais que o valor de **USD4,850,000**, pois, segundo o artigo: "pueden reclamar el "valor real de los bienes asegurados en el momento de ocurrir el siniestro y solamente hasta el monto de los daños sufridos", ou seja, poderiam reclamar o valor do bem no momento do acidente, até o limite da apólice, pois não há sublimite estabelecido para danos à bens e aeronaves. Aproveitam para reafirmar seus entendimentos de que a aeronave está coberta na apólice, pois no texto do limite único combinado há menção de limite de **USD 25MM** para cada aeronave, conforme segue: "Límite único combinado: (Lesión Corporal / Daño a Bienes / Lesiones Personales) **USD. 25.000.000**.- cualquier ocurrencia / aeronave / ofensa y en el agregado con respecto a productos, sujeto a sub-limites de:..." e reafirmam que não há sublimites para Danos a Bens e Aeronaves.*

b) *Os advogados explicam a composição da empresa KiteAir, elucidando que são sócios em partes iguais: Ricardo Albacete, sua esposa Maritza Luciana Di*

Bartolomeo de Albacete e suas duas filhas Loredana y Tiziana Albacete Bartolomeo e apresenta documentos que comprovam a sociedade. Afirmam também que, de forma verbal, a sociedade concordou que o Ricardo poderia exercer os direitos sobre a aeronave configurando como único proprietário dela para todos os efeitos. Importante salientar que a estrutura da sociedade (Kite Air) foi alterada após o acidente, conforme segue: Originalmente, a estrutura de 10.000 ações era dividida em 4 partes de 2.500 ações cada, para Ricardo, Maritiza (esposa), Loredana (filha) e Tiziana (filha). Após o acidente (em 12/04/2017), as cotas de Maritiza foram transferidas para Ricardo e as cotas de Tiziana foram transferidas para Loredana. Com esses movimentos, apenas Ricardo e Loredana permanecem na sociedade, de acordo com a declaração, ambos com poderes de diretores.

c) *Ricardo é o proprietário da aeronave e tem interesse segurado na mesma.*
d) *Ricardo é o proprietário da aeronave e tem interesse segurado na mesma.*
e) *Os advogados anexaram novos documentos (poder notarial) outorgando a E. Cremades poderes de representar Ricardo Albacete e KiteAir amplamente em relação ao acidente, inclusive na relação com Bisa. E ratificam os atos praticados por eles antes do*

registro do poder notarial.

f) *Fazem menção ao certificado de seguro para afirmar que LaMia CA é segurado adicional da apólice.*

g) *Enviam documentos de constituição da LaMia CA*

h) *Enviam documentos que comprovam a nomeação de Ricardo como presidente da LaMia CA*

i) *Enviam documentos que comprovam a participação acionária na LaMia CA, tendo como majoritário o Ricardo*

j) *Os advogados explicam que, nos itens anteriores, já foi elucidada as relações entre LaMia CA, Kite Air, Ricardo Albacete e sua Família. Aproveitam para reafirmar que nenhum deles são sócios ou proprietários da LaMia SRL, afirmando que os únicos acionistas da empresa são os Sres. Miguel Alejandro Quiroga Murakami y Marco Antonio Rocha Venegas. Reafirmam que a única relação de Ricardo com LaMia SRL é o contrato de arrendamento do tipo dry lease, datado de 01/01/2015 e sua prorrogação, estando hoje o contrato "resuelto" em decorrência do acidente.*

k) *Os advogados fazem menção aos e-mails trocados entre Loredana, o Grupo Estratégica e Aon UK para suportar o questionamento de Bisa com relação a comprovação de aceitação deles ao voo a Colômbia. Avança em analisar o assunto na perspectiva de força maior e dessa forma estaria coberto pela*

apólice. Continua analisando os processos e processados em cada país (Bolívia e Colômbia) pelos erros operacionais e negligencias que incorreram, aludindo o assunto mais uma vez a casos fortuitos e de força maior. Por fim, reafirmam que tal cláusula por si só e por se tratar de evento de força maior seria nula em efeito através do artigo 38 das leis de seguro, que defende o entendimento da apólice "SEMPRE" em favor do segurado, tomador ou beneficiário.

l) Com relação ao "cumplimiento de las condiciones precedentes", os advogados indicam que tais informações deveriam ser providas pela LaMia SRL e em nenhum caso solicitadas ao Ricardo ou a KiteAir e que Bisa deveria resolver isso com LaMia SRL. Avançam dizendo que, de acordo com o artigo 1027 do Código Comercial (Incumbe al asegurado o beneficiario probar el siniestro y los daños. En su caso; al asegurador le corresponde probar los hechos y circunstancias que pudieran liberarlo, en todo o em parte, de su responsabilidad. El siniestro se presume producido por caso fortuito, salvo prueba en contrario), eles, na condição de beneficiário, comprovam a perda total da aeronave e cabe a Bisa contra-argumentar e comprovar se houve descumprimento às condições precedentes. Finalmente, recorrem ao artigo 38 das leis de

seguros, novamente.

m) Os advogados evidenciam que se cumpre as condições do artigo 1090 do Código Comercial, pois não é possível acessar os sócios ou representante legal, conforme segue: Miguel Alejandro Quiroga Murakami: falleció en el trágico accidente que tuvo lugar el 28 de noviembre de 2016 (sócio 50%); Marco Antonio Rocha Venegas: se encuentra actualmente prófugo y en busca y captura por la justicia boliviana (sócio 50%); e Gustavo Vargas Gamboa: se encuentra actualmente ingresado en prisión y su recurso de apelación fue sido desestimado. Además, éste ha renunciado a su cargo de gerente general de la sociedad (representante legal). Adicionalmente, a DGAC e a ATT (Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes) cassaram a licença da LaMia SRL, sendo assim a empresa não está operando.

n) Os advogados reiteram que já apresentaram as relações entre KiteAir e a família Albacete e que comprovam que KiteAir deveria ser considerada como segurada adicional na apólice. Ressaltam o pedido de envio da integra da apólice, na condição de segurados adicionais, como LaMia CA e KiteAir. Voltam a solicitar expressamente a inclusão de KiteAir como segurado adicional.

o) idem ao item e), com o agravante de que eles

afirmam que: "No obstante, en el caso de que Bisa Seguros cuestione nuestra capacidad de representación de LaMia C.A., D. Ricardo Albacete Vidal (como presidente de LaMia C.A.) o D. Sergio Campana Zerpa (como Representante Judicial de la misma) estarán dispuestos a ratificar nuestra representación, así como a ratificar cuantos actos han sido realizados hasta la fecha."

- ✓ *Reserva de Direitos: Os advogados apresentam reserva de direitos e confidencialidade das comunicações com Bisa*
- ✓ *Conclusão: Por fim, os advogados reapresentam suas solicitações, conforme segue na integra: "Pague una indemnización de al menos **US$ 4.850.000** a D. Ricardo Albacete Vidal o Kite Air Corporation Limited en su calidad de propietarios de la Aeronave Asegurada bajo la póliza de seguro de aeronavegación No. 2000046; o alternativamente pague esa misma indemnización a LaMia C.A.; Entregue copia de la póliza de seguro de aeronavegación No. 2000046; y Tenga por aceptada la inclusión de Kite Air Corporation Limited como beneficiario nominado en la póliza de seguro de aeronavegación No. 2000046."*

- **Seguradora Bisa responde à segunda carta de Ricardo Albacete referente à reclamação de**

sinistro, datada de 29/05/2016: *Em 26/06/2017, a seguradora Bisa responde a segunda carta de reclamação de sinistro de Ricardo Albacete. Bisa inicia a carta negando, rechaçando e objetando todas e cada uma das afirmações e pretensões contidas na carta enviada pelos advogados de Ricardo.*

1) *Bisa informa que não reconhece ao Estudio Cremades como pessoa jurídica para representar seus clientes. E afirma que essa comunicação não constitui direito algum dos representados à apólice e que não reconhece eles como segurados adicionais.*
2) *Independente do exposto anteriormente, quanto a personalidade jurídica do Estudio Cremades, Bisa ratifica as informações enviadas à LaMia SRL através da* ***Nota DAC-170/17****, onde declara improcedência das reclamações do assegurado, ou seja, negou o sinistro à LaMia SRL. Bisa afirma que sem querer dar espaço para discussão ou objeção, se permite explanar sobre as causas que sustentam a negativa de cobertura, conforme segue:*
   a. *Exclusão do limite geográfico: Exclusão do território da Colômbia*
   b. *Prêmios em atraso: o prêmio não foi pago em 02/10/2016*
   c. *Condições precedentes: violações das condições precedentes em relação a segurança nas operações aéreas*

d. *Agravação substancial de risco: LaMia SRL deveria comunicar que estava transportando equipes de futebol*

e. *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)*

f. *Para todos os efeitos e em resposta às solicitações dos advogados, Bisa faz extensivo a eles as afirmações acima e os fundamentos expostos, negando o sinistro.*

3) *Sem prejuízo do anterior, sobre as causas da negativa do sinistro, Bisa se permite negar as afirmações da carta dos advogados, conforme segue:*

a. *Bisa afirma que é de inteiro conhecimento que a apólice nº 2000046 não possui cobertura para CASCO (Hull), que não houve ordem alguma do segurado para assegurar Casco na seção I, que não há pagamento de prêmio para essa cobertura e por não haver a cobertura não foi incluído o proprietário (Ricardo Albacete) na apólice. Dessa maneira, a cobertura da apólice é exclusivamente para a seção II - Responsabilidade Legal Frente a Terceiros (que não sejam passageiros) e seção III - Responsabilidade Legal Frente a Passageiros*

por danos causados pela aeronave. Por esse motivo a reclamação de cobertura de casco se encontra completamente fora de contexto, sendo negada a cobertura.

b. *Ressaltam que de nenhuma maneira Ricardo Albacete ou Kite Air podem reclamar a cobertura de Responsabilidade Civil da apólice, argumentando serem supostos danificados e vítimas do acidente, pois a apólice cobre a responsabilidade civil do segurado (LaMia SRL) com relação aos terceiros e passageiros por danos causados pela própria aeronave.*

c. *Baseados nas normas vigentes na Bolívia, afirmam que não há respaldo para uma ação direta contra a Bisa.*

d. *Reafirmam que a apólice tem como único segurado LaMia Corporation SRL e que, portanto, nem Ricardo, nem KiteAir, nem LaMia CA figuram como segurados da apólice. Tampouco se pode admitir legalmente que essas empresas possam ser consideradas como subsidiárias, associadas ou afiliadas da LaMia Corporation SRL de acordo com o descrito na apólice. Dessa forma, Bisa rejeita as pretensões dos advogados em utilizar, segundo ela, supostos e inexistentes recursos, com o objetivo de fomentar suas pretensões sobre a apólice.*

e. *Bisa afirma que não há nada na apólice que possa resultar em contradição, ambiguidade ou dúvidas que gere vácuo de interpretação ou abuso. Ressalta ainda que LaMia SRL contou com assessoria técnica legal de corretor de seguros habilitado e expertos em matéria de seguro.*

f. *Reitera a exclusão da Colômbia como território coberto pela apólice, reforçando que não há atenuantes que se oponha a essa exclusão. E conclui que somente por isso, qualquer reclamação resulta improcedente.*

g. *Reafirma a observação das Condições Precedentes, afirmando que o cumprimento delas é condição sine qua non para cobertura de seguro.*

h. *Reafirma sua posição quanto a negativa de enviar cópia da apólice, visto ter entregado a mesma ao segurado (LaMia SRL)*

i. *Contradiz a afirmação dos advogados de que KiteAir figurou como segurado adicional das apólices anteriores e que o segurado nunca solicitou que ela fosse incluída na apólice atual, sendo assim a solicitação resulta extemporânea, legalmente inviável e moralmente inadmissível.*

4) *Por fim, Bisa nega taxativamente as solicitações e intenções de Ricardo Albacete, LaMia CA e KiteAir à apólice, considerando as mesmas improcedentes de todas as formas.*

- **Respostas complementares de Ricardo Albacete aos questionamentos feitos anteriormente:**

1) *Com relação à emissão da apólice de seguro 2016/17 da LaMia SRL, entendemos que houve enormes dificuldades no "placement" dessa apólice e que alterações foram feitas, principalmente nas coberturas e limites. Especificamente com relação à cobertura de Responsabilidade Civil, essa cobertura tinha um limite de USD 300MM em 2015/16 e, em algum momento, durante a negociação da apólice 2016/17 a Aon UK propõe um limite de USD 50MM e no final a apólice foi emitida com um limite de USD 25MM.*

   i. *Perguntas: Quais foram os motivos da redução do limite em mais de 10x?*

      ✓ *Lamentablemente para mi, no puse atención a lo que se venia negociando, por cuanto estaba en un proceso de varias intervenciones quirúrgicas, y decidí no involucrarme. Mi hija Loredana, trato de ayudar, y entre las presiones de los dueños de LaMia Corporation, la pésima gestión de Estratégica, la infame asesoría de Aon, pues trajeron como consecuencia, por acción, y por omisión, que se aceptaba una póliza infame, sin asegurar mis dos aviones en mantenimiento, con*

reducción de los montos asegurados. Solo aseguraron el CASCO de la aeronave siniestrada, como se puede observar en la póliza suministrada por Estratégica, con redacción de una póliza que no estaba actualizada a los tiempos, con prohibiciones absurdas de no viajar a Perú, ni a Colombia, siendo dos países vecinos, los cuales ya no tenían la guerra de Sendero Luminoso, ni la de las FARC. Sacaron un texto del siglo pasado. Redujeron nuestra solicitudes. Nos dejaron descubiertos de los riesgos, y todo, porque era una póliza de transición. Lamento no haberle puesto la atención que se merecía este asunto. Mi hija no es experta y trato de ayudarnos.

ii. *Quais foram os tomadores dessa decisão?*

- ✓ *Los dueños de LaMia, mi hija como mediadora, el pésimo asesoramiento de AON y estratégica, y yo por no atender lo que me correspondía.*

iii. *Houve proposição de limites maiores por parte da Aon?*

- ✓ *Aon fue un desastre. Nunca ofrecieron la póliza como fue siempre solicitada de 300 Millones. NUNCA*

iv. *Qual a influência da AON na definição desse limite?*

- ✓ *Ellos le recomendaron a mi hija que los limites establecidos por ley eran de 158.000 (cifra no*

exacta, dicha de memoria) DEG x pasajero, y los de Estratégica le dijeron que USD 25 millones era lo que pedía Bolivia.

v. *Qual a relação com o Grupo Estratégica e Bisa Seguros nas negociações das apólices? Houve alguma influência deles na definição do limite da apólice?*

- ✓ *Grupo Estratégica es Aon en Bolivia. Por lo que entiendo, siempre fue con Aon Inglaterra, y Estratégica las conversaciones. Directamente no se hablo con Bisa.*

2) *O contrato de arrendamento da aeronave é do tipo DRY LEASE, ou seja, sem qualquer tipo de serviço (tripulação, manutenção, seguros etc.) por parte do arrendador, ficando o arrendatário responsável pela contratação. Dessa forma, como se explica a relação de Ricardo Albacete e Loredana Albacete na negociação e contratação dos seguros com AON/Londres?*

- ✓ *Porque siempre fuimos los contratantes, como dueños de las aeronaves. Porque AON y su corredor eran los mismos de CITYJET, y los contratamos por vía de CITYJET, inclusive, con la póliza de ellos los dos primeros amos AF..... ..... Luego en el año 2016 al desaparecer de la escena SAM PA, pues China Sonangol no nos*

pago las aeronaves y al devolverlas a Bolivia, ya los señores Rocha y Quiroga, como dueños de la compañía aérea, decidieron continuar con las operaciones de transporte de pasajeros, y fue cuando yo me desligue completamente de esa operación, tratando de ayudarlos desde afuera, y mi hija dándoles apoyo logístico, para que lograran salir adelante. Yo si pude observar la forma desordenada financieramente hablando, que es lo que conozco, que decidí tratar de entrar a formar parte de la empresa, capitalizando la deuda, y ya el 09 de septiembre de ese año, el señor Rocha, en representación del señor Quiroga, me hicieron una propuesta que no acepte. Razón por la cual 20 dias mas tarde les notifique formal y legalmente que no prorrogaría los contratos de alquiler de las aeronaves al finalizar el contrato vigente, que era el 31 de diciembre de ese año, tal y como lo estipulaba el contrato.

3) *Quanto à propriedade da aeronave sinistrada, tenho o seguinte cenário: a) No contrato de Compra e Venda da aeronave o proprietário é a Kite Air Corpotaration; b) No certificado de matricula é Ricardo Albacete; c) Nas correspondências entre o Estudio Cremades e a Bisa Seguros poderia ser a LaMia CA, mas, nesse*

caso, não há documentação que suporte essa informação. Dessa forma, solicito esclarecer quem era o proprietário, contratualmente, da aeronave na data do acidente?

- ✓ *Esta respuesta debo consultarla con mi abogado, porque no se cuales son las consecuencias de mi declaración. Mi abogado me advirtió la inconveniencia de aclarar los movimientos financieros y de propiedad, por cuanto a la luz de TODAS las pólizas anteriores y por solicitud expresa nuestra del Corredor Aon, quien fue contratado por nosotros, desde siempre, le solicitamos que tanto LaMia C.A. Venezuela, como Kite Air Corporation Ltda y Ricardo Albacete, debían estar asegurados igualmente, por cuanto necesitábamos tener la libertad, de poder traspasar la propiedad de las aeronaves a cualesquiera de estos titulares, lo cual lo haríamos en el momento de cualquier negociación, de acuerdo a nuestros intereses, y así siempre fue, hasta este ultima póliza fatídica.*

4) *Em relação à pergunta anterior, caso o proprietário seja a Kite Air Corporation, como se explica a emissão do certificado de matrícula em nome de Ricardo Albacete? E em caso de ser Ricardo Albacete o proprietário da aeronave, solicito facilitar o*

contrato/documento que comprove a transferência da aeronave.

- ✓ *Cuando firme el contrato de arrendamiento, ciertamente lo hice como propietario de las aeronaves en nombre propio. En ninguna parte existía o existe prohibición de venta o enajenación. Por tanto, si se hizo, o no se hizo, y a quien se hizo, no limita, ni condiciona nuestro legitimo derecho, por cuanto la póliza dice al "propietario de la Aeronave" según entiendo. Lo demás me remito a mi respuesta anterior.*

5) *Ainda com relação à Kite Air, nas correspondências entre o Estudio Cremades e a Bisa Seguros foi informado que a composição societária da empresa é em partes iguais divididas entre "D. Ricardo Albacete Vidal, su esposa Dña. Maritza Luciana Di Bartolomeo de Albacete y sus dos hijas Loredana y Tiziana Albacete Bartolomeo", entretanto, ao analisar os documentos, percebo que houve uma alteração societária em Maio/17, onde Dña Maritza e Tiziana transferiram suas cotas à Ricardo Albacete e Loredana Albacete, respectivamente. Há alguma justificativa para essa alteração contratual? E qual o motivo do Estudio Cremades não informar à Bisa Seguros, uma vez que a alteração ocorre antes da*

correspondência entre eles.

- ✓ *El traspaso de las acciones de nuestra empresa Kite Air Corporation Ltda, no tiene incidencia en nuestra reclamación, ya que la composición accionaria, no limita, ni es necesaria, para reconocer que la persona jurídica, anónima y de responsabilidad limitada, tenga a bien ejercer su derecho, en cuanto a la ley y el derecho le pueden pertenecer. Los traspasos hechos son de nuestra única y exclusiva competencia e interés, y en nada evita o menoscaba los derechos legítimos de la empresa Kite Air Corporation Ltda.*

6) *Com relação ao contrato de arrendamento da aeronave sinistrada, percebo que o contrato é demasiadamente simples, se comparado às práticas de mercado. Há alguma razão específica para essa simplificação?*

- ✓ *Porque soy un hombre confiado, y era un contrato de transición, para lograr la certificación, por cuanto las aeronaves estaban vendidas a SAM PA, y la forma mas sencilla, según entendía, era lograr tener una empresa con AOC, que permitiera la operación de aeronaves de ese tamaño, y que gracias a la certificación categoría 1 de la OACI para Bolivia, permitía*

volar esas aeronaves en África, con la bandera Boliviana, y poder hacer vuelos sin restricciones, por cuanto, los países donde el señor SAM PA pretendía operar, estaban en la lista negra de la Comunidad Europea, y de esta manera, con un contrato Wet lease de los Bolivianos, pues se podía superar ese inconveniente. El contrato solo pretendía legalizar las aeronaves, colocarlas en condición aeronavegables, volarlas a África, operar allí con un contrato Wet Lease con la gente de Bolivia. Yo y mi familia vendíamos los aviones, luego SAM PA, los compraba, y como propietario SAM PA, los arrendaba a LaMia Bolivia, y esta arrendaba a Air Magadascar, o otra empresa privada de Magadascar, y también a Sierra Leona, quien le permitiría utilizar su nombre, pero tanto Magadascar, como Sierra Leona, volarían con Bandera Boliviana y Tripulación Boliviana. Por eso, por no pensar en que se iban a realizar vuelos comerciales, fue que se hizo un contrato simple. El negocio era poner Aeronavegables las aeronaves, sacarles la matricula Boliviana, y una vez terminado esto trasladar las aeronaves a Africa, 2 a Sierra Leona, y dos a Magadascar. SAM PA me pagaba las aeronaves una vez aterrizaran allá, los contratos de arrendamiento a mi nombre los

traspasaba a SAM PA (lease China Sonangol) y los bolivianos operaban los aviones y cobraban sus servicios a esos países, con la promoción de SAM PA. Ello (los bolivianos tendrían su propia empresa), Sam Pa sus aviones, y mi familia recuperar parte de su patrimonio y salirnos de ese negocio. Por eso tan simple y barato.

7) *De acordo com a correspondência enviada à LaMia SRL por Ricardo Albacete em 26/12/2016, as mensalidades do contrato de arrendamento da aeronave sinistrada nunca foram pagas, estando a LaMia SRL em mora desde Janeiro/15. Pelas práticas do mercado de aviação, o Arrendador poderia solicitar que a aeronave permanecesse em condição AOG (Aircraft On Ground), ou seja, que a aeronave não fosse utilizada, até a quitação dos débitos. Em algum momento o proprietário da aeronave solicitou isso à LaMia SRL? Em caso negativo, qual o motivo de não o fazer?*

   - ✓ *Leer la respuesta anterior. Allí lo explico. Los documentos solicitados; se los voy a pedir a mi hija. Trataremos de enviar selos mañana mismo.*

Pois bem, tal cronologia é rica em informações e foi bastante importante para a investigação da CPICHAPE. Daí a razão de trazê-la para os autos como prova emprestada.

FATOS PRÉ-ACIDENTE:

01 • KiteAir compra de CityJet 4 aeronaves AVRO RJ85

02 • CityJet era cliente da Aon UK e Ricardo Albacete aproveita da "herança" desse relacionamento para continuar negociando as apólices diretamente com Londres.

03 • Aon UK sempre foram os responsáveis pela negociação e colocação dos seguros da LAMIA C.A., Aruba LAMIA e LAMIA SRL e Simon Kaye negocia as apólices dessas aeronaves desde que elas pertenciam à CityJet, antes mesmo da compra das mesmas por KiteAir Corporation em 2011.

04 • Aon UK tem o compromisso de agir como "advisor" da LAMIA C.A., Aruba LAMIA e LAMIA SRL, fazendo recomendações de apólices, limites e coberturas, após avaliar as demandas e necessidades do cliente.

05 • As apólices de seguros foram renovadas em termos e condições amplamente similares, para as vigências de 2011/12; 2012/13; 2013/14; 2014/15 e 2015/16, independentemente do segurado, seja ele, LAMIA C.A., Aruba LAMIA ou LAMIA SRL, contando em todos esses anos com coberturas para Casco e Peças Sobressalentes "Todo Risco", Responsabilidade Civil e Acidentes Pessoais. Há outras coberturas, tais como: Guerra e Acidentes Pessoais para Tripulação/Pilotos, mas não foram foco das análises.

06 • Os limites para a cobertura de Casco dessas apólices variaram entre USD 6MM (2011/12) e USD 4MM (2015/16), conforme atualização do valor da aeronave. Já os limites para a cobertura de Responsabilidade Civil não alteraram, permanecendo a cobertura desde 2011 até a vigência 2015/16 em USD 300MM.

07 • Ricardo Albacete tenta estabelecer por duas vezes sua companhia aérea, a primeira na Venezuela e a segunda em Aruba. Segundo Ricardo, em ambas as vezes, o objetivo era tornar essas empresas companhias aéreas comerciais, mas elas não conseguiram obter a certificação devido à várias razões, principalmente políticas e financeiras.

08 • Em setembro/14 dois pilotos bolivianos, Miguel Alejandro Quiroga Murakami e Marco Antonio Rocha Venegas, constituem a companhia LAMIA Corporation SRL. A autorização para operar como uma companhia aérea charter não regular é homologada em julho/15.

09 • Ricardo Albacete arrenda suas 4 aeronaves à LAMIA SRL através de um contrato de arrendamento do tipo DRY LEASE, ou seja, sem qualquer tipo de serviço (tripulação, manutenção, seguros, etc.) por parte do arrendador, ficando o arrendatário responsável pela contratação.

10 • Os certificados de matricula das aeronaves estão em nome de Ricardo Albacete, entretanto, não há documentação que prove a transferência da KiteAir para Ricardo.

11 • Ainda que Ricardo Albacete e Loredana Albacete afirmem convictamente não serem sócios da LAMIA SRL e documentalmente eles estão corretos. Ambos gerenciam e gestionam uma série de assuntos que ultrapassam seu posicionamento como arrendatário das aeronaves, entre esses assuntos está a negociação das apólices de seguros, que são negociadas diretamente com Aon UK, a princípio por Sean (ex-CityJet) e Ricardo e posteriormente por Loredana.

12 • LAMIA SRL teve as apólices 2015/16 canceladas por falta de pagamento de prêmio.

13 • A DGAC Boliviana suspende as operações da LAMIA SRL, pois a BISA envia carta à DGAC suspendendo a cobertura de seguro.

14 • LAMIA SRL inicia negociações com times de futebol e tenta reativar as apólices 2015/16.

15 • LAMIA SRL negocia voos com diversas equipes de futebol, tais como: The Strongest, Rosário Central, Olímpia do Paraguai, Seleção Argentina, entre outros. E informa ao Grupo Estratégica, à Aon UK e à Bisa, que em nenhum momento se opõem ou negam cobertura.

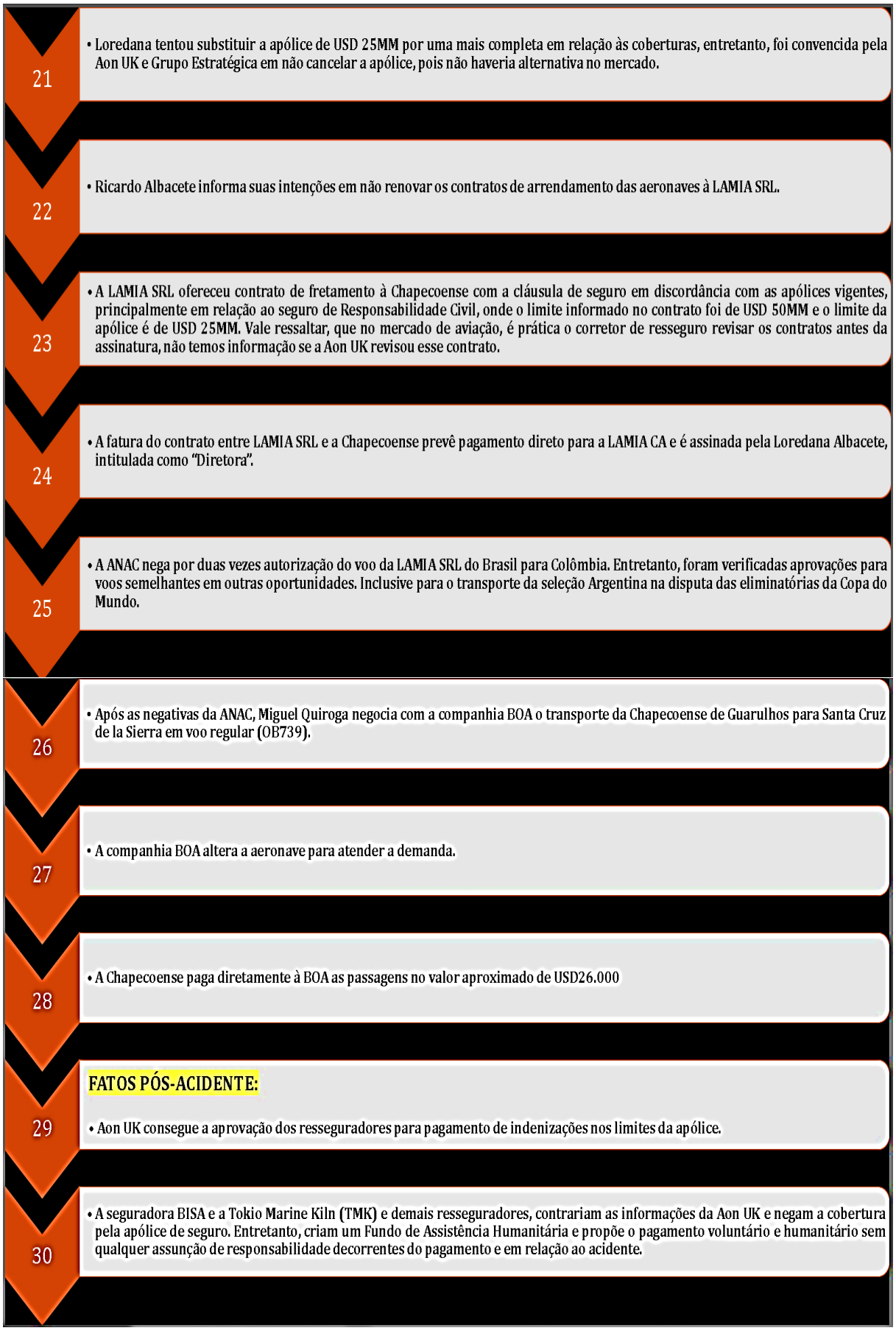
16 • LAMIA SRL efetua o pagamento dos prêmios pendentes e renova as apólices para a vigência 2016/17 em termos e condições absolutamente inferiores às apólices anteriores. Segundo Ricardo, essa apólice seria um paliativo/temporário enquanto Aon UK buscava no mercado cobertura completa para a LAMIA SRL.

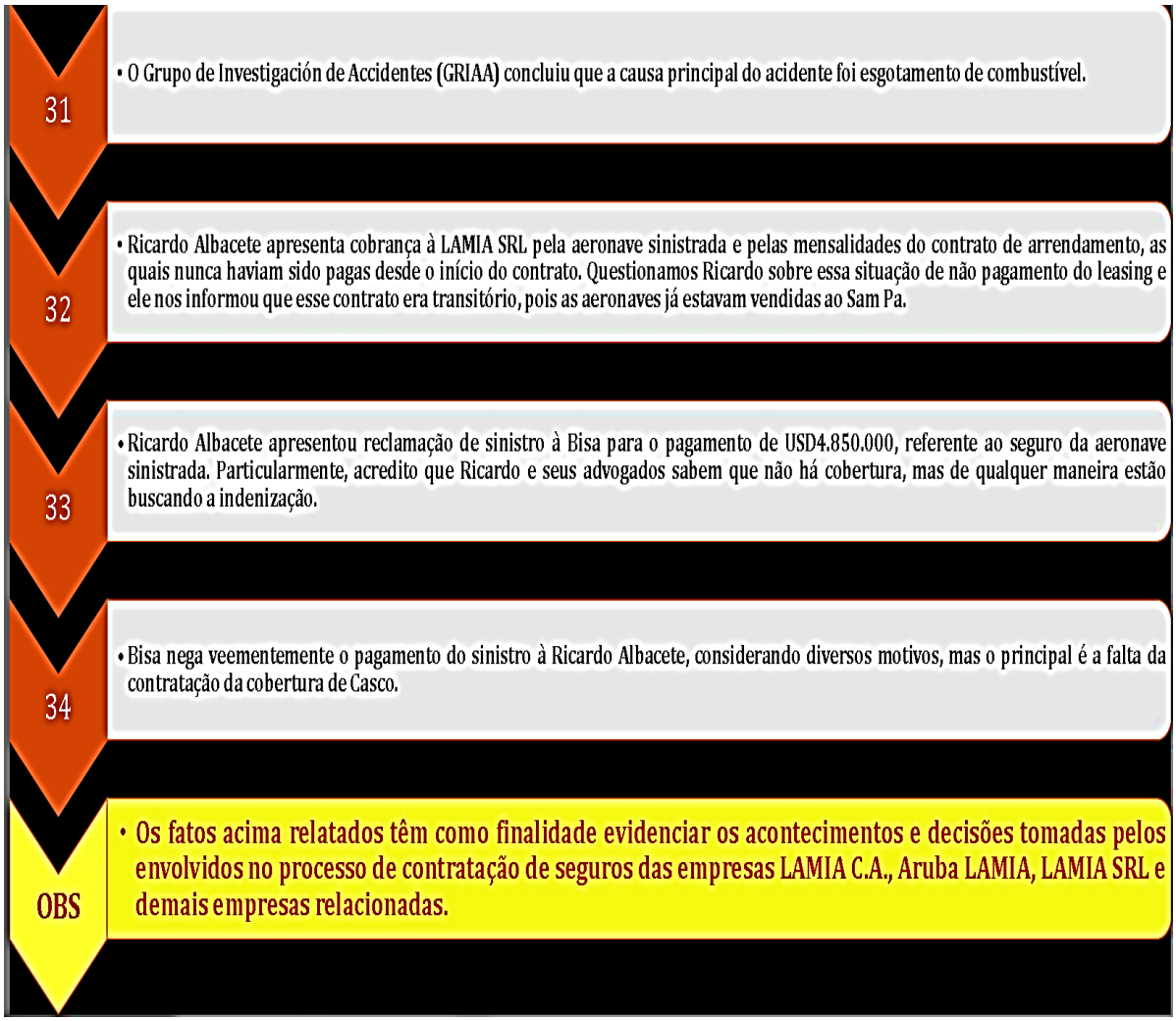
17 • Aon UK e Grupo Estratégica propõem a LAMIA SRL a contratação de apólice de seguro somente com cobertura para Responsabilidade Civil, com limite de USD 50MM.

18 • Aon UK e Grupo Estratégica, a pedido de Loredana, revisam o limite da apólice 2016/17 e efetuam pesquisa ao site da FAA (Federal Aviation Administration - US) para determinarem o novo limite de USD 25MM.

19 • Analisamos a Lei Aeronáutica Civil da Bolívia (Ley 2902) e a Convenção de Montreal (da qual a Bolívia é signatária) e, em ambos os casos, o limite de USD 25MM atende a regulamentação. Portanto, não há irregularidades com o limite contratado.

20 • Todavia, é de se considerar imprudente e até mesmo negligente por parte da Aon UK, do ressegurador líder – Tokio Marine Kiln, da seguradora Bisa e do Grupo Estratégica, todos em suas condições de especialistas em seguros, que seu cliente LAMIA SRL possua limite de Responsabilidade Civil tão baixo, ainda que cumpra com os requerimentos da autoridade local. Com o agravante de que TODOS tinham conhecimento de que os negócios atuais de LAMIA SRL tinham como principal atividade o transporte de times de futebol, inclusive seleções nacionais, como as da Argentina e Venezuela.


21
• Loredana tentou substituir a apólice de USD 25MM por uma mais completa em relação às coberturas, entretanto, foi convencida pela Aon UK e Grupo Estratégica em não cancelar a apólice, pois não haveria alternativa no mercado.
22
• Ricardo Albacete informa suas intenções em não renovar os contratos de arrendamento das aeronaves à LAMIA SRL.
23
• A LAMIA SRL ofereceu contrato de fretamento à Chapecoense com a cláusula de seguro em discordância com as apólices vigentes, principalmente em relação ao seguro de Responsabilidade Civil, onde o limite informado no contrato foi de USD 50MM e o limite da apólice é de USD 25MM. Vale ressaltar, que no mercado de aviação, é prática o corretor de resseguro revisar os contratos antes da assinatura, não temos informação se a Aon UK revisou esse contrato.
24
• A fatura do contrato entre LAMIA SRL e a Chapecoense prevê pagamento direto para a LAMIA CA e é assinada pela Loredana Albacete, intitulada como "Diretora".
25
• A ANAC nega por duas vezes autorização do voo da LAMIA SRL do Brasil para Colômbia. Entretanto, foram verificadas aprovações para voos semelhantes em outras oportunidades. Inclusive para o transporte da seleção Argentina na disputa das eliminatórias da Copa do Mundo.
26
• Após as negativas da ANAC, Miguel Quiroga negocia com a companhia BOA o transporte da Chapecoense de Guarulhos para Santa Cruz de la Sierra em voo regular (OB739).
27
• A companhia BOA altera a aeronave para atender a demanda.
28
• A Chapecoense paga diretamente à BOA as passagens no valor aproximado de USD26.000
29
FATOS PÓS-ACIDENTE:
• Aon UK consegue a aprovação dos resseguradores para pagamento de indenizações nos limites da apólice.
30
• A seguradora BISA e a Tokio Marine Kiln (TMK) e demais resseguradores, contrariam as informações da Aon UK e negam a cobertura pela apólice de seguro. Entretanto, criam um Fundo de Assistência Humanitária e propõe o pagamento voluntário e humanitário sem qualquer assunção de responsabilidade decorrentes do pagamento e em relação ao acidente.



CRONOLOGIA DOS FATOS PRÉ E PÓS-ACIDENTE

Tal relatório de análise documental dos seguros aeronáuticos das empresas LaMia C.A., Aruba LaMia e da LaMia SRL, **expedidos entre 2011 e 2016**, acostado aos autos da CPICHAPE, revela-se bastante oportuno à presente investigação legislativa, uma vez que evidencia os acontecimentos (fatos) e as decisões adotadas pelas pessoas envolvidas nos procedimentos de expedição das apólices de seguro para a aeronave sinistrada no terrível acidente havido na Colômbia no dia 29 de novembro de 2016.

Ressalte-se que muitas das questões analisadas no presente inquérito parlamentar tiveram origem nesse relatório.

2. Ainda nesse contexto, valem registrar os e-mails trocados por Loredana Albacete (proprietária de fato da LaMia Corporation S.R.L.) com a corretora de seguros Aon UK (Simon Kaye), como segue:

Meados de 2015

Livro nº 8 – Tradução nº: 0464/2019
Este documento consiste em correspondência eletrônica.

[*Consta na margem superior de todas as páginas:* Gmail - Re: Voos da Lamia. 18/12/2016 10:04]. [*Consta logotipo:* Gmail]. Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>. Re: Voos da Lamia. Prezado Simon, obrigado pelas explicações abaixo. Tenho plena compreensão de tudo. Então, muito obrigado. Como você sabe, houve um grande esforço em tempo e dinheiro para colocar nossas aeronaves e companhia aérea em condições de funcionamento. Agora temos uma oportunidade muito lucrativa de voar em Madagascar. Ainda não definimos nada, mas estamos praticamente certos de que vamos voar para lá. Não temos certeza se a aeronave continuará sendo de nossa propriedade integral ou não. O próximo passo é levar a aeronave que seja aeronavegável para Madagascar. Para esta viagem, temos a rota em anexo planejada. Madagascar tem limites ou coberturas diferentes que precisamos levar em consideração? É algo que você pode nos ajudar a descobrir? Obrigado, Loredana

Olá Loredana, obrigado pelo seu e-mail. Veja abaixo as respostas às suas perguntas em vermelho. 1. É possível precificar o seguro com base em voos de fretamento único? E pagar por cada um separadamente? Normalmente, o mercado de seguros/resseguros de companhias aéreas internacionais não oferece cobertura nessa base e o prêmio de riscos de voo é pago desde o início das operações comerciais até o vencimento da apólice (independentemente de o voo ser de um dia ou de todos os dias até o vencimento da apólice). No entanto, embora não seja uma disposição de apólice atual, uma vez que você chegasse ao final do período da apólice, analisaríamos o número de voos realizados e se houvesse longos períodos em terra/inatividade, abordaríamos as seguradoras e discutiríamos quais opções estariam disponíveis para reembolso de prêmio. 2. É possível precificar o seguro com base em prazos específicos estipulados em um contrato de fretamento? Igual ao ponto 1. acima. 3. Se tivermos que voar, por exemplo, para a Inglaterra, para uma modificação/manutenção específica da aeronave, com apenas pilotos e técnicos, isso pode ser considerado um voo de posicionamento nas atuais condições de seguro? Sim, a apólice permite voos não comerciais enquanto a aeronave estiver coberta pela taxa "Somente Riscos no Solo". Esteja ciente de que, dependendo do país para o qual o voo está sendo realizado, você poderá solicitar limites/coberturas de seguros obrigatórias específicas que talvez ainda não sejam fornecidas pelas apólices. Por exemplo, o espaço aéreo da UE e do Oriente Médio exige que a cobertura de responsabilidade de guerra seja comprovada às autoridades antes que qualquer voo possa ocorrer. Embora sua apólice forneça um limite primário de USD 150 milhões, você precisará adquirir uma apólice excedente para aumentar esse limite, de acordo com os requisitos deles, a fim de realizar o voo (lembre-se de que adquiriu essa cobertura anteriormente para retirar a aeronave de Norwich). 4. Se vendermos a aeronave para uma empresa canadense, por exemplo, e tivermos que entregar o avião lá, apenas com pilotos e equipe de manutenção, isso pode ser considerado um voo de posicionamento nas atuais condições de seguro? Igual ao ponto 1. acima O voo de entrega seria considerado

um voo não comercial e não acionaria o prêmio de riscos de voo completo. A cobertura da aeronave pode ser cancelada assim que a titularidade da aeronave for transferida para o novo proprietário e assim você não for mais responsável por segurá-la. 5. Se começássemos os riscos de voo completos em 1º de agosto para a aeronave E2348 CP-2933, você poderia informar sobre o aumento do prêmio? Em anexo estão os cálculos relativos ao prêmio adicional para riscos efetivos de voo a de 1º de agosto a 10 de abril de 2015 (note que estes são apenas os custos do Resseguro e não incorporam taxas locais e impostos). O prêmio adicional devido é calculado em USD 145.048. Espero que tenhamos sanado suas dúvidas. Informe-nos se desejar obter mais detalhes sobre nossas respostas. Cordiais saudações, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. 1st Floor | 8 Devonshire Square | Londres | EC2M 4PL t + 44 (0) 20 7086 4562. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk

10/04/2016

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 03 de agosto de 2015 16:20 Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin; Ricardo Albacete. Assunto: Re: Voos da Lamia. Olá Simon, em anexo, incluímos o certificado de operador de companhia aérea para seus registros. Estou principalmente interessada em receber respostas para as perguntas 3 e 4. As outras podem esperar se você não tiver as informações disponíveis. Obrigada por seu auxilio. Atenciosamente, Lore

Olá Loredana, desculpas por não ter respondido ao seu e-mail hoje. Irei responder às suas perguntas logo na segunda-feira de manhã, se estiver tudo bem. Tenha um ótimo final de semana. Atenciosamente, Simon. De: Loredana Albacete. Enviada em: Quarta-feira, 29 de julho de 2015 às 16:43. Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin; Ricardo Albacete. Assunto: Re: Voos da Lamia. Olá Simon, Obrigado pela sua resposta. Compreendo tudo o que você mencionou em seu e-mail. No entanto, tenho outras perguntas: 1. É possível precificar o seguro com base em voos de fretamento único? E pagar por cada um separadamente? 2. É possível precificar o seguro com base em prazos específicos estipulados em um contrato de fretamento? 3. Se tivermos que voar, por exemplo, para a Inglaterra, para uma modificação/manutenção específica da aeronave, com apenas pilotos e técnicos, isso pode ser considerado um voo de posicionamento nas atuais condições de seguro? 4. Se vendermos a aeronave para uma empresa canadense, por exemplo, e tivermos que entregar d avião lá, apenas com pilotos e equipe de manutenção, isso pode ser considerado um voo de posicionamento nas atuais condições de seguro? 5. Se começássemos os riscos de voo completos em 1º de agosto para a aeronave E2348 CP-2933, você poderia informar sobre o aumento do prêmio? Atenciosamente, Lore.

Oi Loredana, Muito bom ouvir de você. Espero que esteja tudo bem com você e também estamos muito chateados com a falta de verão no Reino Unido! Muito obrigado pela atualização das operações. Eu ia entrar em contato para ver como tudo estava indo, mas parece que você está fazendo progresso. Em relação às suas perguntas, não há problema em cobrir algumas aeronaves na base existente (ou seja, riscos no solo, mas permitindo 'voos não comerciais') com outras cobertas por riscos de voo completos (é prática comum que as companhias aéreas segurem sua frota de aeronaves dependendo no status de voo da aeronave individual). A cobertura total dos riscos de voo fornecerá a você cobertura de responsabilidade para passageiros e terceiros (até os limites da apólice), além de garantir a aeronave

(casco) durante essas operações. Um prêmio adicional por riscos de voo completos será cobrado desde o início das operações comerciais até o vencimento da apólice. Para fins de preço, podemos calcular o prêmio adicional devido e tudo o que precisamos é de uma data de início das operações para calcularmos uma estimativa. Entendemos pelo seu e-mail abaixo que você estará operando com base em fretamento completo e isso significa que você provavelmente precisará fornecer cobertura de seguro total para esses voos (sendo responsabilidade de Casco, Passageiros e Terceiros). Muitas vezes, você será contratualmente obrigada a comprovar esse seguro. Em alguns contratos, vemos o Fretador, ou seja, o agente de viagens/ou o agente de vendas, fornecendo algum elemento de cobertura da responsabilidade do passageiro pelos bilhetes que eles vendem. Isso pode ser benéfico para a Companhia Aérea, pois podem obter algum alívio no prêmio das seguradoras, pois os passageiros estão cobertos pela apólice do agente e não pela companhia aérea. Embora o tipo de contrato que você está firmando não possa ser estruturado dessa maneira, no entanto, ficaremos felizes em revisar os contratos firmados para garantir que você não esteja comprando seguro desnecessariamente. Por fim, em relação às equipes esportivas, precisamos garantir que as seguradoras estejam cientes dessa exposição e obter sua autorização antes do início dos contratos/voos. Como você perceberá, as seguradoras podem se sentir desconfortáveis com determinadas equipes esportivas de alto nível devido aos pagamentos que se espera em caso de perda. Se você puder fornecer detalhes sobre a equipe em particular, informaremos às seguradoras e garantiremos que não haja problemas e que a cobertura esteja em pleno vigor e efeito. Aguarde mais atualizações e informe-nos se precisar de mais explicações sobre a cobertura disponível sob as apólices de aviação. Cordiais saudações, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviation 1st Floor | 8 Devonshire Square | Londres | EC2M 4PL. t + 44 (0) 20 7086 4562 simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviada em: 28 de julho de 2015 20:35 Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin; Ricardo Albacete. Assunto: Voos da Lamia. Olá, Simon. Espero que você também esteja bem. Passei alguns dias na Inglaterra na semana passada, em reuniões com os fabricantes de trens de pouso. O clima não está muito de verão! Não acreditei naquele frio em pleno julho. O aquecimento global deve parecer mentira para vocês. Fico feliz em informar que finalmente somos uma companhia aérea fretada não regular certificada. Isso significa que fomos aprovados pela Bolívia como uma organização para gerenciar nossa própria frota, mas não faremos uma rota comercial regular. Temos apenas uma aeronave em condições de navegar e estamos começando a aceitar ofertas de voos particulares. Quero entender minhas opções em relação ao seguro. A primeira pergunta é: posso manter 3 aeronaves sob condições regulares de seguro e alterar apenas o seguro para uma aeronave que esteja em condições de navegar? - não teremos o restante das aeronaves em condições de navegar por mais 3 a 6 meses. A outra pergunta é: qual é a melhor maneira de segurar o tipo de operações que iremos realizar? Para dar um exemplo: estamos sendo solicitados a transportar um time de futebol em 3 jogos diferentes no Brasil. Além disso, fomos convidados a transportar a equipe para jogar em três locais diferentes entre Paraguai, Brasil e Bolívia. Há uma chance de sermos contratados por uma empresa internacional de exploração de carvão para transportar funcionários diariamente em dois locais diferentes. Nada foi acordado e estamos pensando na melhor maneira de precificar e abordar esses Serviços. Gostaríamos de entender como precisamos planejar os custos de seguro para essas operações. Obrigado, Loredana.

3. Segue uma nova sequência de e-mails trocados entre Loredana Albacete (proprietária de fato da LaMia Corporation S.R.L.) e a corretora Aon UK (Simon Kaye), como segue:

Final de 2015 e Início de 2016

Livro nº 8 – Tradução nº: 0462/2019

Este documento consiste em correspondência eletrônica.

[*Consta conteúdo em idioma estrangeiro*]. [*Consta na margem superior de todas as páginas:* Gmail – Re: Recordatorio de Pago – Lamia Corporation SRL. 18/12/2016 11:46]. Cara Loredana, Obrigado pela sua resposta e estamos ansiosos para saber mais de você. Cordiais saudações, Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk. De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 05 de fevereiro de 2016 14:57 Para: Simon Kaye. Cc: dgumucio@grupo-estrategica.com; Guido Martín Ferrari; Danny Martin; Ricardo Albacete. Assunto: Re: Recordatorio de Pago-Lamia Corporation SRL. Caro Simon, obrigado pelo e-mail. Atualmente, continuamos a negociar várias possibilidades para a operação de nossas aeronaves. Estamos muito otimistas de que um acordo será alcançado nos próximos dias ou semanas. Infelizmente, o acordo anterior sobre o qual eu havia falado não foi fechado. Nossas aeronaves são aeronavegáveis e nossa tripulação é atual; não deve haver razão para não conseguirmos chegar a um acordo com as empresas contratantes em um curto período de tempo. Entendemos o que você mencionou sobre a reintegração do seguro. Estamos cientes da necessidade de pagar a dívida atual para reajustar nossa situação.

Levamos em consideração a necessidade de pagar essa dívida antes de iniciar as operações em todas as nossas negociações. Peço desculpas por não ter informado antes sobre nossa situação atual. Obrigado. Atenciosamente, Loredana.

Cara Loredana, conforme o seu e-mail abaixo, você tem alguma atualização em relação a este contrato ou qualquer outro desenvolvimento referente às suas operações com as quais possamos ajudar? Com relação às apólices de resseguro de aviação, devido ao período de cobertura vencida, estamos agora no ponto em que sentimos que as seguradoras podem não estar dispostas a restabelecer a cobertura da apólice existente. Investigaremos quais opções estão disponíveis, mas prevemos que pode ser mais simples contratar uma nova apólice assim que a cobertura for necessária novamente. Vamos calcular os valores finais vencidos (para o período de 10 de outubro de 2014 até 5 de janeiro de 2016) para que você esteja ciente da dívida. Como você deve entender, aceitar uma nova apólice exigiria que a apólice prestes a expirar estivesse livre de dívidas; no entanto, assim que isso for liberado, abordaremos novamente os mercados para orçar uma nova apólice de 12 meses. Informe-nos se você tiver alguma dúvida e solicitaremos à Bisa que forneça as notas finais de débito. Cordiais saudações, Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092 simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.

10/10/2015

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 19 de janeiro de 2016 01:43 Para: Simon Kaye. Cc: dgumucio@grupo-estrategica.com; Guido Martín Ferrari; Danny Martin; Ricardo Albacete Assunto: Re: Recordatorio de Pago-Lamia Corporation SRL. Prezado Simon, obrigado pelo ágil retorno. O time

em questão é um time de futebol de pouca projeção. Eles seriam o equivalente latino de um time universitário. Dos 95 assentos, a equipe ocuparia não mais que 30 assentos e o restante provavelmente seria uma comitiva. No momento, não temos certeza da quantidade exata de viajantes. Entendemos completamente que, até não liquidarmos o que é devido, a renegociação de nosso seguro não é possível. O valor que você nos forneceu nos dá uma boa ideia do custo do orçamento e agradecemos o envio. Recebemos notícias da equipe hoje e eles disseram que nos dariam uma resposta na quarta-feira desta semana. Até que tenhamos certeza de que iremos assiná-los e outros serviços que estão em andamento, não podemos nos comprometer a liquidar os valores devidos. Isso é lamentável, mas é a nossa situação atual. Em relação ao comentário sobre os riscos de guerra, posso confirmar que a equipe não fez e não fará um pedido específico de USD 300 milhões. A redação aqui era nossa. Entendemos que terceiros são limitados a USD 150 milhões. Escreveremos na quarta-feira com novidades. Obrigado e tenha um bom dia. Loredana.

Cara Loredana, obrigado pelo seu e-mail. Em anexo estão os nossos cálculos para o prêmio adicional de Resseguro que se aplicaria para CP 2933 revertendo a riscos pleno voo, válido a partir de 10 de fevereiro. Como discutido anteriormente, a apólice atualmente cobre a aeronave apenas para riscos de solo e, uma vez que as aeronaves retornem às operações, o prêmio total de riscos de voo se aplica, independentemente de haver apenas 1 ou 2 voos a partir dessa data para expirar. Precisaríamos consultar as seguradoras para discutir o risco da equipe esportiva, pois isso pode ser um assunto delicado. Ajudaria se você pudesse informar o número de passageiros esperado nos voos e a equipe esportiva envolvida, ou seja, é o time de futebol? Infelizmente, nossas mãos estão atadas e não poderemos discutir isso com as seguradoras até que o prêmio seja liquidado, sendo as parcelas 3 e 4. No momento em que o prêmio for liquidado e a cobertura restabelecida (sujeito a contrato com as seguradores), discutiremos o exposto acima e também tentaremos negociar um prêmio adicional reduzido, com base no fato de que você estaria executando apenas um máximo de 4 voos comerciais em um período de 25 dias. Como você perceberá, até que a dívida seja liquidada e o prêmio adquirido atualizado, não estaríamos na melhor posição para negociar qualquer redução. Em relação ao contrato, traduzimos a seção Seguros e solicitamos ao Grupo Estratégica que confirme que ele não foi traduzido incorretamente ou que tenhamos deixado de ver outras áreas relacionadas a seguros. A tradução é a seguinte: 9) Seguro: "A empresa de fretamento" manterá seus próprios custos e despesas em pleno vigor e efeito durante o período do serviço, o seguinte seguro em relação à aeronave. a) seguro abrangente para cobrir perdas ou danos no casco da aeronave pelo valor segurado. b) Seguro de Guerra e Afins, cobrindo a aeronave o máximo possível contra os riscos excluídos pela cláusula de exclusão AVN48B sobre risco de guerra, sequestro e outros perigos, ou qualquer modificação ou substituição que possa acontecer com o valor que eu concordei. Esse seguro deve incluir o confisco pelo registro governamental da aeronave. c) Seguro contra danos a terceiros, passageiros, bagagem de passageiros, carga, correio, em prédios, outras aeronaves, a fim de garantir uma cobertura de responsabilidade adequada e abrangente com um limite único combinado (lesão corporal ou dano à propriedade) até um máximo de duzentos cinquenta milhões de dólares dos Estados Unidos da América sem centavos. (USD 250.000.000,00) por ocorrência, por aeronave e como um todo em relação a produtos derivados de responsabilidade legal. Esse seguro

deve incluir, tanto quanto possível, a cobertura de riscos de guerra e riscos aliados excluídos pela guerra, cláusula de sequestro e exclusão de outros perigos AVN48B ou qualquer outra modificação ou substituição no momento em vigor. d) Todo o seguro é mantido pela "empresa de fretamento", de acordo com os requisitos de (D1), para garantir que a cobertura do objeto seja "válida para todos". Com base no exposto, podemos aconselhar que não teríamos preocupações sobre a cobertura e os limites exigidos e que as apólices (uma vez reintegradas) estariam em conformidade. Teríamos apenas uma consulta relacionada ao requisito de passivos de guerra (cobertura de riscos de guerra e aliados), conforme o parágrafo 9c). Embora a apólice forneça passivos de guerra de até USD 300 milhões para responsabilidade de passageiros, terceiros são limitados a USD 150 milhões. Não imaginamos que isso seja um problema; no entanto, se a equipe esportiva fizer uma solicitação específica de um limite de USD 300 milhões para esta cobertura, podemos providenciar uma apólice em excesso para garantir que você cumpra totalmente os requisitos deles. Informe-nos se você tiver alguma dúvida em relação aos nossos comentários e aguarde mais atualizações sobre a liquidação do prêmio pendente. Atenciosamente, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres EC3V 4AN.

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 15 de janeiro de 2016 19:28 Para: Loredana Albacete; Simon Kaye. Cc: dgumucio@grupo-estrategica.com; Guido Martín Ferrari; Danny Martin; Ricardo Albacete Assunto: Re: Recordatorio de Pago-Lamia Corporation SRL. Caro Simon, obrigado pelo e-mail. Estamos em discussão final e em processo de revisão contratual com uma equipe esportiva do Paraguai chamada Olimpia para realizar dois voos: um do Paraguai para a Venezuela e outro do Paraguai para o Equador. As datas são 10 de fevereiro para um e 6 de março para o outro. O contrato especifica um pagamento de 50% na assinatura, o que nos permitiria obter uma quantia substancial do que devemos em seguro, embora não totalmente. Estamos trabalhando muito para obter outro contrato com os mesmos parâmetros para que possamos obter fluxo de caixa. A única aeronave totalmente navegável é a E2348 CP 2933. A outra aeronave possui pequenas atualizações após concluir a verificação C e não seria considerada para operação no futuro imediato. Após a confirmação dos contratos, estaríamos prontos para operar. Estou enviando o primeiro rascunho do contrato para revisão. Está em espanhol, talvez o Grupo Estratégica possa analisar por você. Seria possível orçar o seguro para operar esta aeronave em operações de fretamento, como a especificada no contrato em anexo a partir de fevereiro de 2016? Você poderia nos explicar a possibilidade e as etapas para restabelecer o seguro neste momento? Obrigado. Atenciosamente, Loredana.

Cara Loredana, seguindo nosso e-mail abaixo, você tem alguma atualização que nos permita reabrir as discussões com as seguradoras em relação ao restabelecimento da cobertura? Nossa intenção é mantê-los totalmente informados sobre a sua situação, para que, assim que o prêmio for liquidado por você, haverá um atraso mínimo na aceitação da cobertura. Estamos ansiosos por notícias suas. Cordiais saudações, Simon Kaye | Gerente de clientes, Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092 simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.

De: Simon Kaye. Enviada em: 5 de janeiro de 2016 14:04. Para: Loredana Albacete,

Cc: dgumucio@grupo-estrategica.com; Guido Martin Ferrari; Danny Martin; Ricardo Albacete Assunto: RE: Recordatorio de Pago-Lamia Corporation SRL. Cara Loredana, agradecemos seu e-mail e a explicação de sua posição atual. Conversamos com as resseguradoras nesta manhã, porém, com base em que você não está em condições de pagar o prêmio ou confirmar qualquer fluxo de pagamento, eles não concederão mais extensões e é lamentável que tenhamos que avisar que o resseguro da Bisa fica cancelado a partir da meia-noite de 5 de janeiro de 2016. Os resseguradores informaram que restabelecerão a cobertura, porém sujeitos à liquidação do prêmio total em aberto, sendo a terceira e quarta parcela das apólices. Esperamos que você agora receba confirmação da Bisa de que a apólice de seguro foi cancelada a partir da data, no entanto, será necessário que a Bisa/Estrategica confirme isso formalmente. Mantenha-nos informados de todos os desenvolvimentos e esperamos que você possa garantir o financiamento em breve para liquidar o prêmio devido e iniciar as operações. Se vocês tiverem alguma outra dúvida ou comentário, por favor, não hesitem em contatar-nos. Cordiais saudações, Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092 simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviada em: 03 de janeiro de 2016 21:42 Para: Simon Kaye. Cc: dgumucio@grupo-estrategica.com; Guido Martin Ferrari; Danny Martin; Ricardo Albacete Assunto: Re: Recordatorio de Pago-Lamia Corporation SRL. Caro Simon, infelizmente, não poderemos efetuar o pagamento amanhã. Se isso significa o cancelamento do seguro, nós entendemos. Como atualização em nossa situação, a empresa com a qual estamos negociando alegou que o acordo não possuía o apoio das autoridades bolivianas e que esse era o motivo para não fecharem o negócio. Temos conversado com o diretor da autoridade boliviana, que foi nomeado em 30 de dezembro de 2015. Ele costumava ser o segundo no comando e avisou que seu antecessor não queria assinar um acordo tão próximo de ser transferido para uma área diferente. O diretor recém-nomeado está muito comprometido em ajudar o projeto da Lamia, ele apoiará a negociação e receberemos o pagamento. Isso nos tornará financeiramente sólidos novamente e significará que iniciaremos as operações. Todo esse processo levará alguns dias, talvez algumas semanas, e nesse momento faremos o pagamento do que é devido e esperamos negociar uma cobertura de seguro de operações. É tudo o que podemos fazer por enquanto, Simon. Mais uma vez, desejamos que essa não fosse a situação e que pudéssemos pagar enquanto todo o resto fosse resolvido, mas infelizmente, depois de todos os esforços que fizemos nos últimos anos, não conseguimos fazê-lo. Obrigado, Loredana.

Cara Loredana, obrigado pelo retorno, explicando a situação. Conversamos com as resseguradoras mais uma vez e eles permitiram-nos uma extensão final até meia-noite de 5 de janeiro de 2016. Considerando que o prêmio era devido a eles em 10 de novembro 2015, seus regulamentos internos não permitem qualquer nova extensão e o prêmio terá de estar na conta deles até esta data, para que a cobertura possa ser mantida. Esperamos sinceramente que os problemas possam ser resolvidos e que a transferência ocorra; ainda que a expectativa realista é de que haverá uma data final para essa cobertura. Se você puder fazer a transferência nesta semana, há uma chance de que o prêmio seja recebido por nós em Londres para manter a cobertura. Só para avisá-la, se houver mais atrasos no pagamento,

a quarta parcela também pode ficar inadimplente (10 de fevereiro), dessa forma, todo prêmio inadimplente deverá ser quitado antes de qualquer reintegração. Esperamos receber algumas notícias suas na próxima semana de que os problemas foram resolvidos e a transferência ocorreu. Enquanto isso, informe-nos se precisar de algo. Cordiais saudações, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092 simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviada em: 28 de dezembro de 2015 03:43 Para: Simon Kaye. Cc: dgumucio@grupo-estrategica.com; Guido Martin Ferrari; Danny Martin; Ricardo Albacete Assunto: Re: Recordatorio de Pago-Lamia Corporation SRL. Caro Simon, eu é que sinto muito por esta situação. Não deveríamos estar tão atrasados e fizemos quase tudo de nossa parte para fechar o acordo de operações. A empresa com quem estamos negociando simplesmente não realizou o aporte na data de fechamento do contrato. Eles estão comprometidos em consertar isso no futuro imediato, eles podem ser responsabilizados se não o fizerem, mas a verdade é que, neste momento, é muito difícil para nós dizer que estamos certos de que eles realizarão o pagamento esta semana . Esperamos que seja esse o caso, e é muito provável. Antes dessa negociação, tínhamos outra, não para operações, mas para vender a aeronave. Ocorreu quando a pessoa que estava negociando em nome da empresa ficou indisponível de repente e, infelizmente, não tínhamos tomado as precauções corretas nas negociações para um evento como esse. Facilitamos todos os acordos e comunicações entre o representante agora indisponível e a Lamia para a pessoa que lida com nosso caso para a empresa. No entanto, o novo representante da empresa afirma que eles precisam revisar cuidadosamente e isso está demorando muito. Razão pela qual decidimos no mês passado oferecer a aeronave para locação enquanto a negociação anterior estava resolvida. A explicação anterior é completamente verificável e atual. Entendemos perfeitamente se o seguro for interrompido e cancelado devido à nossa falha na emissão do pagamento. Continuaremos a informar o progresso. Obrigado. Loredana

Cara Loredana, desculpe entrar em contato com você na véspera de Natal, mas ainda estamos trabalhando para tentar manter a cobertura em vigor, pelo menos até terça-feira, quando reabrirmos. Você tem alguma atualização sobre o pagamento que podemos informar às seguradoras? Não queremos que a cobertura seja cancelada, mas precisaremos da sua ajuda para que possamos negociar com as seguradoras. Aguardamos sua resposta urgente. Cordiais saudações, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092 simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.

De: Simon Kaye. Enviada em: 22 de dezembro de 2015 16:00 Para: Loredana Albacete. Cc: Maria Daniela Gumucio Carmargo (dgumucio@grupo-estrategica.com); Guido Martin Ferrari; Danny Martin Assunto: RE: Recordatorio de Pago-Lamia Corporation SRL. Cara Loredana, estou entrando em contato com você solicitando sua ajuda, pois acabamos de saber que o pagamento à Bisa/Estrategica está atrasado e eles ainda aguardam o prêmio. Fizemos todo o possível para obter um acordo com as resseguradoras para estender os avisos de cancelamento a este ponto, no entanto, uma das resseguradoras não prorrogará o prazo mais sem

confirmação de que a Bisa possui um prêmio e está transferindo os fundos para a Aon. Temos conversado diariamente com as seguradoras para tentar manter a cobertura, mas agora estamos ficando sem desculpas para estender a cobertura ainda mais. Há algo que você possa fazer para acelerar o processo de pagamento, pois agora estamos muito preocupados com o cancelamento da cobertura, a menos que possamos provar às seguradoras que o prêmio está a caminho. Aguardamos seu retorno com urgência. Cordiais saudações, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092 simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com] Enviado em: 18 de dezembro de 2015 00:05 Para: Simon Kaye. Assunto: Enc: Recordatorio de Pago-Lamia Corporation SRL. Caro Simon, o que posso lhe transmitir é o anexo. O pagamento é emitido como depósito direto no banco na Bolívia e, além do extrato bancário, não acredito que tenhamos um número de rastreamento. Recebi confirmação de que o pagamento foi feito antes do fechamento do banco hoje. Talvez você possa entrar em contato com a Estratégica pela manhã. Eu também vou escrever para as resseguradoras. Sinto muito por isso. Pagaremos a próxima parcela no prazo em algumas semanas. Estamos recebendo fluxo de caixa agora. Obrigado, Loredana.

4. Segue outra sequência de e-mails:

Final de Março e Início de Abril/2016

Livro nº 8 – Tradução nº: 0507/2019.
Este documento consiste em correspondência eletrônica.
[*Consta na margem superior de todas as páginas:* Gmail – RE: Novidades da Lamia. 18/12/2016 17:18]. [*Consta logotipo*: Gmail]. Loredana Albacete loredana.albacete@gmail.com. REF.: Novidades da Lamia. [*Consta texto em idioma estrangeiro*]. Olá Loredana. Temos uma reunião agora com a seguradora principal para ver o que pode ser feito e atualizaremos você esta tarde. Em relação à dívida, a seguradora calculou o prêmio devido no período de 10 de abril de 2015 a 6 de janeiro de 2016, sendo a data em que a apólice foi cancelada. Portanto, a dívida não é tão grande quanto a sua estimativa abaixo. Não temos os números finais devidos à Estrategica, pois lidamos apenas com o resseguro; no entanto, nosso valor sai em torno de US$ 50.000, que precisariam ser apurados para que a seguradora considere reinstaurar a cobertura. Você seria capaz de pagar esse valor? Em relação ao contrato, analisamos e não parece haver requisitos específicos relacionados ao Seguro mantido pela Lamia. Particularmente, para nós seria o limite de responsabilidade que eles exigem, e também as autoridades da Venezuela. Você poderia esclarecer? A apólice tinha um limite de USD 300 milhões, isso atende a todos os requisitos das partes; no entanto, gostaria de oferecer opções de preços para limites de acordo com o contrato, para que você possa decidir como proceder. Saudações. Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. [*Constam dados da empresa*]

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviada em: 5 de abril de 2016 13:15. Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin. Assunto: Re: Novidades da Lamia. Prezado Simon, obrigado pelo ágil retorno. Em relação a entrar em contato com a seguradora com uma proposta de pagamento, temos registros de duas parcelas vencidas - 27/9/15 e 27/12/15 - no valor total de USD 134.898,58. No entanto, como o seguro foi suspenso antes do final do período, entendemos que deve haver uma redução no valor da segunda parcela. Embora isso esteja esclarecido, podemos sugerir que a seguradora pague uma parcela antes do final de abril de 2016 e a próxima parcela antes do final de maio de 2016. Temos um contrato que estou enviando em anexo. Se você preferir que traduzamos para o inglês, entre em contato e prosseguirei. Enquanto isso, estas são as cláusulas de interesse do seguro na minha opinião: Cláusula 2: A Lamia fornecerá o seguro obrigatório, incluindo responsabilidade e cobertura para todos os ocupantes. Cláusula 9: O Clube Strongest terá 88 assentos disponíveis e a possibilidade de transportar até 31 toneladas de carga. A Lamia disponibilizará 8 tripulantes para a operação. O voo para Valera será em 10 de abril de 2016 às 10h e o retorno em 13 de abril de 2016. Não está especificado no contrato, mas a aeronave permanecerá no aeroporto de Valera de 10 a 13 de abril. Nós adquirimos a empresa de assistência em terra para proteger a aeronave. A aeronave já ficou várias vezes antes neste aeroporto e o conhecemos muito bem. O plano de voo e outros documentos encontram-se em anexo. Idealmente, gostaríamos de

restabelecer o seguro operacional completo para apenas uma aeronave CP2933. Se continuarmos a receber pagamentos de contratos, incorporaremos o restante da frota. No entanto, se não conseguirmos cumprir o pagamento necessário para restabelecer o seguro operacional completo do CP2933, a segunda opção seria adquirir um seguro por viagem. Assim, solicitamos que você veja a possibilidade de emitir seguro apenas para esta viagem, no cenário de que o pagamento para restabelecer o seguro seja muito alto para cumprirmos no momento. Há mais três contratos para o mês de abril em andamento (principalmente viagens do Brasil à Bolívia). Estamos muito confiantes de que iremos obtê-los. Acreditamos que estamos sendo testados com este primeiro para a Valera. Por isso o nosso interesse em poder atender a esse requisito. Obrigada, Simon, por tentar nos ajudar nesta questão. Atenciosamente. Loredana.

02/04/2016 06:12 GMT-04:30 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Olá Loredana. Entendo a urgência e faremos tudo o que pudermos na segunda-feira para fornecer as opções e prazos para restabelecer a cobertura. Como você sabe, precisaremos apresentar uma proposta com relação à dívida aceitável para a seguradora antes que ela considere aceitar a cobertura novamente. Nesse meio tempo, você tem um contrato de fretamento disponível para que possamos verificar os requisitos de seguro? Além disso, neste momento, você pretende fornecer cobertura para apenas uma das aeronaves que serão usadas para o fretamento (e não para toda a frota)? Também estaríamos interessados em saber se o afretador utilizaria apenas um número limitado de assentos disponíveis - por exemplo, apenas 50 do total de 95? Isso pode nos dar algumas opções, se precisarmos abordar novos mercados para apoiar esse risco. Aguardamos notícias suas e ligamos para você na segunda-feira de manhã. Atenciosamente. Simon.

De: Loredana Albacete; Enviado: Sexta-feira, 1º de abril de 2016 13:48:36. Para: Simon Kaye; Assunto: Re: Novidades da Lamia. Olá Simon. Obrigado pela sua resposta. Detesto pressioná-lo com prazo, visto que adiei tantas respostas, mas não tenho opção. Na verdade, precisamos assinar o contrato na segunda-feira para a viagem no dia 10 de abril de 2016. E precisamos de um certificado de seguro para processar as licenças e liberar a aeronave com as autoridades. Espero que você possa entender. Esse cliente é um excelente potencial para nós. Eles trabalham com todas as equipes de futebol e a temporada de jogos está começando. Ficaríamos muito tristes em passar esta oportunidade. Obrigado. Loredana

31/03/2016 16:14 GMT-04:30 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Olá Loredana. Obrigado pelo seu e-mail e desculpe-me pelo atraso na resposta. Entendemos sua situação e tentaremos ajudá-lo a encontrar uma solução para iniciar as operações. Estou fora do escritório até segunda-feira, no entanto, quando voltar, contatarei a seguradora para discutir quais opções estão disponíveis. Também informarei qual é a dívida da conta. Atenciosamente. Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. [*Constam dados da empresa*].

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviada em: 30 de março de 2016; 13:30 Para: Simon Kaye; Assunto: Novidades da Lamia. Olá, Simon. Espero que você também esteja bem. Estamos trabalhando muito e está tudo bem. Como mencionado nas comunicações anteriores, nosso negócio que deu errado trouxe uma situação em que tivemos que interromper o seguro para

usar os fundos disponíveis para a manutenção da aeronave. Agora temos uma aeronave habilitada e um contrato para operar. Este contrato inicial é apenas para um voo. Transportaríamos uma equipe de futebol da Bolívia para a Venezuela e de volta para a Bolívia. Estamos trabalhando na assinatura de um contrato de operação para um período mais longo, mas nesse meio tempo, temos várias opções para assinar esse tipo de contratos de viagem única. A Copa Sul-Americana tem muitos jogos próximos e somos os candidatos perfeitos para transportá-los. Portanto, nossa situação atual é que não podemos operar sem seguro e não podemos pagar se não operarmos. Você pode examinar uma possibilidade de obtermos um seguro por viagem? Poderíamos nos comprometer com um plano de pagamento começando com este primeiro contrato. Poderíamos pagar todos os impostos em quatro meses e pagar antecipadamente o seguro por viagem. Essas são opções que podem funcionar e nos ajudar a manter nossas atividades e cumprir nossos compromissos. Não podemos pagar integralmente tudo o que é devido no momento. No entanto, seria possível informar sobre o valor real em aberto? Estou disponível para conversarmos quando ficar melhor para você. Meu telefone é +584147471021. Obrigado, Loredana. A Aon UK Limited é autorizada e regulada pela Financial Conduct Authority. Registrada na Inglaterra e

5. Segue nova sequência de e-mails:

Início de Abril/2016

Livro nº 8 – Tradução nº: 0463/2019

Este documento consiste em correspondência eletrônica.

[*Consta texto em idioma estrangeiro*]. [*Consta na margem superior de todas as páginas:* Gmail - Re: Lamia Corporation – Bolivia. 16/12/2016 16:24]. [*Consta logotipo*: Gmail]. Cara Loredana, Apradecemos sua confirmação de pagamento para liquidar a dívida devida aos resseguradores pela apólice de 2015/16. Conforme discutido, as seguradoras não estavam dispostas a fornecer cotações até que a dívida tivesse sido quitada. Confirmamos de que já conversamos com as seguradoras e temos reuniões planejadas para amanhã de manhã. Embora ainda não tenhamos obtido nenhuma cotação formal, temos alguma ideia dos níveis de preços que as seguradoras desejarão cobrar. A partir de discussões informais, também estabelecemos que o [*ilegível*] prêmio como apólice de 12 meses. Com base no risco de voo total da aeronave nos 12 meses, esperamos que o prêmio seja calculado em torno de USD 360 mil. Consideramos a busca de obter um acordo para um prêmio de depósito reduzido que inclua um número estimado de voos; no entanto, sabemos que as seguradoras exigirão um nível mínimo de prêmio que nós [*ilegível*]. Isso pode parecer um aumento significativo no prêmio que você está acostumado a pagar; no entanto, considere que você pagou anteriormente apenas uma taxa de Riscos em solo, pois a aeronave não estava voando. Como mencionado, temos reuniões planejadas para amanhã de manhã e procuraremos obter cotações alternativas e explorar todas as soluções possíveis. Entendemos que você precisa realizar o supracitado dentro do seu orçamento ou isso afetaria significativamente sua decisão de prosseguir com o contrato? Você pode esperar até amanhã de manhã para que possamos discutir com o [*ilegível*]. Aguardamos o seu feedback. Cordiais saudações; Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092. Simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 5 de abril de 2016 15:36. Para: Simon Kaye. Cc: jorgelp@grupo-estrategica.com; Danny Martin; dgumucio@grupo-estrategica.com; Achappa Bojamma. Assunto: Re: Lamia Corporation – Bolivia. Caro Simon, em anexo, incluímos o comprovante de pagamento. Favor confirmar o recebimento. Atenciosamente, Loredana. 05/04/2016 08.36 GMT-04:30 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Loredana, verifiquei com nossas contas e o total devido à Aon UK é de USD 46.759,08. Nossos dados bancários são os seguintes.

Remeta a favor da Aon UK Limited, para as seguintes contas bancárias, conforme aplicável (instruções de remessa às suas instituições bancárias para incluir nosso número de referência/operação):

Libras Esterlinas e Euro. Conta bancária:	The Royal Bank of Scotland PLC. London Corporate Service Centre. PO Box 39952. 3rd floor. 2 ½ Devonshire Square. Londres EC2M 4XJ.
Código bancário:	16-04-00.
Nº da conta em libras esterlinas:	20187175

Nº da conta em Euro:	Aleho Eura (For U.K. Domiciled Clients)
Contas Bancárias:	The Royal Bank of Scotland PLC. London Corporate Service Centre. PO Box 39952. 3rd floor. 2 ½ Devonshire Square. Londres EC2M 4XJ.
Swift:	RBOSGB2L.

Códigos IBAN da Aon UK Limited. Um IBAN é uma maneira de identificar a conta da Aon ao fazer pagamentos transfronteiriços. Os bancos os emitem para melhorar a qualidade das informações ao fazer pagamentos transfronteiriços na Europa, para tentar reduzir erros e atrasos. O código IBAN, junto com o IBAN BIC, deve ser usado ao efetuar um pagamento com a UE. Islândia. Polônia. Noruega e Suíça. Esses códigos substituem o número da conta tradicional e os códigos de classificação desses países.

Moeda	Número da conta	Código IBAN:	IBAN - BIC:
Libra esterlina	20167175	GB 97 RBOS 1604 0020 1671 75	RBOS GB 2L
Euro	Aleho Eura	GB 86 RBOS 1610 6510 0002 88	RBOS GB 2L
Dólar canadense	Aleho CADC	GB 02 RBOS 1663 0000 0061 93	RBOS GB 2L
Dólares americanos	Aleho USDC	GB 37 RBOS 1663 0000 0063 39	RBOS GB 2L
Dólares australianos	Aleho AUDC	GB 24 RBOS 1663 0000 0061 85	RBOS GB 2L
Coroa dinamarquesa	Aleho DKKC	GB 90 RBOS 1663 0000 0062 58	RBOS GB 2L
Dólar de Hong Kong	Aleho HKDC	GB 68 RBOS 1663 0000 0062 66	RBOS GB 2L
Iene japonês	Aleho JPYC	GB 46 RBOS 1663 0000 0062 74	RBOS GB 2L
Rúpia mauriciana	Aleho MURC	GB 24 RBOS 1663 0000 0062 82	RBOS GB 2L
Dólar neozelandês	20167175	GB 12 RBOS 1663 0000 0063 04	RBOS GB 2L
Coroa norueguesa	20167175	GB 02 RBOS 1663 0000 0062 90	RBOS GB 2L
Dólares de Singapura	Aleho SGDC	GB 65 RBOS 1663 0000 0063 20	RBOS GB 2L
Randes sul-africanos	Aleho ZARC	GB 12 RBOS 1663 0000 0064 01	RBOS GB 2L
Coroa sueca	Aleho SEKC	GB 87 RBOS 1663 0000 0063 12	RBOS GB 2L
Franco suíço	Aleho CHFC	GB 43 RBOS 1663 0000 0062 31	RBOS GB 2L
Outras moedas	20167175	GB 97 RBOS 1604 0020 1671 75	RBOS GB 2L

Após o envio, você pode enviar uma cópia da transferência bancária que podemos apresentar às nossas contas e seguradoras como prova do pagamento. Isso deve ser suficiente para permitir até 10 de abril de 2016. Até amanhã de manhã, saberemos se será capaz de colocar este risco até 10 de abril, sobre o qual a atualizaremos amanhã. Também apresentaremos uma ideia do prêmio com a apólice ou não. Informe-nos se isso lhe dará tempo suficiente para discutir. Cordiais saudações, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092. Simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk

De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 5 de abril de 2016 12:55. Para: dgumucio@grupo-estrategica.com. Cc: Simon Kaye; jorgelp@grupo-estrategica.com. Assunto: Re: Lamia Corporation – Bolivia. Caro Simon, estamos prontos para resolver esta conta. Preferimos emitir o pagamento diretamente para você; para isso, precisamos das instruções de pagamento. Precisamos ter um seguro para esta aeronave até sexta-feira. Se o pagamento for feito imediatamente após o recebimento das instruções e eu enviar um comprovante de transferência (os fundos devem chegar até você amanhã) É [ilegível] o prazo

final. Se isso não é algo com o qual possamos nos comprometer, preferimos renunciar ao contrato hoje e dar à equipe mais tempo para encontrar uma alternativa para viajar. Obrigada por tentar nos ajudar nesta questão. Eu sei que essa não é uma situação ideal. Atenciosamente, Loredana.

2016-04-04 18:15 GMT-04:30 Maria Daniela Gumucio Camargo <dgumucio@grupo-estrategica.com>: Querida Loredana. Infelizmente, não conseguimos obter as informações da transferência eletrônica da Aon UK, no entanto, o Simon, em cópia, fornecerá essas informações em Londres logo pela manhã. Me desculpe por isso. Em relação às outras informações, Jorge enviará um e-mail separado. Atenciosamente,

Querida Loredana. Espero que você esteja bem. Após sua conversa por telefone com Jorge minutos atrás, posso confirmar que o prêmio devido aos mercados de Londres é USD 49.713. Além desse valor [*ilegível*] Bisa Seguros, isso será confirmado até amanhã. Entrarei em contato com Simon logo de manhã. Atenciosamente,

6. Seguem novos e-mails:

Início de Abril/2016

Livro 03 - Tradução nº 0970/2019:
Documento: **Intercâmbio de Correspondência Eletrônica.** Conjunto de duas folhas numeradas no rodapé, da página 1 de 2 a 2 de 2, no rodapé consta endereço eletrônico.
[Na margem superior de ambas as folhas consta]: Gmail – RE: Verificação de Apólice de Seguro para a aviação Civil – 12/16/16 4:12 p.m.
Gmail – Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>

RE: Verificação de Apólice de Seguro para a aviação Civil
1 mensagem

jorgelp <jorgelp@grupo-estrategica.com>
Para: 'Loredana Albacete' <loredana.albacete@gmail.com>;
Cc: Ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es>; Marco Rocha <marv_0405@hotmail.com>; miquirog1 <miquirog@hotmail.com>; Gustavo Vargas <ososabre@gmail.com>; Miriam Flores Parada <miflores67@hotmail.com>; Daniela Gumucio <dgumucio@grupo-estrategia.com>
Loredana, Simon está a par dos limites, esta manhã já conversamos com ele e, em conjunto, revisamos a página web da autoridade norte-americana. Manterei você informada. Saudações, Jorge. Enviado desde o meu dispositivo Sámsung.

De: Loredana Albacete [mailto: loredana.albacete@gmail.com]
Data: 04/05/2016 16:36 (GMT-04:00)
Para: 'Jorge Enrrique Londoño Pinto' <jorgelp@grupo-estrategica.com>
Cc: 'Ricardo Albacete' <guriteca@yahoo.com.es>; Marco Rocha <marv_0405@hotmail.com>; miquirog1 <miquirog@hotmail.com>; Gustavo Vargas <ososabre@gmail.com>; Miriam Flores Parada <miflores67@hotmail.com>; Daniela Gumucio <dgumucio@grupo-estrategia.com>
Assunto: Re: Verificação de Apólice de Seguro para a aviação Civil
Olá, Jorge. Ciente. Quais são os limites? Necessito saber essa informação, por favor. Já transmitiu a informação a Simon? Loredana.

Em terça-feira, 05 de abril de 2016, Jorge Enrrique Londoño Pinto <jorgelp@grupo-estrategica.com> escreveu:
Loredana. Boa tarde, os limites que solicitamos estão em base à FAA, como digo, estamos pressionando, temos a Aon Aviation, Aon Benfield Argentina e Bisa SEGUROS coordenados – assim que tenham a confirmação de Londres, todos atuarão com celeridade. Manteremos vocês informados. Saudações, Jorge Londoño Pinto' – Gerente Geral.

7. Seguem novos e-mails:

Setembro a Dezembro/2015

português.

Livro 03 - Tradução nº 0973/2019:

Documento: Intercâmbio de Correspondência Eletrônica. Conjunto de dezessete folhas numeradas no rodapé, da página 1 de 17 a 17 de 17, no rodapé consta endereço eletrônico.

[Na margem superior de todas as folhas consta]: Gmail – RE: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL. – 12/18/16 11:46 AM.

[Mensagens em espanhol, a partir da página 11, como segue]:

De: Darwin Serrate <dserrate@grupo-estrategia.com>
Data: quinta-feira, 17 de dezembro de 2015 2.11 p.m.
Para: Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>; 'Jorge Enrrique Londoño Pinto <jorgelp@grupo-estrategica.com>; Miriam Flores Parada <miflores67@hotmail.com>;
Cc: Daniela Gumucio <dgumucio@grupo-estrategica.com>; <gcalzadilla@grupo-estrategica.com>; Ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es>; Gustavo Vargas <ososabre@gmail.com>
Assunto: RE: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL.
Cara Loredana, em arquivo anexo adianto as notas fiscais pelo pagamento correspondente que será realizado nestes próximos dias, favor nos informar quando tenham realizado a transferência bancária. Obrigado. Cordiais saudações. Darwin Serrate – Chefe de cobranças. Estratégica, Corredores e Assessores de Seguros e Riscos *[constam informações de contato]*.

De: Loredana Albacete [mailto: loredana.albacete@gmail.com]
Enviado em: quarta-feira, 16 de dezembro de 2015, 10:03
Para: 'Jorge Enrrique Londoño Pinto'; 'Darwin Serrate'; 'Miriam Flores Parada'
Cc: dgumucio@grupo-estrategia.com; gcalzadilla@grupo-estrategia.com; 'Ricardo Albacete'; Gustavo Vargas
Assunto: Re: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL.
Caro Jorge, consideramos fazer o depósito no dia de amanhã ou, a mais tardar, no dia seguinte. Peço o favor, se for tão amável, de coordenar com a Miriam todos os detalhes do mesmo para evitar demoras.
Obrigado e saudações. Loredana.

De: Jorge Enrrique Londoño Pinto <jorgelp@grupo-estrategica.com>
Data: sexta-feira, 11 de dezembro de 2015 5:39 p.m.
Para: 'Loredana Albacete' <loredana.albacete@gmail.com>; 'Darwin Serrate' <dserrate@grupo-estrategia.com>; Miriam Flores Parada <miflores67@hotmail.com>;
Cc: Daniela Gumucio <dgumucio@grupo-estrategica.com>; <gcalzadilla@grupo-estrategica.com>; Ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es>;
Assunto: RE: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL.
Cara Loreda, recebemos a sua comunicação, favor informar a data de pagamento, recebemos muita pressão por parte da cedente. Estamos atentos. Saudações. Jorge Londoño Pinto, Gerente Geral - Estratégica, Corredores e Assessores de Seguros e Riscos *[constam informações de contato]*.

De: Loredana Albacete [mailto: loredana.albacete@gmail.com]
Enviado em: quinta-feira, 10 de dezembro de 2015, 10:39 p.m.
Para: 'Jorge Enrrique Londoño Pinto' <jorgelp@grupo-estrategia.com>; 'Darwin Serrate' <dserrate@grupo-estrategia.com>; 'Miriam Flores Parada' <miflores67@hotmail.com>
Cc: dgumucio@grupo-estrategia.com; gcalzadilla@grupo-estrategia.com; 'Ricardo Albacete' <guriteca@yahoo.es>
Assunto: Re: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL.
Caros senhores Londoño e Serrate, estamos preparados para fazer a transferência de fundos a Bolivia e que a empresa parceira faça o pagamento adequado à Estratégica, pela terceira parcela. Lamentamos muito os atrasos e os problema que isso tenha gerado. Permaneci em contato com Simon em Londres, quem nos deu apoio com a extensão da cobertura junto aos reasseguradores e quem está gerenciando uma extensão até o fim de semana próximo. Obrigada pela sua colaboração e compreensão. Saudações, Loredana.

De: Loredana Albacete [mailto: loredana.albacete@gmail.com]
Enviado em: quarta-feira, 11 de novembro de 2015, 01:57 p.m.
Para: 'Darwin Serrate'; 'Miriam Flores Parada'
Cc: Jorge Enrrique Londoño Pinto; dgumucio@grupo-estrategia.com; gcalzadilla@grupo-estrategia.com; 'Ricardo Albacete'
Assunto: Re: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL.
Caro Sr. Serrate. Desculpe a demora em responder à sua mensagem. Temos muito presente a situação de inadimplência da terceira parcela da apólice. Lamentavelmente, o nosso fluxo se viu severamente comprometido por questões relacionadas a manutenção dos aviões e falta de operações com eles, como deve ser do conhecimento dos senhores, o negócio de aviação requer um fluxo de capital bastante exigente, e estamos sendo vitimas dessas exigências, mas, com certeza, em breve isso será resolvido. Somos clientes da AON na Inglaterra há alguns anos e Simon, em especial, conhece bem a nossa trajetória e seriedade. É impossível para nós fazermos o pagamento imediato da terceira parcela, mas pensamos poder regularizar essa situação nos próximos 15 dias. Pedimos o favor de nos apoiarem durante esse período. Antecipadamente agradeço a sua compreensão. Saudações, Loredana.

De: Darwin Serrate <dserrate@grupo-estrategia.com>
Data: quarta-feira, 04 de novembro de 2015 11:36 a.m.
Para: Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>; Miriam Flores Parada <miflores67@hotmail.com>;
Cc: 'Jorge Enrrique Londoño Pinto <jorgelp@grupo-estrategica.com>; Daniela Gumucio <dgumucio@grupo-estrategica.com>; <gcalzadilla@grupo-estrategica.com>;
Assunto: RE: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL.
Cara Sra. Loredana. Lembro que está em aberto o pagamento referente à 3ª parcela do seu plano de pagamentos junto à Bisa Seguros. Favor, peço que nos informe uma data aproximada em que tenham previsto realizar tal pagamento. Cordiais saudações. Darwin Serrate – Chefe de cobranças. Estratégica, Corredores e Assessores de Seguros e Riscos *[constam informações de contato].*

De: Darwin Serrate <dserrate@grupo-estrategia.com>

Data: sexta-feira, 09 de outubro de 2015 06:30
Para: Loredana Albacete (loredana.albacete@gmail.com); Miriam Flores Parada (miflores67@hotmail.com);
Cc: 'Jorge Enrrique Londoño Pinto (jorgelp@grupo-estrategica.com); dgumucio@grupo-estrategica.com; gcalzadilla@grupo-estrategica.com;
Assunto: RE: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL.
Cara Sra. Loredana. Lembro que está em aberto o pagamento referente à 3ª parcela do seu plano de pagamentos junto à Bisa Seguros. Favor, peço que nos informe uma data aproximada em que tenham previsto realizar tal pagamento. Cordiais saudações. Darwin Serrate – Chefe de cobranças. Estratégica, Corredores e Assessores de Seguros e Riscos *[constam informações de contato].*

De: Darwin Serrate <dserrate@grupo-estrategia.com>
Data: segunda-feira, 21 de setembro de 2015 13:47
Para: Loredana Albacete; Miriam Flores Parada;
Cc: dgumucio@grupo-estrategica.com; gcalzadilla@grupo-estrategica.com;
Assunto: RE: Lembrete de Pagamento – LAMIA CORPORATION SRL.
Cara Sra. Loredana, por meio do presente, lembramos do pagamento das apólices de seguros em nome da LAMIA CORPORATION SRL., em anexo, plano de pagamentos para a sua revisão. A data de pagamento correspondente está programada para o dia 26/09/2015 e o prêmio total a ser quitado é de $US 67.449,29. Sem mais, aguardamos os seus comentários e/ou instruções para coordenar a respectiva cobrança. Muito obrigado. Cordiais saudações. Darwin Serrate – Chefe de cobranças. Estratégica, Corredores e Assessores de Seguros e Riscos *[constam informações de contato].*
[Constam inscrições em língua estrangeira]
2 arquivos anexos.

8. Seguem novos e-mails:

Final de Setembro e Início de Outubro de 2016

Livro nº 8 – Tradução nº: 0465/2019
Este documento consiste em correspondência eletrônica.
[*Consta na margem superior de todas as páginas:* Gmail – Re: Seguro Lamia. 16/12/2016 08:56]. [*Consta logotipo*: Gmail]. Loredana Albacete loredana.albacete@gmail.com RE: Seguro Lamia. Cara Loredana, peço desculpas novamente pelo atraso em responder. Amanhã, forneceremos uma atualização sobre nosso marketing e também informaremos sobre os valores dos prêmios devidos. Atenciosamente, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.
De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com] Enviado em: 18 de outubro de 2016 12:38. Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin; Danny Parkinson; Ricardo Albacete. Assunto: Re: Seguro Lamia. Caro Simon, obrigado pela informação. Deveríamos nos preocupar em não pagar no prazo a apólice atual, que tem o pagamento mínimo exigido? Você não acha que devemos pagar agora uma parte pelo menos? Atenciosamente, Loredana
2016-10-17 10:56 GMT-04:00 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Cara Loredana, após nossa conversa na semana passada, discutimos com uma seguradora que demonstrou interesse em apoiar seu risco. Esperávamos que eles pudessem fornecer uma cotação certa na semana passada, mas estão passando por atrasos internamente; no entanto, continuamos buscando uma resposta. Esperamos ter uma resposta final para você em breve, para que você possa tomar sua decisão em relação ao seguro. Atenciosamente, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.
De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 10 de outubro de 2016 13:14. Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin; Danny Parkinson; Ricardo Albacete Assunto: Re: Seguro Lamia. Caro Simon, eu entendo a situação que você explicou. Pagamos quase 40% a mais à Estratégica do que você nos orçou. Trata-se principalmente de impostos bolivianos e margem da Estrategica (combinada com a agência argentina). Nossa apólice acaba sendo de: USD 171.365,84 e não de USD 125.000,00. Pagamos USD 85.000,00 e, por isso, minha confusão de termos atingido o prêmio mínimo para o cancelamento. Se pagássemos USD 17.329 (+/- USD 24.000 à Estrategica) até que data isso nos garantiria cobertura? Estamos trabalhando e recebendo receita, mas com a taxa atual da apólice, estamos trabalhando somente para pagar o seguro. Obtivemos cotações de outras agências locais, uma vez que procurávamos alternativas à Estrategica. Tivemos outros seguros com a Estrategica para os impostos ao governo e o serviço ficou totalmente aquém de nossas necessidades. Agradeço o trabalho que você fez para conseguir alternativas para nós. Vou entrar em contato com as seguradoras locais hoje e amanhã e discutir com meu pai qual será a melhor estratégia para nós neste momento. Seria vantajoso sabermos quanto tempo teremos pagando a diferença para o cancelamento. Obrigado, Loredana.

08/10/2016 04:31 GMT-04:00 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Cara Loredana, Além do nosso e-mail abaixo, tivemos inúmeras reuniões nesta semana com as seguradoras atuais e com a perspectiva de novos mercados, no entanto, o resultado de nossas discussões não chegou até a conclusão que esperávamos. A atual seguradora principal reconfirmou que manteria o prêmio mínimo da apólice (sendo USD 80.000) caso a apólice fosse cancelada antes do seu vencimento natural. Também retornamos à seguradora, que forneceu termos alternativos, mas eles informaram que, como consequência de recentes abordagens de outras companhias aéreas para cancelar e substituir suas apólices, eles agora haviam decidido que apenas complementariam a cobertura na renovação e não no meio do período. Por isso, eles revogaram os seus termos e não apoiarão uma apólice até a data de renovação, em 10 de abril de 2017. Imediatamente começamos a procurar outras seguradoras para obter mais opções, no entanto, descobrimos que outros mercados também estavam assumindo a mesma posição e não apoiariam uma apólice em caso de cancelamento da apólice anterior. É lamentável que tenha demorado tanto para lhe fornecer essa resposta final e não sabíamos anteriormente que a seguradora adotaria essa postura. Como você mencionou nos e-mails abaixo, sua intenção neste momento é apenas continuar a apólice de uma aeronave. Analisamos os cálculos do prêmio de resseguro que sugerem que o cancelamento da apólice pode não ter gerado economia de prêmio no curto prazo. Os cálculos de resseguro são os seguintes:

Prêmio Anual Original:	USD 125.000.
Pago até a data - 50%:	USD 62.671.
Cotação alternativa recebida:	USD 60.000 (Mínimo e depósito, prêmio anual).

Cancelar a apólice atual com o prêmio mínimo de USD 80.000 significaria pagar um adicional de USD 17.329 para cancelar a apólice (USD 80.000 menos os USD 62.500 pagos). Portanto, em teoria, o valor total para renovar a apólice agora seria USD77.329, por isso seria mais barato para a Lamia continuar a liquidar a 2ª parcela de USD 62.671, com cobertura em vigor até 10 de abril de 2017. Embora a seguradora atual não concorde em aceitar uma redução a médio prazo, informamos que precisariam aceitar datas de pagamento alteradas pelos 50% restantes do prêmio. Atualmente, o prêmio da seguradora vence no dia 10 de novembro, no entanto, temos negociado que aceitam 25% no dia 10 de novembro e os restantes 25% no dia 10 de fevereiro de 2017. Entendemos que você tenha solicitado que a apólice original fosse cancelada, no entanto, dada a posição do mercado atual, o plano de pagamento revisado seria interessante e, em caso afirmativo, as datas propostas seriam adequadas? Nesse caso, retornaremos à seguradora na segunda-feira e solicitaremos seu consentimento formal para isso. Iremos encaminhar à Estrategica as informações acima, no entanto, gostaríamos de discutir isso diretamente com você e pedir desculpas diretamente por não conseguirmos atender à sua solicitação. Um resultado positivo de nossas reuniões foi com relação à renovação no próximo ano, pela qual estamos confiantes, já que poderemos negociar com a seguradora e obter várias cotações competitivas. Será um prazer telefonar e discutir com você o conteúdo deste e-mail na segunda-feira, entretanto, se você tiver alguma dúvida, informe-nos. Atenciosamente, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk.
De: Simon Kaye. Enviada em: 05 de outubro de 2016; 16:13. Para: Loredana

Albacete. Cc: Danny Martin; Danny Parkinson; Ricardo Albacete Assunto: Re: Seguro Lamia. Olá. Loredana. Obrigado pelo seu e-mail e desculpe-me pelo atraso na resposta. Estive fora do escritório viajando esta semana, mas entendo que algumas reuniões com a seguradora ocorreram na minha ausência. Amanhã, você será totalmente atualizada sobre o resultado de nossas discussões. Atenciosamente, Simon. Enviado do meu iPhone.

Em 4 de outubro de 2016, às 20:37, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu: Caro Simon, como vai? Eu só queria acompanhar o processo de cancelamento de nossa apólice atual e aquisição da nova. Obrigado, Loredana.

29/09/2016 18:25 GMT-04: 00 Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> : Caro Simon, De abril até hoje fizemos 156 voos e isso equivale a cerca de 180 horas. Em anexo, você encontrará os detalhes por dia. Obrigado, Loredana.

29/09/2016 10:18 GMT-04: 00 Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> : Caro Simon, Confirmo que a aeronave para a qostaríamos de seguro é a CP-2933 (E2348) - a mesma segurada atualmente - e também que nossa intenção é continuar apenas com um seguro de responsabilidade. Seria muito útil o pagamento em 4 parcelas. Estou certa de que, quando falamos ao telefone em abril, quando estávamos adquirindo a apólice atual, a indicação era de que o uso mínimo da apólice era de 50% e não de 80%. Nossa intenção é adicionar proteção de casco e guerra posteriormente a esta apólice de responsabilidade civil e incluir uma segunda aeronave. Mas nossos recursos são limitados e o prêmio atual é muito alto em comparação com todos os outros que pesquisamos. Se formos penalizados pelo cancelamento, isso realmente será um problema para nós. Vou enviar as informações do voo em breve. Obrigado, Loredana.

29/09/2016 09:52 GMT-04:00 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Cara Loredana, Obrigado pelo seu e-mail e as outras informações. Enquanto aguardamos as instruções da Estrategica, você pode confirmar se sua intenção é continuar apenas com uma apólice de responsabilidade civil e, em caso afirmativo, para quais aeronaves da sua frota você deseja cobertura? Teremos flexibilidade para adicionar outras aeronaves durante o período da apólice a taxas pré-acordadas, mas precisaremos saber quais aeronaves precisam de cobertura desde o início. Em relação ao parcelamento do prêmio, tentaremos negociar que a cobertura seja paga em quatro parcelas. Como mencionado anteriormente, o desafio que temos é negociar com a seguradora existente o cancelamento e quaisquer multas que possam ser aplicadas à apólice existente. As resseguradoras também sujeitaram a apólice a um prêmio mínimo superior ao que você pagou até o momento (você pagou 50% do prêmio anual, mas o mínimo era 80%). O que pode nos ajudar nas negociações é se você puder informar o número total de voos realizados desde abril, para que possamos avaliar o nível de exposição. Você seria capaz de fornecer essas informações? Nossa intenção é minimizar qualquer prêmio devido a esta apólice, no entanto, não podemos garantir ou confirmar qual será o valor final até que tenhamos discutido com a seguradora. Por fim, a cotação que fornecemos foi para o apoio apenas de ressegurador líder, que deverá fornecer uma linha máxima de 20%. Precisamos obter apoio de outras seguradoras para fornecer 100% de suporte. Esperamos receber respostas às nossas perguntas acima. Atenciosamente, Simon. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949

409092. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk
De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviada em: 28 de setembro de 2016 14:12; Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin; Danny Parkinson; Ricardo Albacete Assunto: Seguro Lamia. Caro Simon, nosso segundo pagamento pela apólice vence em 2 de outubro de 2016. Solicitamos à Estrategica o cancelamento desta apólice e a obtenção da oferta idêntica à atual, mas com cotação 50% menor. Espero que isso aconteça a tempo, para que não nos afete por não cumprir o próximo vencimento de pagamento. A Estrategica tende a demorar para resolver certos problemas. Assim, decidi entrar em contato diretamente com você para evitar o tempo perdido na comunicação. Alem disso, Simon, se você puder nos ajudar, volte ao sistema de pagamento de 3 vezes ao ano que tínhamos antes. Isso realmente nos ajudaria muito. Atualmente, estamos pagando o prêmio em 2 prestações. Obrigado. Loredana.
A Lei de Seguros de 2015 entrou em vigor em 12 de agosto de 2016 - o que isso significa para você? A Aon UK Limited é autorizada e regulada pela Financial Conduct Authority. Registrada na Inglaterra e no País de Gales. Número de registro: 00210725. Sede: The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres EC3V 4AN. Tel.: 020 7623 5500. Essa mensagem de e-mail, incluindo qualquer anexo, destina-se apenas ao (s) destinatário (s) nomeado (s) e pode conter informações confidenciais, proprietárias ou legalmente privilegiadas. Indivíduos ou entidades não autorizados não têm acesso a essas informações. Qualquer disseminação, distribuição, divulgação ou cópia dessas informações não é autorizada e é estritamente proibida. Caso você acredite que tenha recebido esta mensagem por engano, notifique o emissor, respondendo a esta comunicação, e apague a mensagem e quaisquer anexos. [*Consta endereço eletrônico na margem inferior de todas as páginas*].

9. Seguem novos e-mails:

Final de Setembro e Início de Outubro de 2016

Livro nº 8 – Tradução nº: 0445/2019
Este documento consiste em correspondência eletrônica.
[*Consta cabeçalho em todas as páginas*: Gmail - Re: Seguro Lamia. 18/12/2016 15:54]. [*Consta logotipo*: Gmail]. Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>. Re: Seguro Lamia. 1 Mensaje. Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>. 18 de octubre de 2016, 13:38. Para: Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>. Cc: Danny Martin <danny.martin@aon.co.uk>, Danny Parkinson <danny.parkinson@aon.co.uk>, ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es>. Caro Simon, obrigado pela informação. Deveríamos nos preocupar em não pagar no prazo a apólice atual, que tem o pagamento mínimo exigido? Você não acha que devemos pagar agora uma parte pelo menos? Atenciosamente, Loredana. 2016-10-17 10:56 GMT-04:00 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Cara Loredana, Após nossa conversa na semana passada, discutimos com uma seguradora que demonstrou interesse em apoiar seu risco. Esperávamos que eles pudessem fornecer uma cotação certa na semana passada, mas estão passando por atrasos internamente; no entanto, continuamos buscando uma resposta. Esperamos ter uma resposta final para você em breve, para que você possa tomar sua decisão em relação ao seguro. Atenciosamente. Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall. Street, Londres, EC3V 4AN. T + 44 (0) 20 7086 4552 m + 44 (0) 7949 409092. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk. De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 10 de outubro de 2016 13:14. Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin; Danny Parkinson; ricardo Albacete. Assunto: Re: Seguro Lamia. Caro Simon, eu entendo a situação que você explicou. Pagamos quase 40% a mais à Estrategica do que você nos orçou. Trata-se principalmente de impostos bolivianos e margem da Estrategica (combinada com a agência argentina). Nossa apólice acaba sendo de: USD 171.365,84 e não de USD 125.000,00. Pagamos USD 85.000,00 e, por isso, minha confusão de termos atingido o prêmio mínimo para o cancelamento. Se pagássemos USD 17,329 (+/- USD 24.000 à Estrategica) até que data isso nos garantiria cobertura? Estamos trabalhando e recebendo receita, mas com a taxa atual da apólice, estamos trabalhando somente para pagar o seguro. Obtivemos cotações de outras agências locais, uma vez que procurávamos alternativas à Estrategica. Tivemos outros seguros com a Estrategica para os impostos ao governo e o serviço ficou totalmente aquém de nossas necessidades. Agradeço o trabalho que você fez para conseguir alternativas para nós. Vou entrar em contato com as seguradoras locais hoje e amanhã e discutir com meu pai qual será a melhor estratégia para nós neste momento. Seria vantajoso sabermos quanto tempo teremos pagando a diferença para o cancelamento. Obrigado, Loredana. 08/10/2016 04:31 GMT-04:00 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Cara Loredana, Além do nosso e-mail abaixo, tivemos inúmeras reuniões nesta semana com as seguradoras atuais e com a perspectiva de novos mercados, no entanto, o resultado de nossas discussões não chegou até a conclusão que esperávamos. A atual seguradora principal reconfirmou que manteria o prêmio mínimo da apólice (sendo USD 80.000) caso a apólice fosse cancelada antes do seu vencimento natural. Também retornamos à seguradora, que

forneceu termos alternativos, mas eles informaram que, como consequência de recentes abordagens de outras companhias aéreas para cancelar e substituir suas apólices, eles agora haviam decidido que apenas complementariam a cobertura na renovação e não no meio do período. Por isso, eles revogaram os seus termos e não apoiarão uma apólice até a data de renovação, em 10 de abril de 2017. Imediatamente começamos a procurar outras seguradoras para obter mais opções, no entanto, descobrimos que outros mercados também estavam assumindo a mesma posição e não apoiariam uma apólice em caso de cancelamento da apólice anterior. É lamentável que tenha demorado tanto para lhe fornecer essa resposta final e não sabíamos anteriormente que a seguradora adotaria essa postura. Como você mencionou nos e-mails abaixo, sua intenção neste momento é apenas continuar a apólice de uma aeronave. Analisamos os cálculos do prêmio de resseguro que sugerem que o cancelamento da apólice pode não ter gerado economia de prêmio no curto prazo. Os cálculos de resseguro são os seguintes: Prêmio Anual Original: USD 125.000, Pago até a data - 50%: USD 62.671. Cotação alternativa recebida: USD 60.000 (Mínimo e depósito, prêmio anual).
Cancelar a apólice atual com o prêmio mínimo de USD 80.000 significaria pagar um adicional de USD 17.329 para cancelar a apólice (USD 80.000 menos os USD 62.500 pagos). Portanto, em teoria, o valor total para renovar a apólice agora seria USD77.329, por isso seria mais barato para a Lamia continuar a liquidar a 2ª parcela de USD 62.671, com cobertura em vigor até 10 de abril de 2017. Embora a seguradora atual não concorde em aceitar uma redução a médio prazo, informamos que precisariam aceitar datas de pagamento alteradas pelos 50% restantes do prêmio. Atualmente, o prêmio da seguradora vence no dia 10 de novembro, no entanto, temos negociado que aceitam 25% no dia 10 de novembro e os restantes 25% no dia 10 de fevereiro de 2017. Entendemos que você tenha solicitado que a apólice original fosse cancelada, no entanto, dada a posição do mercado atual, o plano de pagamento revisado seria interessante e, em caso afirmativo, as datas propostas seriam adequadas? Nesse caso, retornaremos à seguradora na segunda-feira e solicitaremos seu consentimento formal para isso. Iremos encaminhar à Estratégica as informações acima, no entanto, gostaríamos de discutir isso diretamente com você e pedir desculpas diretamente por não conseguirmos atender à sua solicitação. Um resultado positivo de nossas reuniões foi com relação à renovação no próximo ano, pela qual estamos confiantes, já que poderemos negociar com a seguradora e obter várias cotações competitivas. Será um prazer ligar para você e discutir o conteúdo deste e-mail na segunda-feira. No entanto, se você tiver alguma dúvida, basta entrar em contato. Atenciosamente. Simon Simon Kaye | Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk. De: Simon Kaye; Enviado: 05 de outubro de 2016; 16:13. Para: Loredana Albacete. Cc: Danny Martin; Danny Parkinson; ricardo Albacete. Assunto: Re: Seguro Lamia. Olá. Loredana. Obrigado pelo seu e-mail e desculpe-me pelo atraso na resposta. Estive fora do escritório viajando esta semana, mas entendo que algumas reuniões com a seguradora ocorreram na minha ausência. Amanhã, você será totalmente atualizada sobre o resultado de nossas discussões. Atenciosamente. Simon Enviado do meu iPhone. Em 4 de outubro de 2016, às 20:37, Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> escreveu: Caro Simon, como vai? Eu só queria acompanhar o processo de cancelamento de nossa apólice atual e aquisição da nova. Obrigado, Loredana. 29/09/2016 18:25 GMT-04: 00

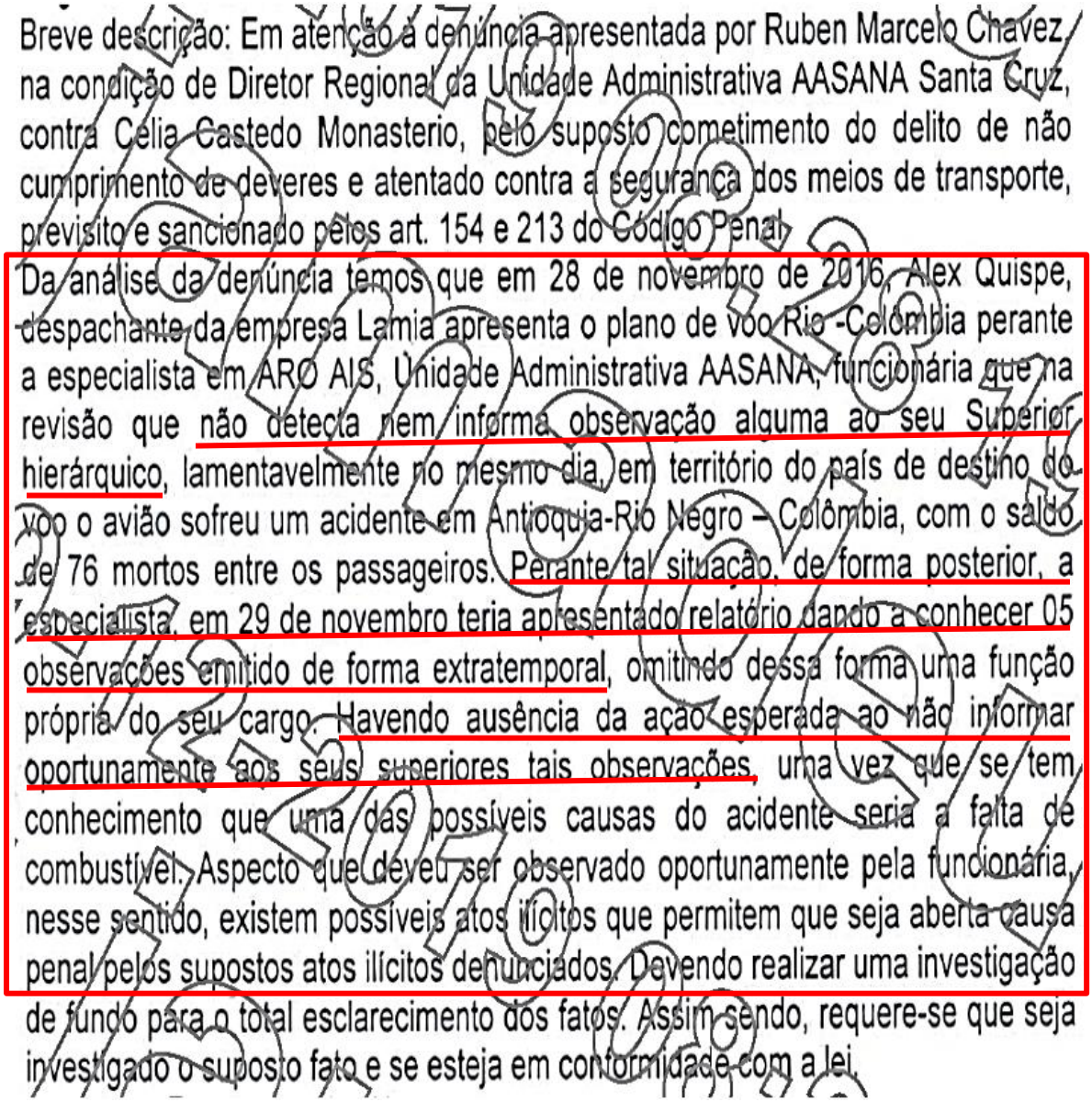
Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> : Caro Simon, De abril até hoje fizemos 156 voos e isso equivale a cerca de 180 horas. Em anexo, você encontrará os detalhes por dia. Obrigado, Loredana. 29/09/2016 10:18 GMT-04: 00 Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com> : Caro Simon, Confirmo que a aeronave para a gostaríamos de seguro é a CP-2933 (E2348) - a mesma segurada atualmente - e também que nossa intenção é continuar apenas com um seguro de responsabilidade. Seria muito útil o pagamento em 4 parcelas. Estou certa de que, quando falamos ao telefone em abril, quando estávamos adquirindo a apólice atual, a indicação era de que o uso mínimo da apólice era de 50% e não de 80%. Nossa intenção é adicionar proteção de casco e guerra posteriormente a esta apólice de responsabilidade civil e incluir uma segunda aeronave. Mas nossos recursos são limitados e o prêmio atual é muito alto em comparação com todos os outros que pesquisamos. Se formos penalizados pelo cancelamento, isso realmente será um problema para nós. Vou enviar as informações do voo em breve. Obrigado, Loredana. 29/09/2016 09:52 GMT-04:00 Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>: Cara Loredana, Obrigado pelo seu e-mail e as outras informações. Enquanto aguardamos as instruções da Estrategica, você pode confirmar se sua intenção é continuar apenas com uma apólice de responsabilidade civil e, em caso afirmativo, para quais aeronaves da sua frota você deseja cobertura? Teremos flexibilidade para adicionar outras aeronaves durante o período da apólice a taxas pré-acordadas, mas precisaremos saber quais aeronaves precisam de cobertura desde o início. Em relação ao parcelamento do prêmio, tentaremos negociar que a cobertura seja paga em quatro parcelas. Como mencionado anteriormente, o desafio que temos é negociar com a seguradora existente o cancelamento e quaisquer multas que possam ser aplicadas à apólice existente. As resseguradoras também sujeitaram a apólice a um prêmio mínimo superior ao que você pagou até o momento (você pagou 50% do prêmio anual, mas o mínimo era 80%). O que pode nos ajudar nas negociações é se você puder informar o número total de voos realizados desde abril, para que possamos avaliar o nível de exposição. Você seria capaz de fornecer essas informações? Nossa intenção é minimizar qualquer prêmio devido a esta apólice, no entanto, não podemos garantir ou confirmar qual será o valor final até que tenhamos discutido com a seguradora. Por fim, a cotação que fornecemos foi para o apoio apenas de ressegurador líder, que deverá fornecer uma linha máxima de 20%. Precisamos obter apoio de outras seguradoras para fornecer 100% de suporte. Esperamos' receber respostas às nossas perguntas acima. Atenciosamente. Simon Kaye Gerente de clientes. Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviação. The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN. t + 44 (0) 20 7086 4562 m + 44 (0) 7949 409092. simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk. De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]. Enviado em: 28 de setembro de 2016 14:12 Para: Simon Kaye. Cc: Danny Martin; Danny Parkinson; ricardo Albacete. Assunto: Seguro Lamia. Caro Simon, nosso segundo pagamento pela apólice vence em 2 de outubro de 2016. Solicitamos à Estrategica o cancelamento desta apólice e a obtenção da oferta idêntica à atual, mas com cotação 50% menor. Espero que isso aconteça a tempo, para que não nos afete por não cumprir o próximo vencimento de pagamento. A Estrategica tende a demorar para resolver certos problemas. Assim, decidi entrar em contato diretamente com você para evitar o tempo perdido na comunicação. Além disso, Simon, se você puder nos ajudar, volte ao sistema de pagamento de 3 vezes ao ano que tínhamos antes. Isso realmente nos ajudaria muito. Atualmente, estamos pagando o prêmio em 2 prestações. Obrigado.

Percebe-se, por todos esses e-mails, que Loredana Albacete, apesar de negar ser a proprietária de fato da LaMia Corporation S.R.L., esteve envolvida diretamente na negociação das duas últimas apólice de seguro da aeronave sinistrada com a corretora de seguro Aon UK (Simon Kaye), incluídas as tratativas que envolveram o acerto de pendências financeiras relativas a prêmios de seguro em atraso. Ademais, Ricardo Albacete sempre foi copiado.

10. Dando sequência, o e-mail a seguir explicita a concordância inicial da resseguradora Tokio Marine em arcar com as indenizações, conforme mensagem da corretora Aon UK:

Livro nº 8 – Tradução nº: 0084/2019
Este documento consiste em um e-mail.
[*Consta cabeçalho nas páginas*: 26/7/2018. Gmail - Lamia RJ 85 CP-2933 D/L:29/11/16]. [*Consta logotipo*: Gmail]. Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>. Lamia RJ 85 CP-2933 D/L:29/11/16. 1 Mensaje. Neil Darvill <neil.darvill@aon.co.uk>. 1 de diciembre de 2016, 14:41. Para: Loredana Albacete <loredana.albacete@gmail.com>. Cc: "dgumucio@grupo-estrategica.com", <dgumucio@grupo-estrategica.com>, "jorgelp@grupo-estrategica.com" <jorgelp@grupo-estrategica.com>, Guido Martin Ferrari <guido.ferrari@aonbenfield.com>, Simon Kaye <simon.kaye@aon.co.uk>, Michael Crozier <mike.crozier@aon.co.uk>, Gareth Morris <gareth.morris@aon.co.uk>, "Ricardo Albacete (guriteca@yahoo.es)" <guriteca@yahoo.es>, "mcamacho@grupobisa.com" <mcamacho@grupobisa.com>, Jeronimo Buerba <jeronimo.buerba@aonbenfield.com>, Rodolfo Eduardo Carlini <rodolfo.carlini@aonbenfield.com>, "amaclean@grupobisa.com" <amaclean@grupobisa.com>, "jcballivian@grupobisa.com" <jcballivian@grupobisa.com>, "hponcedeleon@grupobisa.com" <hponcedeleon@grupobisa.com> Cara Loredana. Conforme nossa conversa por telefone hoje mais cedo, e conforme o que mencionamos, obtivemos o acordo das resseguradoras para indenizar a Lamia em relação aos passivos decorrentes desse trágico incidente, dentro dos limites da apólice e sem prejuízo da cobertura, devido à exclusão geográfica LSW617H e não divulgação relevante da exposição das equipes esportivas, cujos dados foram solicitados pela TMK ao concordar com um endosso único em maio de 2016. No entanto, a reserva de direitos das resseguradoras encontra-se suspensa no momento. Como você observará, isso significa que as resseguradoras estão agora preparadas para lidar com o aspecto da responsabilidade da maneira normal. A Clyde & Co também foi informada disso, para que Alex Stovold possa agir em conformidade na Colômbia/Bolívia. Como também foi mencionado, agora que resolvemos o problema de cobertura com a principal resseguradora, se você acha que seria benéfico que a Aon participasse de qualquer uma das reuniões, é claro que estamos mais do que dispostos a participar. Gostaria de lembrar que Alex Stovold está na Colômbia até sábado, quando vai para Santa Cruz. Embora seja difícil tentar encontrar com Alex em Medellín, se você deseja que eu participe da reunião em Santa Cruz no domingo, basta informar; e talvez uma reunião em Mimi com você depois para atualizá-lo. Informe-nos se você gostaria que participemos de alguma reunião. Quanto ao PA do Pessoal, informaremos em breve quais documentos a Seguradora de PA exige para negociar esses casos. Aguardamos seu retorno. Atenciosamente, Neil Darvill | Diretor, Aon Risk Solutions | Global Broking Centre |

11. Outro documento acostado aos autos da CPICHAPE e que merece ser registrado é aquele que traz a denúncia formulada pelo Ministério Público da Bolívia em desfavor de Célia Castedo Monastério, empregada da AASANA. Como citado anteriormente, Célia Castedo Monastério foi quem atendeu o despachante da LaMia horas antes da decolagem do avião para a Colômbia. Em que pesem todas as inconsistências do Plano de Voo, não houve a adoção de medida alguma para se evitar a saída da aeronave do aeroporto de Santa Cruz.



Breve descrição: Em atenção à denúncia apresentada por Ruben Marcelo Chavez, na condição de Diretor Regional da Unidade Administrativa AASANA Santa Cruz, contra Célia Castedo Monasterio, pelo suposto cometimento do delito de não cumprimento de deveres e atentado contra a segurança dos meios de transporte, previsto e sancionado pelos art. 154 e 213 do Código Penal.

Da análise da denúncia temos que em 28 de novembro de 2016, Alex Quispe, despachante da empresa Lamia apresenta o plano de voo Rio -Colômbia perante a especialista em ARO AIS, Unidade Administrativa AASANA, funcionária que na revisão que não detecta nem informa observação alguma ao seu Superior hierárquico, lamentavelmente no mesmo dia, em território do país de destino do voo o avião sofreu um acidente em Antioquia-Rio Negro – Colômbia, com o saldo de 76 mortos entre os passageiros. Perante tal situação, de forma posterior, a especialista, em 29 de novembro teria apresentado relatório dando a conhecer 05 observações emitido de forma extratemporal, omitindo dessa forma uma função própria do seu cargo. Havendo ausência da ação esperada ao não informar oportunamente aos seus superiores tais observações, uma vez que se tem conhecimento que uma das possíveis causas do acidente seria a falta de combustível. Aspecto que deveu ser observado oportunamente pela funcionária, nesse sentido, existem possíveis atos ilícitos que permitem que seja aberta causa penal pelos supostos atos ilícitos denunciados. Devendo realizar uma investigação de fundo para o total esclarecimento dos fatos. Assim sendo, requere-se que seja investigado o suposto fato e se esteja em conformidade com a lei.

DENÚNCIA CÉLIA C MONASTÉRIO

De acordo com o Ministério Público da Bolívia, Célia Castedo Monastério agiu de forma extratemporal, pois só comunicou os fatos irregulares aos seus superiores após o acidente, no dia 29 de novembro de 2016.

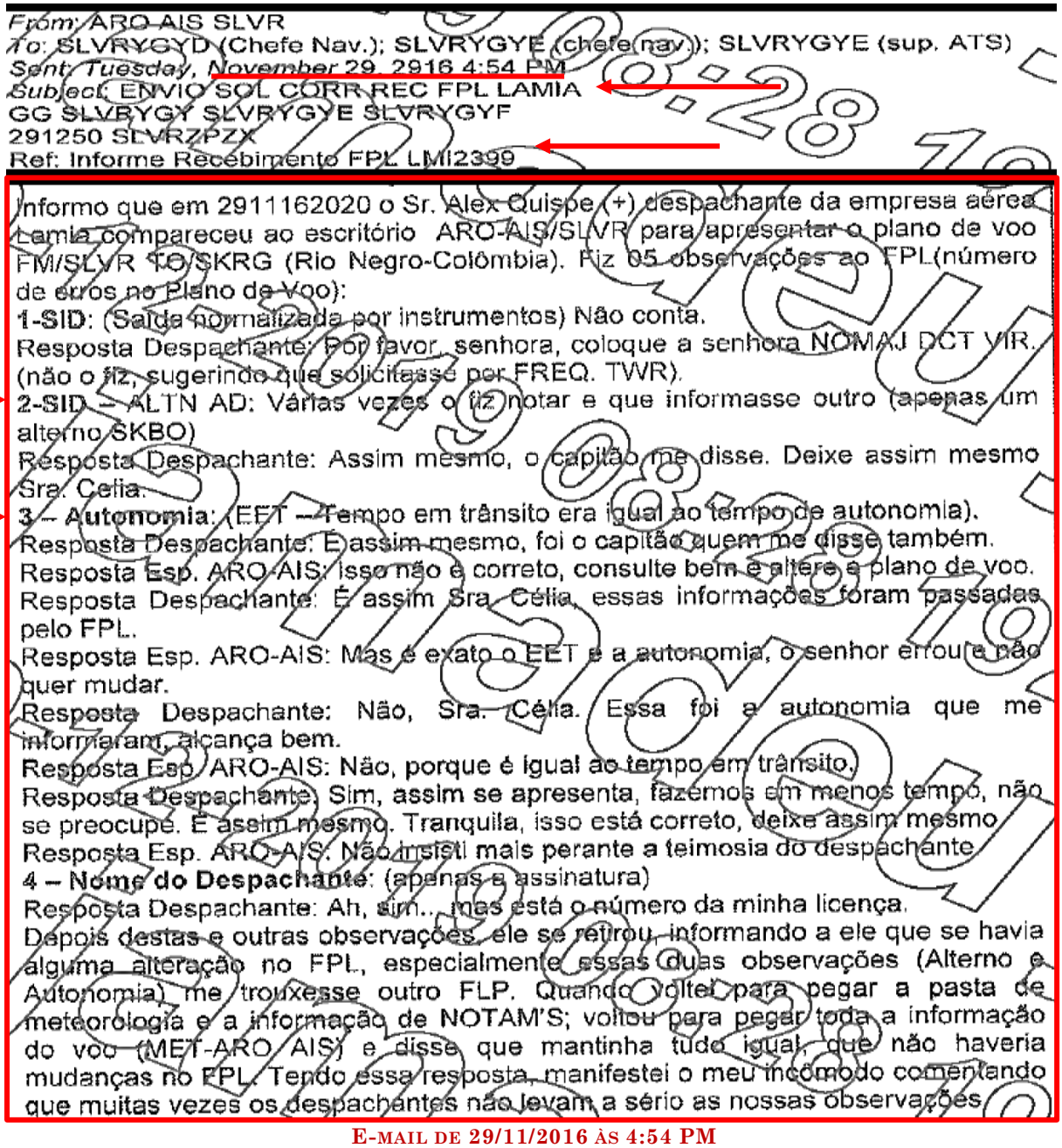
12. As mensagens eletrônicas que se seguem explicitam as tratativas feitas por Célia Castedo Monastério a partir do dia 29 de novembro de 2016, após o acidente.

From: ARO AIS SLVR
To: SLVRYGYD (Chefe Nav.); SLVRYGYE (chefe nav.); SLVRYGYE (sup. ATS)
Sent: *Tuesday, November 29, 2016 2:20 PM*
Subject: COR DATA RELATÓRIO RECEPÇÃO FPL
GG SLVRYGY SLVRYGYE SLVRYGYF
291250 SLVRZRZX
Ref: Informe Recebimento FPL LMI2399
Informo que em 29/11/2020 o Sr. Alex Quispe (+) despachante da empresa aérea Lamia compareceu ao escritório ARO-AIS/SLVR para apresentar o plano de voo FM/SLVR TO/SKRG (Rio Negro-Colômbia). Fiz 05 observações ao FPL:
1-SID: (Saída normalizada por instrumentos) Não conta.
Resposta Despachante: Por favor, senhora, coloque a senhora NOMAJ DCT VIR.
(não o fiz, sugerindo que solicitasse por FREQ: TWR).
2-SID – ALTN AD: (um único alterno SKBO)
Resposta Despachante: Assim mesmo,o capitão me disse.
3 – Autonomia: (EET – Tempo em trânsito era igual ao tempo de autonomia).
Resposta Despachante: É assim mesmo, foi o capitão quem me disse também.
Resposta Esp. ARO AIS: Isso não é correto, consulte bem e altere e plano de voo.
Resposta Despachante: É assim Sra. Célia, essas informações foram passadas pelo FPL.
4 – Cor da aeronave: (palavra incompleta)
Resposta Despachante: A impressora está apresentando falhas
5 – Nome do Despachante: (apenas a assinatura)
Resposta Despachante: Ah, sim... mas está o número da minha licença.
Depois destas e outras observações, ele se retirou, informando a ele que se havia alguma alteração no FPL, especialmente essas duas observações (Alterno e Autonomia) me trouxesse outro FLP. Quando voltei para pegar a pasta de meteorologia e a informação de NOTAM'S; voltou para pegar toda a informação do voo (MET-ARO AIS) e disse que mantinha tudo igual, que não haveria mudanças no FPL. Tendo essa resposta, manifestei o meu incômodo comentando que muitas vezes os despachantes não levam a sério as nossas observações.

E-MAIL DE 29/11/2016 ÀS 2:20 PM

O e-mail anterior cuida do relatório de recepção FPL LMI2399 (despachante da LaMia) que foi enviado ao chefe de Célia Castedo Monastério no dia 29 de novembro de 2016, após o acidente.

13. Neste segundo e-mail, ainda de 29 de novembro de 2016, Célia Castedo Monastério acrescenta mais algumas informações sobre o diálogo havido a respeito do item 3 – Autonomia, como segue:

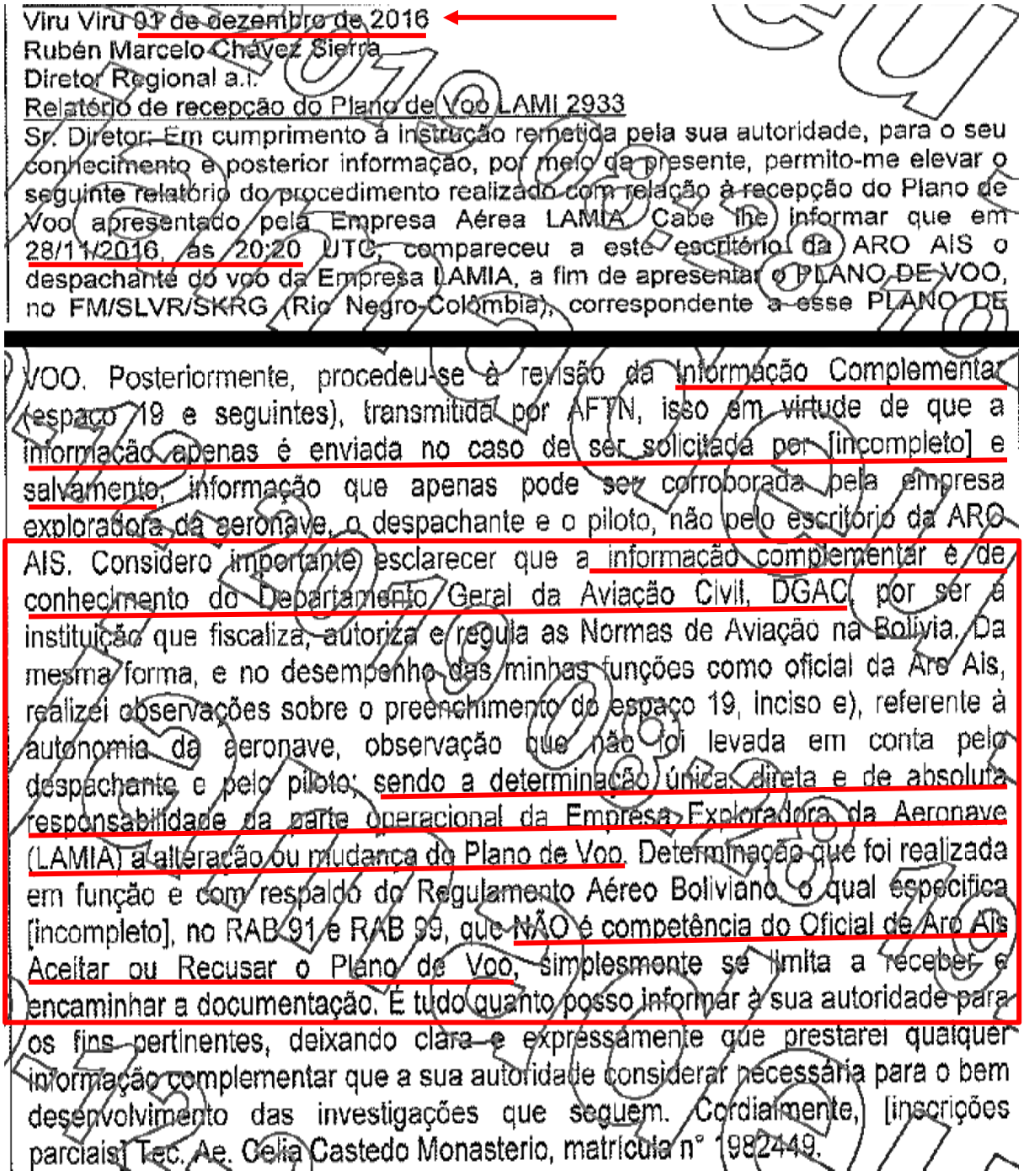


From: ARO AIS SLVR
To: SLVRYGYD (Chefe Nav.); SLVRYGYE (chefe nav.); SLVRYGYE (sup. ATS)
Sent: Tuesday, November 29, 2916 4:54 PM
Subject: ENVIO SOL CORR REC FPL LAMIA
GG SLVRYGY SLVRYGYE SLVRYGYF
291250 SLVRZPZX
Ref: Informe Recebimento FPL LMI2399

Informo que em 2911162020 o Sr. Alex Quispe (+) despachante da empresa aérea Lamia compareceu ao escritório ARO-AIS/SLVR para apresentar o plano de voo FM/SLVR TO/SKRG (Rio Negro-Colômbia). Fiz 05 observações ao FPL(número de erros no Plano de Voo):
1-SID: (Saída normalizada por instrumentos) Não conta.
Resposta Despachante: Por favor, senhora, coloque a senhora NOMAJ DCT VIR. (não o fiz, sugerindo que solicitasse por FREQ. TWR).
2-SID – ALTN AD: Várias vezes o fiz notar e que informasse outro (apenas um alterno SKBO)
Resposta Despachante: Assim mesmo, o capitão me disse. Deixe assim mesmo Sra. Celia.
3 – Autonomia: (EET – Tempo em trânsito era igual ao tempo de autonomia).
Resposta Despachante: É assim mesmo, foi o capitão quem me disse também.
Resposta Esp. ARO-AIS: Isso não é correto, consulte bem e altere o plano de voo.
Resposta Despachante: É assim Sra. Célia, essas informações foram passadas pelo FPL.
Resposta Esp. ARO-AIS: Mas é exato o EET e a autonomia, o senhor errou e não quer mudar.
Resposta Despachante: Não, Sra. Célia. Essa foi a autonomia que me informaram, alcança bem.
Resposta Esp. ARO-AIS: Não, porque é igual ao tempo em trânsito.
Resposta Despachante: Sim, assim se apresenta, fazemos em menos tempo, não se preocupe. É assim mesmo. Tranquila, isso está correto, deixe assim mesmo.
Resposta Esp. ARO-AIS: Não insisti mais perante a teimosia do despachante.
4 – Nome do Despachante: (apenas a assinatura)
Resposta Despachante: Ah, sim... mas está o número da minha licença.
Depois destas e outras observações, ele se retirou, informando a ele que se havia alguma alteração no FPL, especialmente essas duas observações (Alterno e Autonomia) me trouxesse outro FLP. Quando voltei para pegar a pasta de meteorologia e a informação de NOTAM'S; voltou para pegar toda a informação do voo (MET-ARO AIS) e disse que mantinha tudo igual, que não haveria mudanças no FPL. Tendo essa resposta, manifestei o meu incômodo comentando que muitas vezes os despachantes não levam a sério as nossas observações.

E-MAIL DE 29/11/2016 ÀS 4:54 PM

14. Nesta outra mensagem, de 01 de dezembro de 2016, enviada ao Diretor Regional, senhor Rubén Marcelo Chávez Sierra, Célia Castedo Monastério registra que não competia a ela aceitar ou recusar o plano de voo apresentado pela LaMia. Informa ainda que a DGAC tinha conhecimento das informações.

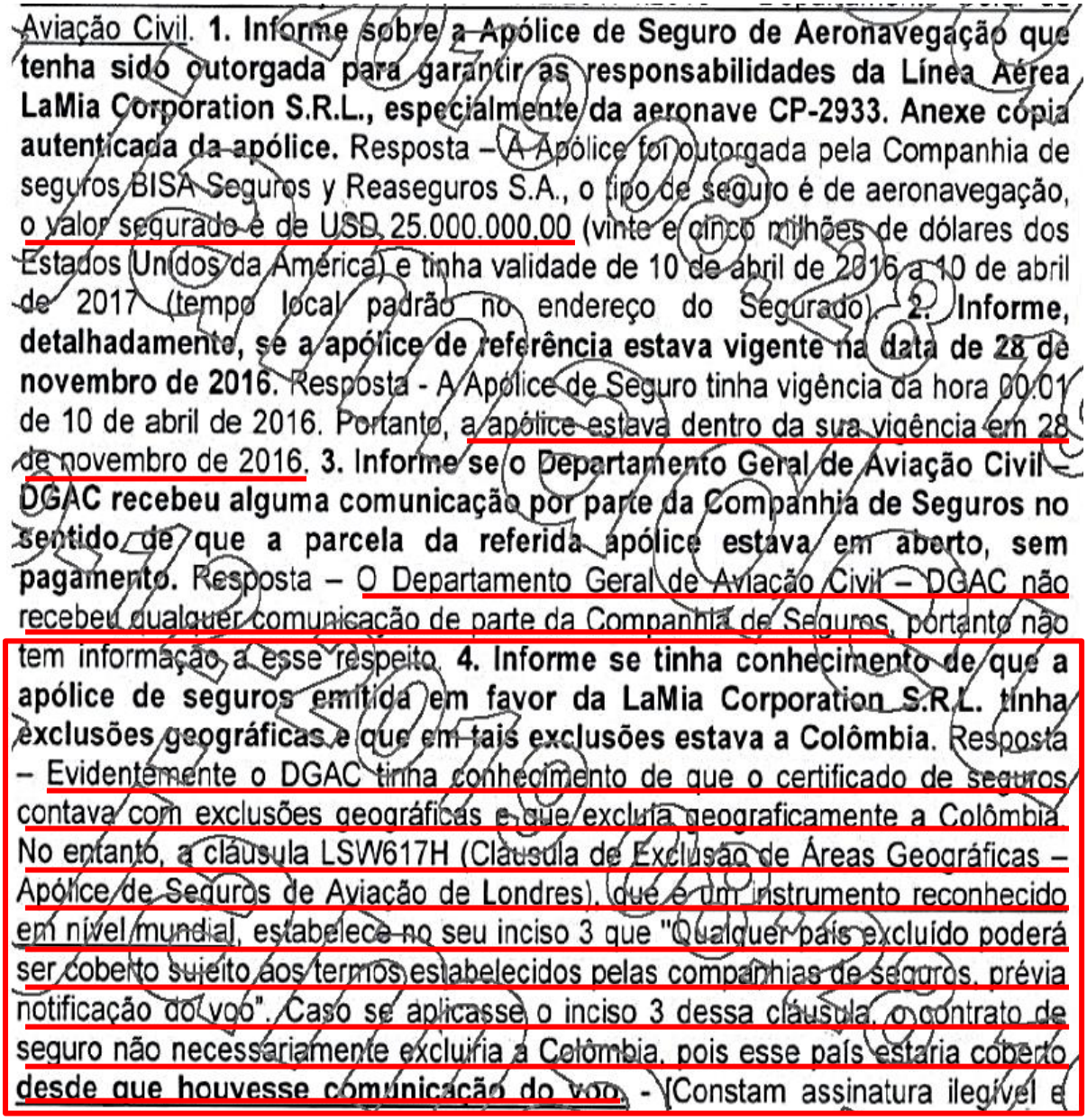


Viru Viru 01 de dezembro de 2016
Rubén Marcelo Chávez Sierra
Diretor Regional a.i.
Relatório de recepção do Plano de Voo LAMI 2933

Sr. Diretor: Em cumprimento à instrução remetida pela sua autoridade, para o seu conhecimento e posterior informação, por meio da presente, permito-me elevar o seguinte relatório do procedimento realizado com relação à recepção do Plano de Voo apresentado pela Empresa Aérea LAMIA. Cabe lhe informar que em 28/11/2016, às 20:20 UTC, compareceu a este escritório da ARO AIS o despachante do voo da Empresa LAMIA, a fim de apresentar o PLANO DE VOO, no FM/SLVR/SKRG (Rio Negro-Colômbia), correspondente a esse PLANO DE VOO. Posteriormente, procedeu-se à revisão da Informação Complementar (espaço 19 e seguintes), transmitida por AFTN, isso em virtude de que a informação apenas é enviada no caso de ser solicitada por [incompleto] e salvamento, informação que apenas pode ser corroborada pela empresa exploradora da aeronave, o despachante e o piloto, não pelo escritório da ARO AIS. Considero importante esclarecer que a informação complementar é de conhecimento do Departamento Geral da Aviação Civil, DGAC, por ser a instituição que fiscaliza, autoriza e regula as Normas de Aviação na Bolívia. Da mesma forma, e no desempenho das minhas funções como oficial da Aro Ais, realizei observações sobre o preenchimento do espaço 19, inciso e), referente à autonomia da aeronave, observação que não foi levada em conta pelo despachante e pelo piloto; sendo a determinação única, direta e de absoluta responsabilidade da parte operacional da Empresa Exploradora da Aeronave (LAMIA) a alteração ou mudança do Plano de Voo. Determinação que foi realizada em função e com respaldo do Regulamento Aéreo Boliviano, o qual especifica [incompleto], no RAB 91 e RAB 99, que NÃO é competência do Oficial de Aro Ais Aceitar ou Recusar o Plano de Voo, simplesmente se limita a receber e encaminhar a documentação. É tudo quanto posso informar à sua autoridade para os fins pertinentes, deixando clara e expressamente que prestarei qualquer informação complementar que a sua autoridade considerar necessária para o bem desenvolvimento das investigações que seguem. Cordialmente, [inscrições parciais] Tec. Ae. Celia Castedo Monasterio, matrícula n° 1982449.

E-MAIL DE 01/12/2016

15. Outro documento acostado aos autos da CPICHAPE e de extrema relevância é aquele que traz as respostas do DGAC a quatro questionamentos acerca da apólice de seguros, como segue:



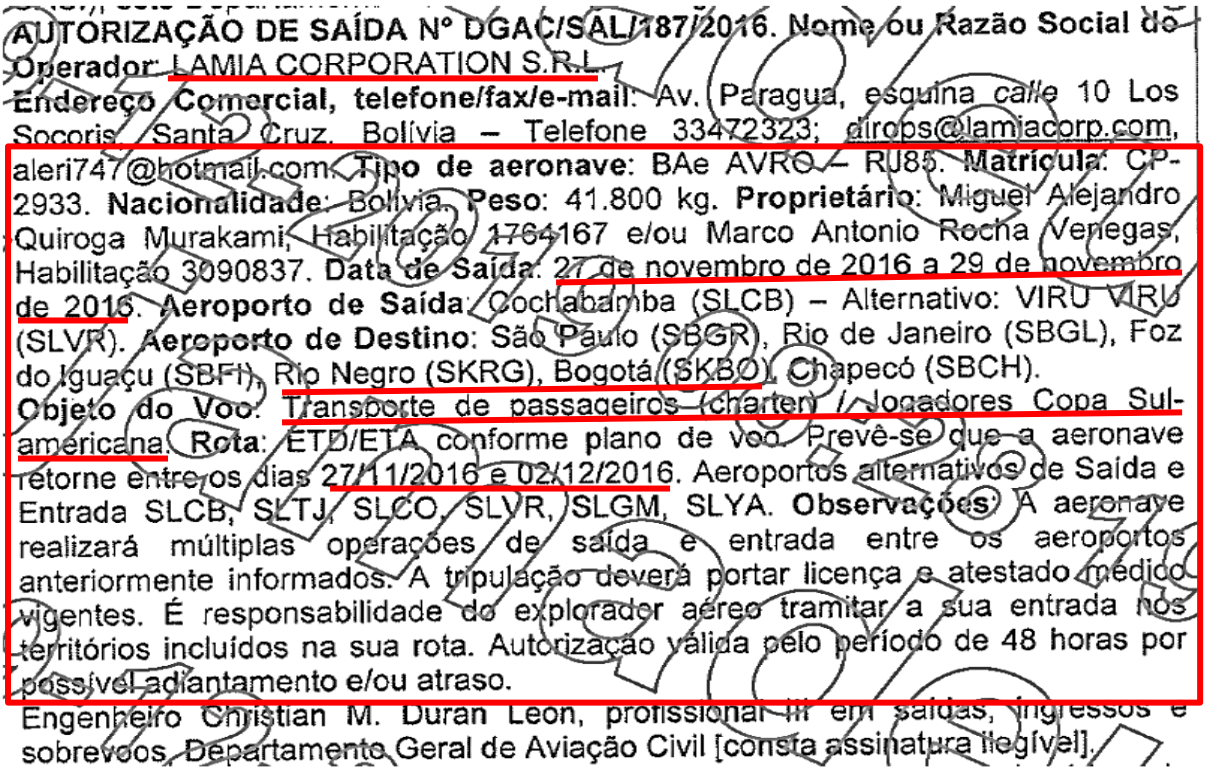
Aviação Civil. **1. Informe sobre a Apólice de Seguro de Aeronavegação que tenha sido outorgada para garantir as responsabilidades da Línea Aérea LaMia Corporation S.R.L., especialmente da aeronave CP-2933. Anexe cópia autenticada da apólice.** Resposta – A Apólice foi outorgada pela Companhia de seguros BISA Seguros y Reaseguros S.A., o tipo de seguro é de aeronavegação, o valor segurado é de USD 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de dólares dos Estados Unidos da América) e tinha validade de 10 de abril de 2016 a 10 de abril de 2017 (tempo local padrão no endereço do Segurado). **2. Informe, detalhadamente, se a apólice de referência estava vigente na data de 28 de novembro de 2016.** Resposta - A Apólice de Seguro tinha vigência da hora 00:01 de 10 de abril de 2016. Portanto, a apólice estava dentro da sua vigência em 28 de novembro de 2016. **3. Informe se o Departamento Geral de Aviação Civil – DGAC recebeu alguma comunicação por parte da Companhia de Seguros no sentido de que a parcela da referida apólice estava em aberto, sem pagamento.** Resposta – O Departamento Geral de Aviação Civil – DGAC não recebeu qualquer comunicação de parte da Companhia de Seguros, portanto não tem informação a esse respeito. **4. Informe se tinha conhecimento de que a apólice de seguros emitida em favor da LaMia Corporation S.R.L. tinha exclusões geográficas e que em tais exclusões estava a Colômbia.** Resposta – Evidentemente o DGAC tinha conhecimento de que o certificado de seguros contava com exclusões geográficas e que excluía geograficamente a Colômbia. No entanto, a cláusula LSW617H (Cláusula de Exclusão de Áreas Geográficas – Apólice de Seguros de Aviação de Londres), que é um instrumento reconhecido em nível mundial, estabelece no seu inciso 3 que "Qualquer país excluído poderá ser coberto sujeito aos termos estabelecidos pelas companhias de seguros, prévia notificação do voo". Caso se aplicasse o inciso 3 dessa cláusula, o contrato de seguro não necessariamente excluiria a Colômbia, pois esse país estaria coberto desde que houvesse comunicação do voo. - [Constam assinatura ilegível e

QUESTÕES AO DGAC

Pelas respostas do DGAC, percebe-se que havia um seguro de 25 milhões de dólares vigente à época do acidente. Outrossim, o DGAC não recebeu comunicado algum da seguradora

Bisa acerca do atraso no pagamento do prêmio. Por fim, e mais relevante, é a informação de que o DGAC tinha conhecimento da existência da cláusula de exclusão, mas que, no entanto, desde que houvesse a comunicação prévia do voo, a Colômbia restaria perfeitamente coberta (cláusula LSW617H).

16. Outro documento que merece registro é aquele que traz a autorização de voo da LaMia emitido pelo DGAC, nestes termos:



AUTORIZAÇÃO DE SAÍDA Nº DGAC/SAL/187/2016. Nome ou Razão Social do Operador: LAMIA CORPORATION S.R.L. **Endereço Comercial, telefone/fax/e-mail**: Av. Paragua, esquina *calle* 10 Los Socoris, Santa Cruz, Bolívia – Telefone 33472323; dirops@lamiacorp.com, aleri747@hotmail.com. **Tipo de aeronave**: BAe AVRO – RJ85. **Matrícula**: CP-2933. **Nacionalidade**: Bolívia. **Peso**: 41.800 kg. **Proprietário**: Miguel Alejandro Quiroga Murakami, Habilitação 1764167 e/ou Marco Antonio Rocha Venegas, Habilitação 3090837. **Data de Saída**: 27 de novembro de 2016 a 29 de novembro de 2016. **Aeroporto de Saída**: Cochabamba (SLCB) – Alternativo: VIRU VIRU (SLVR). **Aeroporto de Destino**: São Paulo (SBGR), Rio de Janeiro (SBGL), Foz do Iguaçu (SBFI), Rio Negro (SKRG), Bogotá (SKBO), Chapecó (SBCH). **Objeto do Voo**: Transporte de passageiros (charter) / Jogadores Copa Sul-americana. **Rota**: ETD/ETA conforme plano de voo. Prevê-se que a aeronave retorne entre os dias 27/11/2016 e 02/12/2016. Aeroportos alternativos de Saída e Entrada SLCB, SLTJ, SLCO, SLVR, SLGM, SLYA. **Observações**: A aeronave realizará múltiplas operações de saída e entrada entre os aeroportos anteriormente informados. A tripulação deverá portar licença e atestado médico vigentes. É responsabilidade do explorador aéreo tramitar a sua entrada nos territórios incluídos na sua rota. Autorização válida pelo período de 48 horas por possível adiantamento e/ou atraso.

Engenheiro Christian M. Duran Leon, profissional III em saídas, ingressos e sobrevoos, Departamento Geral de Aviação Civil [consta assinatura ilegível].

AUTORIZAÇÃO DE VOO

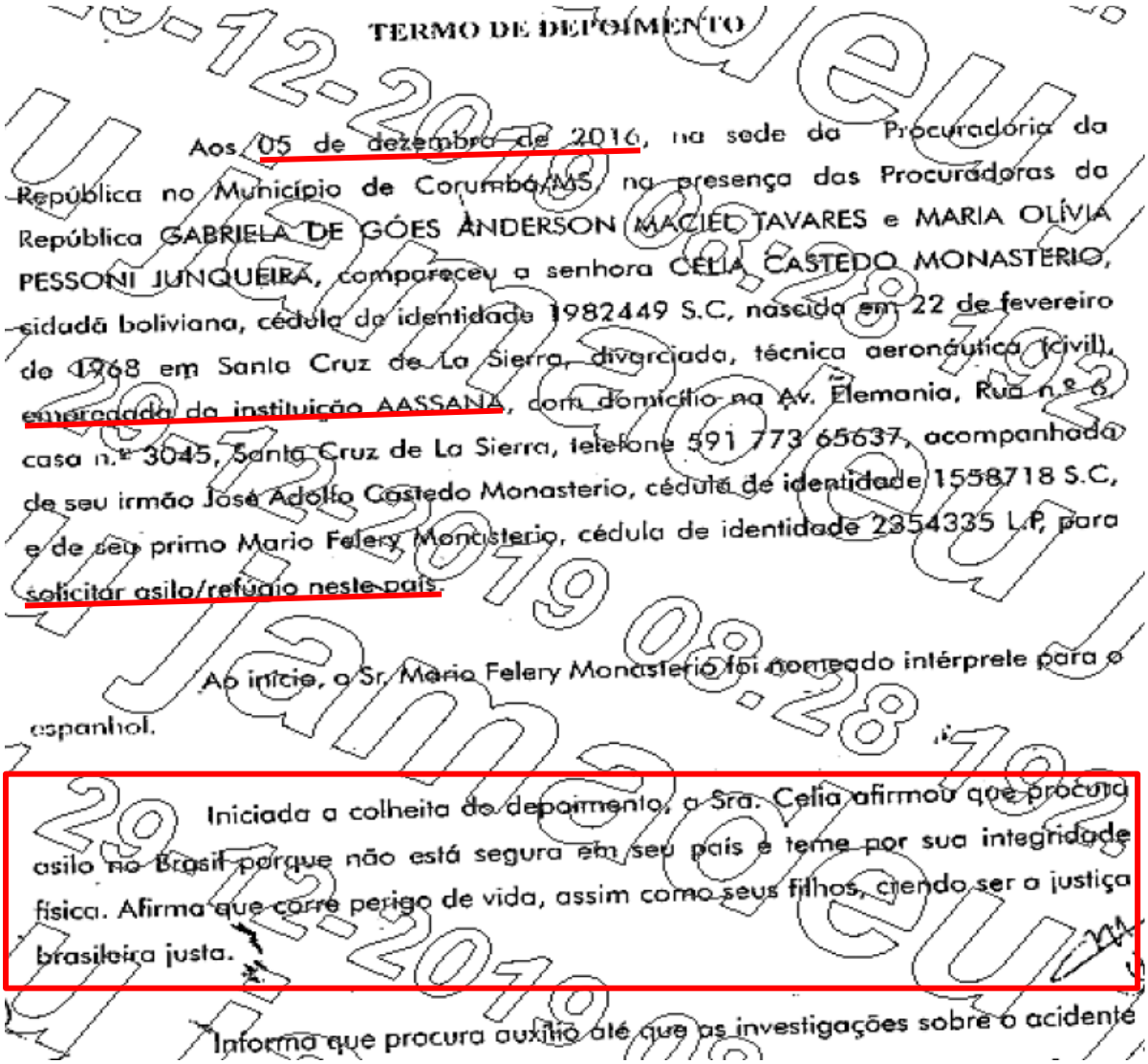
O responsável pela emissão do retrocitado documento foi o engenheiro Christian M. Duran León, profissional III em saídas, ingressos e sobrevoos do DGAC.

17. O próximo documento, que está acostado aos autos, traz a transcrição da fita magnética que registra os diálogos no momento da

decolagem da aeronave do aeroporto de Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, com destino ao aeroporto de Rionegro, em Medellín, Colômbia. Percebe-se que o momento exato da autorização para decolagem foi às 22h17 do dia 28 de novembro de 2016.

HRS: 22:03	LMI 29033	Superfície Viru Viru LAMIA 2933
	GND	Prossiga
	LMI 29033	Boa tarde, senhor. Estamos prontos para iniciar a marcha e reboque
	GND	Aeronave 7933, mantenha escuta
	INTERCOM	
	GND	Autorização para LAMIA 7933 a *Sierra Kilo Romeo Golf* 2 6 0
	INTERCOM	
	TMC	Ligo
	INTERCOM	
HRS 22:09	GND	Prossiga
	INTERCOM	
	TMC	LAMIA autorizado código 3 1 3 3
	INTERCOM	
	GND	3 1 3 3, recebido
HRS 22:12	LMI29033	LAMIA 2933 para pronto para iniciar a rodagem
	GND	LAMIA 2933, autorizado ao ponto de espera pista 34 Copit Autorização
	LMI	Autorizado a iniciar a rodagem pista 34, prossiga
	GND	LAMIA 2933, está autorizado a *Sierra Kilo Romeo Golf*, via superior, Novembro R 4 2 0, nível 2 6 0, posterior à decolagem deve manter 4000 pés até dez milhas fora, posterior subida em curso direto a Trinidad, Código 3 1 3 3
	LMI29033	Santa Cruz Controle autoriza LAMIA 2933 a *Sierra Kilo Romeo Golf*, via UN420, nível 2 6 0 4000 pés Dez milhas, subida em curso direto a Trinidad e respondemos 3 1 3 3
HRS 22:13	GND	Colação correta, pronto para ingresso e saída. Comunique 18 6
	LMI29033	Para saída 18 6
HRS 22:16	LMI29033	Torre Viru Viru, LAMIA 2933, Boa tarde
	TWR	LAMIA 2933, Torre. Boa tarde. Ingresse pista e mantenha
	LMI29033	Vou ingressar em pista e mantenho
HRS 22:17		LAMIA 2933 vento 2 move 0 graus dez nós. Autorizado a decolar pista 34. Cancele restrição de 4000 pés agora em curso a 2 6 0. LAMIA 2933 Autorizado a decolar.
	INTERCOM	
	TWR	Decolagem LAMI2933 1 8
	INTERCOM	
	TMC	1 8 recebido
HRS 22:19	TWR	LAMIA 2933 no ar 1 8, suba para 2 6 0, e comunique Santa Cruz controle 1 2 3 vírgula 7. Boa noite.
	LMI29033	1 8 livre 2 6 0, 123 7. LAMIA 2933
HRS 22:20	LMI29033	Santa Cruz, controle. LAMIA 2933, boa noite.
	TMC	LAMIA 2933, boa noite. Suba e mantenha nível 260. Ligue abandonando terminal aéreo
	LMI29033	Livre FL260, notificarei abandonado terminal aéreo LAMIA 2933
HRS 22:38	LMI29033	LAMIA2933, 8 2 milhas fora, através de 2 2 5 por 2 6 0
	TMC	Recebido, com la Paz 128 2, bom voo.
	LMI29033	La Paz, 128 2, LAMIA 2933, obrigado

18. Outro documento que também está acostado aos autos da CPICHAPE e é digno de registro é aquele que trata do Termo de Depoimento prestado por Célia Castedo Monastério ao Ministério Público no Município de Corumbá/MS, no dia 05 de dezembro de 2016, quando compareceu à sede Procuradoria da República para solicitar asilo ao Brasil.



TERMO DE DEPOIMENTO

Aos 05 de dezembro de 2016, na sede da Procuradoria da República no Município de Corumbá/MS, na presença das Procuradoras da República GABRIELA DE GÓES ANDERSON MACIEL TAVARES e MARIA OLÍVIA PESSONI JUNQUEIRA, compareceu a senhora CÉLIA CASTEDO MONASTERIO, cidadã boliviana, cédula de identidade 1982449 S.C, nascida em 22 de fevereiro de 1968 em Santa Cruz de La Sierra, divorciada, técnica aeronáutica (civil), empregada da instituição AASSANA, com domicílio na Av. Alemania, Rua n.º 6 casa n.º 3045, Santa Cruz de La Sierra, telefone 591 773 65637, acompanhada de seu irmão José Adolfo Castedo Monasterio, cédula de identidade 1558718 S.C, e de seu primo Mario Felery Monasterio, cédula de identidade 2354335 L.P, para solicitar asilo/refúgio neste país.

Ao início, o Sr. Mario Felery Monasterio foi nomeado intérprete para o espanhol.

Iniciada a colheita do depoimento, a Sra. Celia afirmou que procura asilo no Brasil porque não está segura em seu país e teme por sua integridade física. Afirma que corre perigo de vida, assim como seus filhos, crendo ser a justiça brasileira justa.

Informa que procura auxílio até que as investigações sobre o acidente

Célia Castedo Monastério informa que se sente ameaçada pelas autoridades na Bolívia, vez que tentam forjar uma explicação para o acidente que não condiz com a verdade, como segue:

aéreo ocorrido no dia 28 de novembro de 2016 com o voo LMI 2933 se aclarem, uma vez é acusada na Bolívia como responsável pelo acidente, embora suas funções como empregada da instituição AASSANA não lhe confiram qualquer competência para autorizar voos. Comunica que a estão acusando diretamente, sem lhe oportunizar qualquer possibilidade de defesa e sem viabilizar apresentação de provas.

Em 29/11, dia seguinte ao acidente, afirma que foi provocada a apresentar um informe interno, enviado pela rede interna e por ela não assinado, a respeito dos fatos (documento que vem sendo veiculado na imprensa). Alega que esse informe somente é apresentado quando há algum problema. Aduz que lhe pediram que enviasse o informe rapidamente, por escrito. Ela afirma que o encaminhou pela rede interna ao seu chefe de trânsito aéreo, Sr. Manoel Talamóz, e ao chefe de navegação aérea, Sr. Peter Torrico, para que informassem ao Diretor Regional.

Depois de uma hora, informa que o chefe de trânsito aéreo lhe telefonou pedindo que alterasse o informe, pois nele havia menção a cinco observações, que não desejavam que aparecessem. Informa que eles afirmaram expressamente que desejavam que ela alterasse o informe, porque havia muitos "erros". Informa que se negou a alterá-lo, afirmando que suas observações não eram erros. Ratificou, então, o mesmo informe, afirmando que suas observações ao plano de voo não eram erros. O documento ratificado apenas inseriu, na parte de referência (cabeçalho), que não havia erros ("no errores"). Ressalta que a menção à ausência de erros se refere ao primeiro informe, o que confirmava as observações feitas ao despachador.

Afirma que o chefe de trânsito aéreo, Sr. Manoel Talamóz ligou para ela, afirmando expressamente que a ordem para fazer as alterações ao informe veio do Diretor Nacional. Salienta que sentiu-se ameaçada e assustada. Ainda assim, afirma que não alterou o informe, porque sabia o risco que isso representaria para si, podendo implicar sua incriminação. Esclarece que estava certa que precisava fazer constar ali a verdade, e que aqueles não eram erros, mas sim observações que havia feito ao despachador e que não haviam sido acolhidas.

Esclarece que a imprensa está divulgando que o segundo informe continha uma inscrição "sem erros", como se a indicação da ausência de erros indicasse a autorização para o voo. A Sra. Celia, entretanto, não tem qualquer autoridade para alterar planos de voos ou para autorizar voos.

No dia 30/11, informa que iniciaram o procedimento administrativo na instituição AASSANA, em La Paz. No dia 01/12, notificaram-na para prestar um depoimento. Tão logo prestou o depoimento, já lhe entregaram o "Auto inicial do sumário administrativo interno" do "Proceso Administrativo Interno JSA nº 031/2016".

Esclarece que, caso haja algum acidente ou outra ocorrência, é de praxe que haja uma investigação interna na instituição AASSANA, para que se possam apresentar declarações e provas para aclarar o caso. Informa ainda que, nesse procedimento interno, há um prazo de dez dias para apresentar documentos e outros elementos para defesa.

No processo administrativo interno no caso do voo LMI 2933, a Sra. Celia comunica que foi convocada pela instituição AASSANA para se manifestar, ocasião em que a instaram a prestar depoimento. Salienta que não lhe foi dada a possibilidade de ter um advogado ao seu lado, nem lhe foi dado tempo suficiente para ler o termo, que assinou rapidamente. Informa que, uma vez prestadas as declarações, lhe foi entregue a manifestação sobre o procedimento administrativo, que já estava pronta e impressa (datada de 30/11/2016), em que já houve um juízo prévio no sentido da culpa da depoente. Assim, salienta que não sabia que já estava sendo acusada, pois não lhe foi oportunizado ler aute inicial antes de prestar seu depoimento.

A partir do depoimento, a Sra. Celia informa que teria dez dias para apresentar documentos e informações acerca do ocorrido. No entanto, comunica que, trinta minutos depois de ter prestado depoimento no procedimento interno da instituição AASSANA, já no primeiro dia do prazo para apresentar sua defesa em sede administrativa (01 de dezembro de 2016), o Diretor Regional da AASSANA, Sr. Ruben Marcelo Chavez Sierra, apresentou notícia criminal junto à Promotoria (Fiscalia), imputando a ela a responsabilidade pelo acidente. Afirma que o Diretor Regional teria recebido ordens do Diretor Nacional da AASSANA, General Tito Roger Gandarilla Salazar. Não está segura, mas afirma lhe foi informado que essa ordem teria vindo do Ministro de Obras Públicas e Comunicação da Bolívia.

Aponta que soube por telefone sobre a notícia criminal que foi apresentada à Promotoria (Fiscalia) pelo Diretor Regional. Narra que o secretário geral do sindicato da instituição AASSANA o acompanhava no carro após concluir seu depoimento no processo administrativo. Narra que ele, então, recebeu uma ligação da advogada/assessora jurídica da AASSANA, que informou que a notícia criminal estava sendo apresentada, e que a assessora passaria uma cópia do documento ao secretário geral. Nesse momento, ambos ficaram sabendo da notícia. Aponta que a assessora ainda afirmou a ela, por meio do secretário, que ela deveria tomar cuidado. Afirma que se sentiu novamente ameaçada, temendo também pelos seus filhos.

Na notícia criminal apresentada, informa que a culpa pelo acidente foi imputada a ela. Ademais, salienta que o Presidente Evo Morales tem feito declarações públicas na imprensa no sentido de que ele observa ações criminosas neste caso.

Explica que, em sua função, habitualmente recebe informações sobre o plano de voo do piloto ou do despachador, limitando-se a conferir o documento e fazer observações sobre as inscrições ali contidas. Sua função se limita a revisar minuciosamente o preenchimento do plano de voo, podendo fazer também sugestões ao despachador ou ao comandante de voo, os quais podem ou não aceitá-las. Portanto, esclarece que não tem qualquer autoridade para alterar o plano de voo nem para autorizar o voo. Na verdade, em seu dia a dia, limita-se a alertar o comandante ou o despachador sobre alguma observação que tenha sobre o preenchimento do documento.

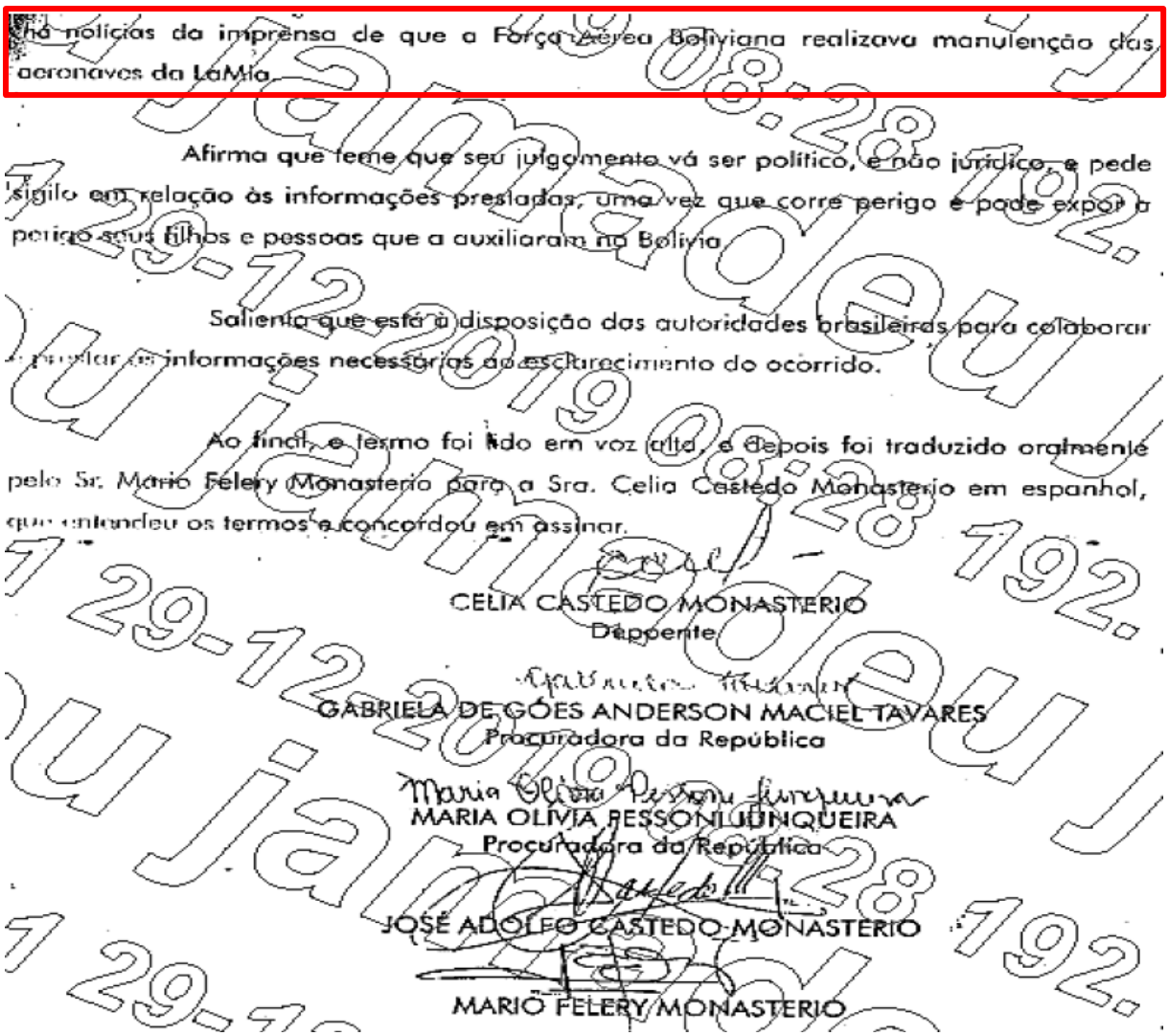
No caso do voo LMI 2933, informa que, ao receber o plano de voo, comunicou oralmente, procedimento de praxe, ao despachador da LaMia que tinha cinco observações ao plano. As observações foram apresentadas ao despachador uma vez e reiteradas por mais duas vezes, não tendo sido acolhidas as sugestões pelo comandante em nenhuma das ocasiões. Salienta que não tem qualquer autoridade para realizar tais alterações no plano de voo. Afirma que o carimbo e a assinatura apostos por ela no plano de voo só atestam o protocolo de recebimento do plano. Esclarece que esse protocolo não significa qualquer autorização para voo, já que não lhe compete realizar essa autorização.

Assevera que, após a informação no sentido de que deveria se precaver, resolveu vir ao Brasil para pedir asilo. Viajou sábado à noite, de carro, por terra, saindo de Santa Cruz de La Sierra. Chegou a Corumbá domingo, às 8h da manhã, horário local. Foi direto à Polícia Federal, no centro de Corumbá, mas o estabelecimento não tinha atendimento ao público. Na data de hoje, 05/12/2016, foi novamente para a Polícia Federal, porém enquanto aguardava decidiu vir ao Ministério Público Federal para solicitar ajuda.

Esclarece que as duas autoridades hierarquicamente superiores a ela na instituição (Diretor Nacional e Diretor Regional de AASSANA) são indicados politicamente pelo governo, e pertencem ao MAS (partido do governo).

Afirma também que há um boato de que os verdadeiros proprietários da Aerolínea são ligados ao governo, o que já foi veiculado na imprensa. Informa que o gerente geral da LaMia é o General Gustavo Varaas, que foi piloto presidencial e instrutor do Grupo Aéreo Presidencial. Comunica que o filho do General, que leva o mesmo nome, trabalha na Direção Geral da Aeronáutica Civil da Bolívia (DGAC), que é a instituição responsável por autorizar e permitir saídas de voo. Salienta que a DGCA é a única instituição que fiscaliza, autoriza e cria normas sobre aviação.

Para corroborar a ligação entre o governo e a empresa LaMia, aponta que



há notícias da imprensa de que a Força Aérea Boliviana realizava manutenção das aeronaves da LaMia.

Afirma que teme que seu julgamento vá ser político, e não jurídico, e pede sigilo em relação às informações prestadas, uma vez que corre perigo e pode expor a perigo seus filhos e pessoas que a auxiliaram na Bolívia.

Salienta que está à disposição das autoridades brasileiras para colaborar prestando as informações necessárias ao esclarecimento do ocorrido.

Ao final, o termo foi lido em voz alta, e depois foi traduzido oralmente pelo Sr. Mario Felery Monasterio para a Sra. Celia Castedo Monasterio em espanhol, que entendeu os termos e concordou em assinar.

CELIA CASTEDO MONASTERIO
Depoente

GABRIELA DE GÓES ANDERSON MACIEL TAVARES
Procuradora da República

MARIA OLIVIA PESSONI JUNQUEIRA
Procuradora da República

JOSÉ ADOLFO CASTEDO MONASTERIO

MARIO FELERY MONASTERIO

DEPOIMENTO CÉLIA C MONASTÉRIO

Percebe-se que Célia Castedo Monastério volta a asseverar que *"sua função se limita a revisar minuciosamente o preenchimento do plano de voo, podendo fazer também sugestões ao despachador ou ao comandante de voo, os quais podem ou não as aceitar. Portanto, esclarece que não tem qualquer autoridade para alterar o plano de voo, nem para autorizar o voo. Na verdade, em seu dia a dia, limita-se a alertar o comandante ou o despachador sobre alguma observação que tenha sobre o preenchimento do documento."*

19. Outro documento que corrobora a versão de Célia Castedo

Monastério, e que igualmente está acostado aos autos da CPICHAPE, traz resultado de videoconferência, onde Monastério responde a uma série de indagações, como segue:

1 – Quais funções desempenhava, Sra. Celia Castedo Monasterio?
Até o dia 29 de Novembro de 2016, durante mais de 30 (trinta) anos, prestei serviços na AASANA – SC (Administração de Aeroportos e Serviços Auxiliares à Navegação Aérea), trabalhava como Técnica Aeronáutica, especialista em ARO-AIS (ARO: Notificação dos Serviços de Trânsito Aéreo; AIS: Serviço de Informação Aeronáutica), isso pode ser verificado em memorandos e certificados que anexo. (Ver o Manual de Funções - Documento 1 e 2).
Devo esclarecer enfaticamente que a AASANA apenas presta serviços de Trânsito Aéreo, Meteorologia, comunicações e serviços de Combate a Incêndios.
Portanto, deixo claro qual o âmbito de competência institucional da AASANA, além de estabelecer basicamente as funções desempenhadas pela minha pessoa nessa instituição, com o qual fica desvirtuada qualquer acusação da qual me atribuíam a responsabilidade ou a competência para autorizar, deter ou impedir a saída de aeronaves.
2. O que a senhora pode informar a respeito das irregularidades no Plano de Voo do avião da LAMIA acidentado na Colômbia?
Era a minha obrigação e atribuição (tal como o estabelece o meu Manual de Funções) revisar minuciosamente todo o Plano de Voo que chegava ao meu escritório, para verificar que toda a informação fornecida pelos despachantes, tripulações e pessoal operacional das aerolinhas, estivesse completa e que o conteúdo do formulário do Plano de Voo tivesse sido adequada e claramente preenchido.
Neste caso específico do Plano de Voo LMI 2399, é importante destacar que uma vez apresentado pelo despachante da LaMia (Sr. Quispe +) em meu escritório, procedi a revisá-lo minuciosamente e destaquei que o referido Plano continha informação inconsistente e que era a minha obrigação assessorar o despachante para que este, por sua vez, consultasse com o Comandante da aeronave. Neste caso, foram 05 (cinco) as observações que realizai no Plano de Voo da LaMia que me foi apresentado antes de sua partida, em 28/11/2016. (Ver Relatórios de Celia Castedo Monasterio ARO-AIS em um Conjunto de 03 Documentos).
3 – Quais foram as suas observações e a quem as comunicou?
A respeito das 05 observações que realizei no Plano de Voo da LaMia, devo destacar que duas delas eram as mais importantes, e se referiam à falta de um "segundo aeroporto alternativo" e, principalmente, a que fazia referência à "autonomia de voo", pois essa última, comparada com o tempo de rota, coincidiam, ou seja, eram iguais, aspecto que em presença de testemunhas em meu escritório, fiz conhecer ou comuniquei ao despachante da LaMia (Sr. Quispe +), quando em três oportunidades, a primeira, duas horas antes da saída do referido voo, e a última, vinte minutos antes, solicitei que essas minhas observações fossem imediatamente consideradas pelos responsáveis operacionais e o comandante da aeronave, informando-o das incongruências de informação fornecida e que as minhas observações deviam ser tomadas em consideração para que a Linha Aérea adotasse as medidas corretivas, deixando claro que, segundo regulamentos e procedimentos de navegação aérea, eles (o pessoal da Linha Aérea) são as únicas pessoas responsáveis e com faculdades para manter ou alterar a informação contida no Plano de Voo.
Devo esclarecer que os dados contidos na informação complementar do Plano de Voo, precisamente se encontra a "Autonomia de Voo". Essa informação complementar é um conjunto de dados que se encontram na parte inferior do Plano de Voo, dados que não são transmitidos pelo meu despacho de Trânsito Aéreo. O procedimento indica que tal informação contida no "Plano de Voo" é procurada e transmitida apenas em caso de busca e salvamento.

4 – Por que o Despacharite e o Piloto não lhe deram ouvidos, não aceitaram as suas observações?
A decisão final do pessoal operacional e tripulação da LaMia de manter a informação apresentada no referido Plano, foi comunicada a mim pelo Sr. Alex Quispe (+), 20 minutos antes da partida da aeronave CP 2933 com destino a Rio Negro, informando que correspondia a uma decisão tomada pelo capitão da aeronave; ficando, portanto, demonstrada a intransigência da Linha Aérea em não atender as observações apresentadas por mim. O diálogo com o Sr. Quispe a respeito das duas observações foi:
- (A respeito do segundo aeroporto alternativo)
Me respondeu Alex Quispe: "Assim mesmo, isso foi o que disse o "Capi", deixe assim mesmo, Sra. Celia".
- (A respeito da Autonomia do Voo)
Me respondeu Alex Quispe: "Assim mesmo é, assim me informaram e também o "Capi" (ao se referir ao Capitão da Aeronave)".
"Assim mesmo, Sra. Celia, esses são os dados que me passaram para o FPL".
"Não, Sra. Celia, essa "Autonomia" nos deram e alcança bem".
"Assim mesmo é apresentado o FPL.., fazemos o percurso em menos tempo, não se preocupe".
"Tranquila, Sra. Celia, os dados estão corretos, vamos deixar assim, além disso o voo já está autorizado pela DGAC".

5 – A Senhora, Celia, com o seu carimbo e assinatura, autorizou a saída do avião da LaMia desde Viru Viru em Santa Cruz a Rio Negro em Medellin?
Não, devo esclarecer enfaticamente que o carimbo e a minha assinatura presentes no referido Plano de Voo, representam um protocolo de "recepção do documento" e, portanto, sob circunstância alguma significa aprovação ou autorização para uma aeronave para a realização do voo. (Ver Relatório de Celia Castedo Monasterio ARO-AIS, um Conjunto de 03 Documentos).
A única autoridade com faculdades pela Lei da Bolívia para autorizar a saída de um voo é o DGAC (Departamento Geral de Aviação Civil), por ser responsável por autorizar e permitir as saídas de voos não regulares internacionais, pois é essa a instituição que também pela lei, fiscaliza, autoriza e cria normas que regem a aviação em território boliviano. (Ver Documento 6).
Portanto, é o DGAC, a instituição responsável pela fiscalização das aeronaves, pois, além disso, conta com "Inspetores" as 24 horas do dia no Aeroporto de Viru Viru, os quais se encarregam de verificar as autorizações de voo, a certificação das aeronaves e tripulantes, além de verificar a informação contida na mala e nas Pastas de Voo, entre cuja documentação se encontra o "Plano de Voo".
6 – A Fiscalização do voo, então, era responsabilidade do Departamento Geral de Aviação Civil da Bolivia?
Sim, o DGAC conta com inspetores durante as 24 horas do dia no aeroporto de Viru Viru e são eles os responsáveis por verificar toda a informação técnica (Plano de Voo que inclui a autonomia do voo, certificação da aeronave) e qualquer outra informação exigida sobre a tripulação ou qualquer outro aspecto, neste caso, antes da decolagem das aeronaves.
Esses inspetores têm total acesso às aeronaves para verificar as licenças da tripulação a bordo, bem como para verificar o peso, balanços, autonomia de voo, aeroportos alternativos, a verificação de pesos, quantidade de passageiros e toda a informação referente às condições técnicas das aeronaves. Além disso, é o único pessoal autorizado para deter ou permitir a saída dos aviões.
Por outra parte, tenho que esclarecer que o meu trabalho era realizado em um escritório fechado, no Aeroporto de Viru Viru, com acesso restringido à Plataforma de Aeronaves; também não está dentro das minhas funções, ter conhecimento da lista de passageiros a bordo das aeronaves, portanto eu não sabia que a equipe da Chapecoense estava a bordo do voo LMI 2399.
7 – Por que o DGAC não impediu a saída do voo?
Não posso responder isso, no entanto, o que se soube dias depois do acidente, é que os inspetores da DGAC estiveram no interior da aeronave da LaMia antes da decolagem, tiraram fotos com os jogadores da Chapecoense.
8 – A senhora sabe se os inspetores do DGAC recebiam dinheiro ou algum tipo de compensação para deixar sair os aviões da LaMia?
Não, não tenho conhecimento disso.

9 – A senhora já tinha revisado os Planos de Voo da LaMia em outras oportunidades, além do voo acidentado?
Não, foi a primeira e única vez que tive que revisar um Plano de Voo Internacional das aeronaves da LaMia.
Para ajudar com a informação, conto com os registros dos demais voos realizados desde e para a Bolívia por essa Linha Aérea. (Podem verificar os documentos que anexo).

10 – Celia, a senhora informou a algum superior ou a outra autoridade sobre as suas observações realizadas ao voo LMI 2399?
Sim, no dia seguinte ao acidente, por solicitação do meu imediato superior, quem se desempenhava como Chefe de Tránsito Aéreo, Sr. Manuel Talamáz, a quem apresentei por comunicação interna da AASANA um relatório no qual detalhava as observações que tinha realizado ao Plano de Voo LMI 2399. Nessa mesma manhã, por instrução do Sr. Marcelo Chávez, Chefe Regional da AASANA me pediu para alterar esse relatório, eu me neguei a alterá-lo e o ratifiquei.

11 - Tem algo mais a acrescentar?
Neste momento, tenho que denunciar que imediatamente depois de se ter conhecimento do acidente sofrido pela aeronave CP 2399 da Linha Aérea LaMia, acontecido nas proximidades do aeroporto de Rio Negro (Medellín - Colômbia), em 28/11/2016, fui submetida a hostilidades e pressões por parte dos meus superiores, pois já na manhã do dia 29/11/2016 me foi ordenado alterar o conteúdo do relatório que horas antes eu tinha apresentado por comunicação interna, no qual detalhava as 05 observações que tinha realizado no Plano de Voo da Linha LaMia (LAMI 2933) em 28/11/2016.
É que, a partir da minha suspensão da AASANA, em 30/11/2016, fui submetida a uma série de pressões e hostilidades, tanto é assim que em 02/12/2016, três dias depois do acidente, fui submetida a uma "Audiência de Declaração Informativa do Processo Administrativo N° 031/16", iniciado por ordens superiores, sem a presença de um advogado de defesa que me assessorasse, tendo sido notificada meia hora depois de concluída a minha declaração com o "Auto Inicial de Sumário Administrativo Interno", isso porque o primeiro auto com o qual deveriam me notificar inicialmente, no dia anterior (1° de dezembro), continha erros.
Como se o que narrei antes fosse pouco, 04 (quatro) horas depois, no mesmo dia 02 de dezembro de 2016, fui comunicada que o Diretor Regional da AASANA, o Sr. Rubén Marcelo Chávez Sierra, apresentou uma "Demanda Criminal" contra mim, perante a promotoria do distrito de Santa Cruz. Tudo isso em apenas um dia.
A violação aos meus direito constitucionais, a presunção de inocência e o direito a um processo correto, foram negados, e como uma amostra disso, é clara a violação ao que estabelece o Regulamento que normatiza as atuações referentes a "Processos Administrativos Internos", que estabelece um prazo de 10 dias para a apresentação de provas da defesa, prazo esse que em meu caso foi reduzido a horas, atropelando flagrantemente o meu direito à defesa e a demonstrar a minha total inocência nas acusações que me são feitas. Como provo do que estou declarando, estão os relatórios emitidos pelos meus superiores e colegas de trabalho (Ver Relatórios Vários AASANA - Documento 03).
A prova a respeito de ocultação da verdade por parte das autoridades da Bolívia, está demonstrada no Memorando - Circular do Diretor Regional UADASC (Ver Documento 04).
Os motivos anteriormente expostos motivaram a minha saída apressada da Bolívia, e a procurar "Abrigo" na República Federativa do Brasil, país ao qual devo declarar o meu profundo agradecimento por ter me acolhido assim que se conheceram detalhes da perseguição que eu estava sofrendo. Também estarei atenta à decisão que tome o CONARE, referente à concessão de "Asilo" no Brasil.
É minha vontade colaborar com a Justiça Brasileira, o que deixei bem claro quando me apresentei perante o MPF a poucas horas de ter entrado no Brasil, a fim de apresentar a minha declaração informativa (Ver a minha declaração perante o MPF na Procuradoria Federal de Corumbá, em documento anexo com o subtítulo "sigiloso" – Documento 05).
Por esse motivo, manifesto a minha determinação em me colocar à disposição das autoridades brasileiras, com o único interesse de colaborar com as investigações que permitam chegar ao esclarecimento total dos fatos que tem a ver com o acidente do avião da LaMia, que transportava cidadãos brasileiros.
Celia Castedo Monasterio – C.I. [carteira de identidade] 1982449 S.C.

20. Ainda nesse contexto, oportuno juntar a transcrição do depoimento de Célia Castedo Monastério, como segue:

Disse que prestava serviços à AASANA, uma instituição autônoma que presta serviços de trânsito aéreo, é a administradora autônoma de aeroportos da Bolívia, é uma instituição prestadora somente de serviços de navegação aérea. Ela tinha apenas função de ARO-AIS, de prestar serviços de informação aeronáutica na navegação aérea, com funções específicas de notificação dos serviços para o trânsito aéreo, simplesmente uma oficina de apoio ao trânsito aéreo. Em relação aos fatos ocorridos no acidente aéreo envolvendo a empresa LAMIA, relatou que nesse dia estava prestando serviço e que, por volta das 16 horas, entrou funcionário da LAMIA, Sr. "Alex Quispe", que desempenhava as funções de despachador da empresa aérea LAMIA, apresentando um plano de voo. Disse que realizou a revisão minuciosamente, com observações, algumas importantes e outras nem tanto, mas que, entre elas, a de indicar um segundo aeroporto alternativo, e a observação em relação à autonomia do voo. Afirmou que sua obrigação, de acordo com suas funções, era fazer a revisão da parte superior do plano de voo, que é um trabalho específico de revisão; que na parte inferior estão informações suplementares de autonomia, mas que, segundo ela, não era sua responsabilidade direta. Apresentou uma cópia do plano de voo, o qual está juntado na fl. 145. Relatou que sua função era informar o despachador em caso de observar alguma situação errada/estranha. Disse que a responsabilidade de verificar se o plano de voo está adequado com as normas é única e exclusivamente do despachador da linha aérea ou do piloto ou comandante do avião.

Afirmou que a responsabilidade de verificar/revisar o plano, na parte suplementar, é única e exclusiva do despachador da linha aérea, ou do piloto ou da gerência operativa da linha aérea.

Alegou que, de acordo com suas funções, desempenha as atividades no escritório/gabinete, que em nenhum momento tem obrigação e acesso para ir até o avião ou conversar com o piloto, ou verificar se o piloto e o comandante são os mesmos que aparecem no documento. Afirmou que toda a informação contida no plano de voo é responsabilidade dos inspetores da Direção Geral de Aeronáutica Civil da Bolívia.

Disse que, no aeroporto de Viru Viru, em Santa Cruz de la Sierra, são 4 inspetores que trabalham em 3 turnos, 24 horas por dia, os quais têm a obrigação de revisar a documentação contida no boletim de voo, verificar a tripulação e se toda a informação contida no plano de voo está correta e relacionada com a permissão e autorização da linha aérea. Segundo ela, são eles que realmente fazem a verificação e a inspeção de todas as condições de voo. Afirmou que só transmite a informação contida na primeira parte, parte superior do plano de voo, e transmite os dados nacional e internacionalmente.

Reafirmou que a verificação sobre a existência de algum problema no plano de voo, que os únicos que têm a responsabilidade de verificação da informação contida no plano de voo, e das condições do avião e dos tripulantes, são os inspetores da Direção Geral de Aeronáutica Civil da Bolívia.

Disse que, previamente ao voo, é obrigação da empresa aérea fazer uma solicitação à direção geral de aviação para permitir o voo. Nessa informação está contida toda a informação para conseguir a autorização do voo, e que esse documento não chega até Célia, pois só tramita na Direção Geral de Aeronáutica Civil, que somente depois disso é feito o plano de voo. Que muitas vezes essa informação está correlacionada, mas é a direção que fica com os documentos e os inspetores são os responsáveis por fazer a verificação se os dois documentos estão iguais ou corretos, e que são as únicas instâncias que podem fazer o cancelamento do voo se as informações nos dois documentos não coincidirem.

Afirmou não saber se no caso do voo da chapecoense os inspetores realizaram essa verificação, pois não tem contato com os inspetores, pois eles trabalham na plataforma do aeroporto. Relatou que ***o despachador da LAMIA disse que toda a informação contida já estava autorizada para a realização do voo***.

Disse que, no dia seguinte ao acidente, o comentário de outras pessoas que estavam perto do avião antes da saída é que os inspetores estavam na plataforma e estiveram dentro do avião tirando foto com os jogadores da chapecoense e que deveriam ter feito a verificação; que essa versão de que os inspetores estiveram no avião pode ser confirmada pelas câmaras de segurança que estão no aeroporto, que inclusive já havia pedido as filmagens, mas não foram fornecidas; e que é possível conseguir o nome dos inspetores que estavam trabalhando nesse dia.

Afirmou que os funcionários das duas agências estão proibidas de prestar informações e dados sobre o acidente da LAMIA, por ordem dos Ministros, e que existe um documento – memorando – que determina ser expressamente proibido emitir informação/declaração acerca do acidente.

Reiterou em seu depoimento que tem a obrigação de fazer uma revisão minuciosa e verificar se toda a informação está completa e sem erro, e que no caso do voo da LAMIA fez 5 observações, porque ficou preocupada, pois a autonomia do voo era a mesma que o tempo de voo e também verificou que o despachador não tinha preenchido o nome, somente o número. Disse que fez outras 3 observações de menor importância, que sua obrigação é de assessorar, por isso pediu 3 vezes para fazer a revisão e verificação sobre o aeroporto alternativo e a autonomia de voo, que pediu ao despachador para falar com o piloto e o comandante para mudar a informação, que o despachador disse que estava correto e a decisão era deles de manter a informação contida e estavam autorizados para voar assim e que iriam manter o plano de voo, apesar das observações feitas por ela. Alegou que as observações são repassadas ao despachador, pois é a única pessoa com quem tem contato, e que mesmo sem autonomia para verificar as informações em relação à autonomia do voo, ainda assim fez a observação. Relatou também que as observações somente são feitas quando a informação não é coerente, que os comandantes e despachadores sempre aceitam as observações feitas, realizando as alterações, mas que, neste

*caso, as observações feitas não foram aceitas, e que três vezes o despachador retornou dizendo que iriam viajar desse jeito, sem as alterações observadas. Quanto à quantidade de combustível e à autonomia do voo, **afirmou que é responsabilidade dos inspetores irem até o avião para fazer a verificação da informação e não permitir a saída do voo nessas condições**.*

*Disse que somente o despachador foi informado das observações e que, no dia seguinte, fez um informe ao superior, conforme exigências legais. Afirmou que nunca havia feito revisão de plano de voo da empresa LAMIA. **Disse que tem havido na Bolívia outros voos com a autonomia igual, citando Cochabamba e Rio Negro**, e que houve situações iguais em outras empresas, mas que sempre era feita a correção de acordo com a observação apresentada.*

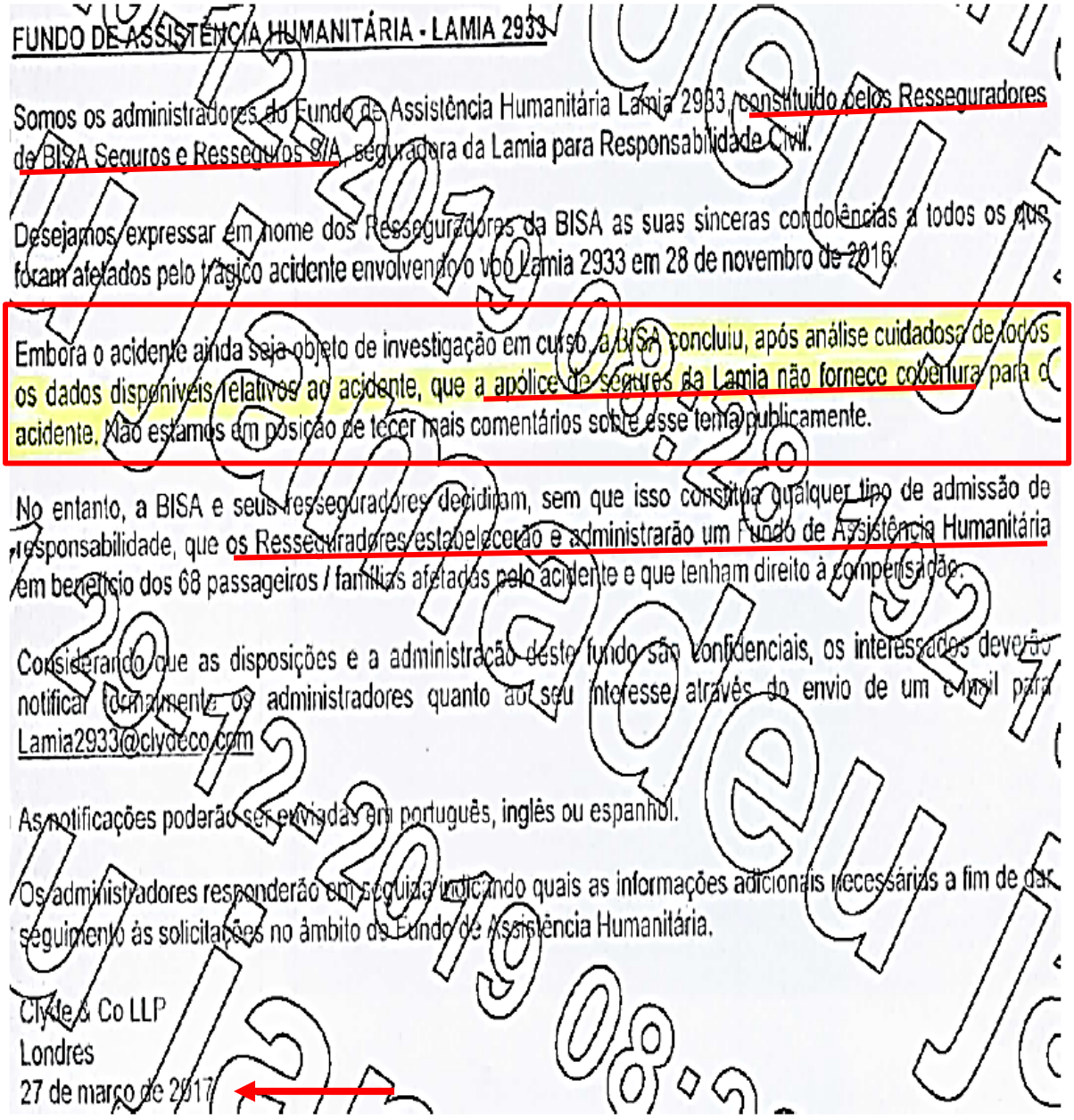
*Alegou não ter conhecimento sobre atos irregulares, que os inspetores tenham recebido propina para autorizar voos irregulares dessa maneira, mas que ouviu, após o acidente, que **existem muitas irregularidades, porém, todas as informações estão sendo ocultadas, mencionando que a aeronave não tinha condições de realizar voos internacionais, mas, com a troca da direção geral, o registro foi autorizado**.*

A Sra. Célia autorizou que seu depoimento seja encaminhado para as autoridades bolivianas e colombianas. Por fim, ficou acordado que seria encaminhada a esta Procuradoria da República toda a legislação, manuais e documentação em posse da Sra. Célia, que, segundo ela, comprovariam que ela não tinha nenhuma responsabilidade para impedir o voo [Esses documentos foram recebidos e constam como anexo destes autos].

TRANSCRIÇÃO DEPOIMENTO CÉLIA MONASTÉRIO

Desse depoimento, percebe-se que a agência à qual estava vinculada a Sra. Célia (AASANA) era responsável pelo serviço de navegação aérea na Bolívia, em princípio, função semelhante àquela desempenhada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) no Brasil e Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). Já a Direção Geral de Aeronáutica Civil (DGAC) teria atribuições similares àquelas conferidas no Brasil à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Ademais, resta evidente a omissão da Sra. Célia, agente público que tomou conhecimento de flagrante irregularidade, que colocava em risco a segurança do voo e a vida dos passageiros, e não tomou nenhuma atitude efetiva diante da resistência da empresa LaMia em realizar as alterações necessárias.

21. Outro documento que consta dos autos da CPICHAPE e que merece registro é aquele que traz comunicado da Clyde & Co LLP, escritório de advocacia responsável por atender aos interessados em aderir ao "Fundo de Assistência Humanitária", que foi constituído pelos resseguradores de Bisa Seguros e Resseguros S/A, uma vez que a seguradora da LaMia entendeu que não havia cobertura para o acidente, como segue:



FUNDO DE ASSISTÊNCIA HUMANITÁRIA - LAMIA 2933

Somos os administradores do Fundo de Assistência Humanitária Lamia 2933, constituído pelos Resseguradores de BISA Seguros e Resseguros S/A, seguradora da Lamia para Responsabilidade Civil.

Desejamos expressar em nome dos Resseguradores da BISA as suas sinceras condolências a todos os que foram afetados pelo trágico acidente envolvendo o voo Lamia 2933 em 28 de novembro de 2016.

Embora o acidente ainda seja objeto de investigação em curso, a BISA concluiu, após análise cuidadosa de todos os dados disponíveis relativos ao acidente, que a apólice de seguros da Lamia não fornece cobertura para o acidente. Não estamos em posição de tecer mais comentários sobre esse tema publicamente.

No entanto, a BISA e seus resseguradores decidiram, sem que isso constitua qualquer tipo de admissão de responsabilidade, que os Resseguradores estabelecerão e administrarão um Fundo de Assistência Humanitária em benefício dos 68 passageiros / famílias afetados pelo acidente e que tenham direito à compensação.

Considerando que as disposições e a administração deste fundo são confidenciais, os interessados deverão notificar formalmente os administradores quanto ao seu interesse, através do envio de um e-mail para Lamia2933@clydeco.com

As notificações poderão ser enviadas em português, inglês ou espanhol.

Os administradores responderão em sequência indicando quais as informações adicionais necessárias a fim de dar seguimento às solicitações no âmbito do Fundo de Assistência Humanitária.

Clyde & Co LLP
Londres
27 de março de 2017

NOTA DA CLYDE & CO LLP

22. Também merece registro, a resposta da seguradora Bisa (emitente da apólice de seguro), negando o pagamento da cobertura do sinistro, nestes termos:

Documento: Correspondência eletrônica e anexo.
De: Ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es>
Tempo de envio: 07/14/2018 10:46:56
Para: Josmeyr Oliveira <josmeyr@josmeyoliveira.com.br>
Assunto: BISA resposta
Anexos: Resposta à sua Nota datada de 29 de Maio de 2.pdf
MUITO CONFIDENCIAL. Última resposta da BISA aos nossos advogados.

[Conta logotipo da companhia BISA – Seguros y Reaseguros]. Páginas 1 de 5 a 5 de 5.

La Paz, 26 de Junho de 2017. VP - N° 039/2017.

Senhores:

Bernardo M. Cremades (bernardo@bcremades.com); **Bernardo M. Cremades Jr.** (bcr@bcremades.com); **David J.A. Cairns** (d.cairns@bcremades.com); **Ricardo Alberto Albacete Vidal** (guriteca@gmail.com) / (guriteca@yahoo.es); **Srs. LAMIA C.A.; Srs. KITE AIR CORPORATION LIMITED; Srs. ESTUDIO B-CREMADES Y ASOCIADOS - Goya, 18 (2° andar) – 28001, Madri, Espanha. Fax: +34 914317490. POR CORREIO ELETRÔNICO E FAX. Ref.: Resposta à sua Nota datada de 29 de Maio de 2017.** Com a nossa consideração: Recebemos a sua nota de 29 de maio de 2017 (recebida na mesma data, mediante correio eletrônico e fax, com os anexos correspondentes), através do qual o seu Escritório Jurídico, intervindo como advogados do senhor Ricardo Albecete Vidal, Lamia C.A. e Kite Air Corporation Limited, responde à nossa nota VP – 04/17, datada de 26 de janeiro deste ano. Sobre o assunto, e depois de revisar a referida nota, permitimo-nos recusar e contestar todas e cada uma das afirmações, asseverações e pretensões nela contidas, com base nas seguintes considerações: **1.** Em primeiro lugar, cabe-nos reiterar o nosso desconhecimento dos mandamentos referidos na sua nota e anexos a ela, uma vez que não cumprem cm as formalidades legais de validade para surtir efeitos perante a nossa empresa. Conforme exposto, a presente comunicação tem por objeto responder a sua nota, na sua simples e exclusiva condição de Advogados de Ricardo Albecete Vidal, Lamia C.A. e Kite Air Corporation Limited, e sem reconhecer personalidade jurídica alguma da sua parte para intervir como representante legal dos seus clientes. Da mesma forma, esta comunicação não concede aos seus clientes direito algum, geral ou especial, a respeito da Apólice e menos constitui reconhecimento, nem expresso nem tácito, na nossa parte como supostos seguradores adicionais da Apólice de Seguros N° 2000046 nem como beneficiários dela nem como terceiros prejudicados. **2.** Independente da observação legal da sua não personalidade jurídica para intervir como mandatários legais dos seus clientes, mediante a presente, ratificamos a nossa Nota DAC-170/2017, datada de 21 de fevereiro de 2017, entregue à LaMia Corporation S.R.L. na qual a nossa Companhia declara a improcedência do reclamação do segurado. Sem pretender dar lugar a qualquer objeção ou debate, permitimo-nos, a seguir, detalhar ponto a ponto as causas que sustentam a posição de recusa por parte da BISA Seguros y Reaseguros S.A.: *Exclusão do*

Limite Geográfico. O território da Colômbia está expressamente EXCLUÍDO da Apólice 350-2000046, conforme a Exclusão de Área Geográfica LSW-617H. Prêmio em Atraso: No momento do acidente, o prêmio da referida apólice estava em atraso. Esta não foi paga em 02/10/2016, como estabelecido no plano de pagamentos com o qual a apólice foi emitida e que não foi alterado nem ampliado e se manteve em atraso apesar das lembranças e diferentes gestões de cobrança realizadas. Condições Prévia Aplicáveis a Todas as Seções: Flagrantes violações a Condições Precedentes relacionadas à segurança em operações aéreas. Agravamento de Risco. A Lamia Corporation S.R.L. DEVEU comunicar à companhia de seguros o fato relevante de que transportaria uma equipe de esporte profissional, cujo interesse a ser segurado é maior. Exclusões Gerais AVS 104B: As causas do acidente estão compreendidas pontualmente na Exclusão 6) destas exclusões. Consequentemente e a fim de responder à demanda e às pretensões dos seus clientes, Ricardo Albecete Vidal, Lamia C.A. e Kite Air Corporation Limited, contidos na sua nota, fazemos extensivas perante eles as cláusulas de recusa antes descritas, bem como todos os fundamentos expostos na presente nota. **3.** Sem prejuízo das causas de recusa expostas anteriormente, que tornam inviável e improcedente qualquer reclamação decorrente do acidente acontecido em 28 de novembro de 2016 e da Apólice, por meio da presente, permitimo-nos negar as afirmações contidas na sua nota de referência, em função de: **3.1.** Como é do seu pleno conhecimento, a Apólice de Seguros N° 2000046 (doravante a Apólice), com vigência 2016-2017, não contava com cobertura de Casco. De fato, não houve ordem alguma por parte do segurado para fazer o seguro do Casco sob a Seção I, nem há pagamento de prêmio para essa Seção e o proprietário da aeronave não foi incluído como segurado adicional. Nesse sentido, a cobertura da Apólice estava sujeita exclusivamente à Seção II – Responsabilidade Legal Perante Terceiros (que não sejam passageiros) e à Seção III – Responsabilidade Legal Perante Passageiros, por danos causados pela aeronave. Portanto, a sua pretensão é inconsistente e está fora de todo contexto sendo, dessa forma, rejeitada. **3.2.** Da mesma forma, permitimo-nos manifestar aos senhores que os seus clientes, Ricardo Albecete Vidal, Lamia C.A. e Kite Air Corporation Limited, também não podem reclamar a incidência de cobertura de Responsabilidade Civil da Apólice de Seguro N° 2000046, como supostos prejudicados e vítimas da perda total da Aeronave BAE 146 AVRO RJ85, com Matrícula CP-2933, uma vez que, como dissemos, o contrato de seguro emitido pela nossa Companhia tem como único risco segurado a responsabilidade civil do segurado (Lamia Corporation S.R.L.) perante terceiros e perante passageiros da aeronave por danos causados pela referida aeronave. **3.3.** Por outra parte, baseados nas normais legais vigentes na Bolívia, podemos confirmar que não há base para uma ação direta contra a Bisa Seguros y Reaseguros S.A. **3.4.** Adicionalmente, cabe advertir que, em conformidade com a normativa Boliviana, o único segurado compreendido na Apólice de Seguro N° 2000046 foi a empresa constituída na Bolívia, **Lamia Corporation S.R.L.** Portanto, é evidente que nem o Sr. Ricardo Albacete Vidal nem as empresas Lamia C.A. nem Kite Air Corporation Limited constam como segurados adicionais na referida Apólice. Também não é legalmente possível admitir que a Lamia C.A. e a Kite Air Corporation Limited, e menor o Sr. Ricardo Albacete Vidal sejam legalmente considerados como Companhias Subsidiárias, Associadas e Filiadas à Lamia Corporation S.R.L., conforme descrito na apólice emitida pela Companhia Bisa Seguros y Reaseguros S.A. Nesse sentido, recusamos a sua pretensão de utilizar hipóteses e recursos inexistentes com o objeto de comprovar as suas

pretensões sobre a Apólice. 3.5. Devemos deixar claro que a Apólice não tem qualquer estipulação que possa ser contraditória, ambígua, duvidosa ou que gere qualquer vazio de interpretação e, muito menos, abusiva. Mais ainda, no momento de contratar a Apólice, o segurado contou com a assessoria técnica legal de um corretor de seguros, especialista em matéria de seguros. 3.6 Da mesma forma, cabe esclarecer que a Cláusula de Exclusão de Áreas Geográficas contida na Apólice, constitui um pressuposto absoluto que se aplica a todas as suas Seções, sendo que tal exclusão se mantém inalterada. Efetivamente, na referida Cláusula, a Colômbia é excluída expressamente, não havendo atenuantes eu possam sem apresentados contra tal exclusão. Portanto, por esse único motivo, qualquer reclamação que pretenda a cobertura da Apólice é improcedente. 3.7. Por outra parte, devemos lembrar os senhores que a apólice prevê Condições Precedentes aplicáveis a todas as seções da Apólice que devem ser estritamente cumpridas por parte do segurado. Essas condições, de habitual e normal aplicação nesse tipo de apólice, constituem requisitos *sine qua non* para ter cobertura em caso de sinistro. Consequentemente, o não cumprimento das Condições Precedentes torna inviável a procedência de reclamacões feitas pelo segurado, bem como qualquer pretensão elaborada por terceiros. 3.8. Com relação à sua solicitação de entregar aos senhores uma cópia da Apólice de Seguros N° 2000046, reiteramos ao seu Escritório de Advogados que a Bisa Seguros y Reaseguros S.A. não pode atendê-la, na medida em que o referido contrato foi devidamente entregue à Lamia Corporation S.R.L. 3.9. Tendo revisado os antecedentes do caso, é falso afirmar que a empresa Kite Air Corporation Limited tenha constado como segurado adicional na apólice da gestão anterior, e ainda mais que tenha existido uma solicitação durante o processo de assinatura da Apólice para que fosse incluída na gestão 2016-2017; portanto a sua solicitação está fora de prazo, é legalmente inviável e até moralmente inadmissível. 4. Atento às causas de recusa de cobertura da Apólice e demais considerações expostas nesta comunicação, expressamos aos senhores que todas as pretensões e solicitações dos seus clientes, Ricardo Albacete Vidal, Lamia C.A. e Kite Air Corporation Limited carecem de sustentação, constituindo solicitações absolutamente improcedentes em qualquer forma de Direito, motivo pelo qual não cabe que a Bisa Seguros y Reaseguros S.A. as atenda, sob premissa alguma. Consequentemente, declaramos improcedentes todas e cada uma das demandas e solicitações, recusando também qualquer pretensão que pudesse haver a respeito da Apólice, seja no amparo da mesma ou do Direito Comum. Reservamo-nos o direito de ampliar as nossas fundamentações, de continuar demonstrando e assumir a defesa da nossa posição perante futuras reclamações e ações que os seus clientes pretendam iniciar contra a Bisa Seguros y Reaseguros S.A. Nesse sentido, comunicamos os senhores e por seu intermédio, aos seus clientes, que defenderemos os nossos legítimos direitos e interesses, perante eventuais pretensões infundadas, por meio das instâncias legais nacionais e internacionais cabíveis, reclamando, por sua vez, os danos e prejuízos que esse tipo de ação enseja. Fazemos constar expressamente que a presente nota está dirigida ao Sr. Ricardo Alberto Albacete Vidal, à empresa Lamia C.A. (por intermédio da B-Cremades y Asociados) e à empresa Kite Air Corporation Limited (por intermédio da B-Cremades y Asociados) e aos seus advogados, Srs. -Cremades y Asociados aos endereços eletrônicos e fax da B-Cremades y Asociados. Cordialmente. Bisa Seguros y Reaseguros S.A. Héctor Ponce de León V. Gerente Nacional Técnico; Alejandro Mac Lean C., Vice-presidente executivo – *[constam duas assinaturas ilegíveis]. [No rodapé das folhas constam informações de contato].*

23. Nesse contexto ainda, registre-se o documento que traz a nota DAC 170/2017, da seguradora Bisa, onde ela nega o sinistro:

Documento: **Correspondência** impressa em três folhas oficiais da companhia BISA – Seguros y Reaseguros| datada em Santa Cruz de la Sierra, Estado Plurinacional da Bollvia.

Santa Cruz, 21 de fevereiro de 2017. DAC-170/2017. Senhor: **Gustavo Vargas Gamboa**, Gerente Geral. Senhora: **Miriam Flores de Paz**, Diretora de Administração e Finanças. **LAMIA CORPORATION S.R.L.** Presente. **Ref.:** Acidente de Aviação Aeronave CP-2933, de 28/11/16. Seguro de Aeronavegação AVN-1C (Responsabilidade Civil) Nº 350-2000046. Sres. LaMia Corporation S.R.L. Da nossa consideração: A respeito do acidente de aviação ocorrido em 28/11/2016, da sua correspondência s/n datada de 07/02/2017, da documentação nela anexada e da consequente análise e avaliação das circunstâncias do acidente, bem como dos termos e condições da Apólice de Seguro de Aeronavegação AVN1C, Nº 350-2000046, levamos ao seu conhecimento que o acidente de referência, sofrido pela aeronave CP-2933 NÃO conta com cobertura sob a mencionada apólice, pelos seguintes motivos: **1.** Exclusão do Limite Geográfico. O território da Colômbia está expressamente EXCLUÍDO da Apólice 350-2000046, conforme a Exclusão de Área Geográfica LSW-617H. Só se concede cobertura em caso de sobrevoo ou em circunstância em que o avião sob cobertura tenha pousado em um país excluído como consequência direta e exclusivamente como resultado de força maior. Não existe cobertura quando o destino do voo é um país excluído, como aconteceu nesta caso em concreto. **2.** Prêmio em Atraso: No momento do acidente, o prêmio da referida apólice estava em atraso; não foi paga em 02/10/2016, como estabelecido na nossa carta de cobrança datada de 12 de Maio de 2016, na qual se destaca que em caso de o pagamento não ser realizado dentro do prazo e da firma estabelecida, a vigência do seguro é suspensa e, portanto, qualquer acidente acontecido, quando a apólice está com o pagamento em aberto ou em atraso, não terá cobertura, conforme estabelecido na Apólice 350-2000046 e o artigo 1018 do Código Comercial, modificado pelo artigo 58, inciso d) da Lei de Seguros 1.883. **3.** Condições Prévia Aplicáveis a Todas as Seções: Também não se cumpriu, de forma comprovada, a Condição Prévia de DEVIDA DILIGÊNCIA, que estabelece que o Segurado, a todo momento, empenhará a sua devida diligência e porá em prática ou tentará colocar em prática todas as medidas necessárias para evitar o reduzir as chances de um sinistro. No caso que nos ocupa, é evidente que as causas do acidente responderam, entre outras, a uma negligência comprovada do piloto de não abastecer combustível, apesar de que o seu plano de voo assim o estabelecia claramente; além das revelações das conversas de bordo mencionadas no Relatório Preliminar de Investigação COL - 16-37-GIA. Adicionalmente, também não se cumpriu de forma estrita e fiel, os mandamentos e requerimentos de navegação aérea e de aeronavegabilidade emitidos pelas autoridades competentes, o qual levou a uma operação insegura da aeronave. **4.** Agravamento de Risco. Adicionalmente, neste caso em particular, houve um agravamento substancial de risco, no sentido de que a Lamia Corporation S.R.L. DEVEU comunicar à companhia de seguros o fato relevante de que transportaria uma equipe de esporte profissional, cujo interesse a ser segurado é maior. **5.**

Exclusões Gerais AVS 104B: As causas do acidente estão compreendidas pontualmente na Exclusão 6), que textualmente diz: "Atividades ilegais ou criminosas ou atos desonestos alegados ou cometidos de outra forma por, ou por ordem de ou com o consentimento da gerência ou membros da diretoria e oficiais do Segurado". Pelo que antecede, declaramos a reclamação IMPROCEDENTE ao amparo da Apólice de Aeronavegação AVN-1C N° 350-2000046 e, assim sendo, rejeitamos qualquer pretensão invocada na sua correspondência s/n datada de 07/02/2017, referente a despesas com defesa ou quaisquer outras. Adicionalmente, cabe advertir que os atos temerários do piloto do avião acidentado estão compreendidos nos preceitos que invalidam qualquer cobertura de seguro, por não se ater às condições próprias de qualquer contrato de seguro e, em especial, da Apólice de Aeronavegação AVN-1C N° 350-2000046. Finalmente, e sem prejuízo de que a sua reclamação está compreendida no âmbito da Responsabilidade Civil de Passageiros, considerando que na sua correspondência fazem referência a uma inexistente cobertura de Casco, comunicamos que essa cobertura nunca foi contratada, motivo pelo qual a afirmação é IMPROCEDENTE, independente das causas de rejeição mencionadas, as quais invalidam qualquer reclamação referente à Apólice de Aeronavegação AVN-1C N° 350-2000046. Sem mais, saudamos cordialmente. Bisa Seguros y Reaseguros S.A. Rodrigo Urquidi Santistevan, Sub-gerente Assistência ao Cliente; Juan Carlos Ballivian Guerrero, Gerente Regional – *[constam duas assinaturas ilegíveis]. [Na margem inferior das três folhas, consta]:* C.c. ERA 1/16; C.c. Corr.; C.c. Dr. Carlos A. Vaca Barrón. C.c. Higa Abogados Asociados; C.c. Estrategia Corredores y Asesores de Seguros y Riesgos. DAC0170/17 21/02/2017-17-51; Página 1 de 3. *[No rodapé das três folhas constam informações de contato]*

NOTA BISA - DAC 170/2017

24. Registre-se também o ofício da DGAC que suspendeu as operações da LaMia na vigência da apólice 2015/2016, como segue:

Documento: **Correspondência** impressa em folha oficial do DGAC – Departamento Geral de Aeronáutica Civil, com impressão do brasão do Estado Plurinacional da Bolivia.

DEPARTAMENTO GERAL DE AVIAÇÃO CIVIL – Autoridade de Aeronáutica Civil da Bolivia. La Paz, 11 de janeiro de 2016. DGAC 0093/2016 – DRAN 0057/2016. Senhor Gral. Gustavo Vargas Gamboa – Diretor Geral – LAMIA CORPORATION S.R.L. Av. Paragua c/ Los Socoris, N° 2454, Santa Cruz. Ref.: **Suspensão de Operações CP-2933**. Da minha consideração: Comunico o senhor que em data de 11 de janeiro deste ano, foi recebida a nota CUESP-001/2015 de Seguros y Reaseguros BISA informando sobre a determinação dessa companhia de suspender a cobertura de seguro por falta de pagamento dos prêmios da Aeronave **Marca e Modelo BAE 146 AVRO RJ85, Número de Série E2348, Matrícula CP-2933**. Assim sendo, informo o senhor que a partir desta Dara, o Departamento Geral de Aeronáutica Civil determinou a suspensão e permanência em solo da aeronave de referência até a regularização da observação realizada por aquela Companhia. Por tal motivo, saúdo cordialmente. *[Constam assinatura ilegível; carimbo do Diretor Executivo do Departamento Geral de Aeronáutica Civil. Gral. Brig. Aé. Edgar Pereyra Quiroga; carimbo desse Departamento; carimbo rubricado e datado de 13/01/2016 – Recebido da Chefatura Regional de Aeronáutica Civil, Santa Cruz, Bolivia; carimbo da Secretaria Geral; carimbo rubricado do DRAN, do Departamento Geral de Aeronáutica Civil]*. VEPO/GVV/Rita *[sic]*. Com cópia arquivo (duas cópias). *[No rodapé constam informações de contato]*.

OFÍCIO DGAC

25. Importante colacionar, ainda, alguns trechos dos depoimentos prestados na Audiência Pública, de 15 de agosto de 2019, ocorrida na CRE do Senado Federal, como segue:

Após essa apuração toda que foi feita, o que se verificou com relação à questão criminal pelo menos, no âmbito Brasileiro, é que não se identificou nenhum elemento que pudesse denotar alguma atuação culposa, dolosa muito menos, mas nem menos culposa de qualquer pessoa que teve relação no Brasil com essa situação - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

O que a gente verificou é que a contratação da Lamia foi uma escolha que acho que qualquer pessoa leiga provavelmente faria, como ocorreu por parte dos dirigentes da Associação Chapecoense. Houve cotação com outras empresas, tentativa de cotação com outras empresas aéreas para aquele voo. O valor cotado, o único valor cotado foi com a empresa Gol, que é a única se dispôs a fazer aquele voo. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

Houve voos da Argentina em período próximo ali, inclusive, para jogos no Brasil e esse é um ponto sobre que houve encaminhamento a partir dessa apuração, porque, em uma situação similar, um voo da Argentina para o Brasil para as eliminatórias da Copa do Mundo foi autorizado pela Anac, uma situação no todo similar ao voo que a Chapecoense pretendia fazer com a Lamia desde o Brasil até a Colômbia. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

O voo da Chapecoense não foi autorizado e o voo da seleção argentina acabou sendo autorizado a partir de uma decisão de uma instância superior da Anac, contrariando o parecer técnico originário. Foi instaurado, inclusive, um inquérito policial para apurar eventual crime que tenha ocorrido no âmbito da Anac na autorização desse voo da equipe da seleção argentina, e, inclusive, esse voo aconteceu também próximo do limite de autonomia daquela aeronave. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

O que parece ter ocorrido foi uma série de equívocos, uma série de irregularidades no âmbito das agências bolivianas de aviação e que resultaram nesse acidente. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

O que nos pareceu e ficou um pouco evidenciada é uma certa fragilidade no controle da Anac em relação a esses voos fretados. Eu acho que essa é uma situação que deveria ser apurada também pela agência. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

Depois do acidente, nós concluímos que toda uma consideração cuidadosa de todos os fatos relevantes deveria ser feita e que não havia cobertura para o acidente. - **ALEX STOVOLD**

Mas a reinsurance tomou a decisão, de maneira totalmente voluntária e humanitária, de estabelecer e administrar um fundo humanitário para o benefício de todos os passageiros e todas as famílias afetadas que têm direito à compensação, mas que não poderiam obtê-la de maneira legal, da Lamia. - **ALEX STOVOLD**

A quantidade total disponível para pagar para cada passageiro foi fixada em US$225 mil americanos. - **ALEX STOVOLD**

No entanto, quanto ao que já foi assinado, a Clyde & Co quer reiterar que ainda existem US$25 mil para cada passageiro, para cada sobrevivente do acidente. - **ALEX STOVOLD**

Lamentavelmente, começamos mal. Começou com o voo atrasado, começou com uma quantidade de permissões feitas rapidamente e foi uma quantidade de elementos nos quais interviram autoridades bolivianas e colombianas e, ao final, logicamente, interveio lamentavelmente uma situação da controladora aérea de Rio Negro. A controladora aérea, nesse caso, do radar de Rio Negro, que, num ato totalmente demonstrativo da sua incompetência, na sua falta de critério para esses assuntos, levou a aeronave de uma maneira errada, confusa e levou a tripulação a cometer ações erradas, porque ela tinha informações que não foram passadas. E isso acabou levando, de maneira temerária, um voo que nunca tinha sido feito e se fez. Não deveria ser feito e foi feito. E terminou em tragédia, porque foi muito mal manejado pela controladora aérea. - **RICARDO ALBACETE**

Aí está o Sr. Alex Stovold. Esse senhor representa as máfias de Londres, as máfias dos seguros, as máfias de resseguros, que têm legislações feitas à medida para eles, cujas guaritas estão em Londres, para negar as famílias os direitos que eles têm, porque têm direito a serem indenizados. São inocentes, não têm nenhuma responsabilidade, de nenhum tipo, em qualquer erro do ponto administrativo ou operativo que possa ter ocorrido. - **RICARDO ALBACETE**

Estão colocando preço, US$225 mil, mas, Alex Stovold, ninguém de sua família está disposto a entregar um familiar por US$225 mil. Mas estão dando isso aos advogados para que eles convençam as famílias também no Brasil de assinar essa cessão de direitos. Logicamente isso permite evitar as responsabilidades que eles têm, os seguros por terem feito um trabalho tão ruim, por terem colocado uma provisão, uma excussão à Colômbia que não existia em nenhum contrato, que não existia em nenhuma negociação que pudera ser feita anteriormente, no meu caso, como proprietário da aeronave. - **RICARDO ALBACETE**

Considerando que a seguradora AON enviou e-mail em 1º de dezembro de 2016 em nome das seguradoras afirmando que pagaria as indenizações, eu gostaria de saber em que momento se mudou de ideia e a seguradora considerou que não tem responsabilidade. Por quê? - **JORGE KAJURU**

O que eu posso dizer é que uma decisão foi tomada de que não haveria cobertura por essas políticas da Bisa. E isso era algo que foi comunicado para LaMia. E o meu entendimento é que isso foi comunicado com transparência para as autoridades bolivianas. E havia muitas razões para que essa cobertura fosse negada. Eu entendo o desafio dessas autoridades bolivianas, existem razões justificáveis do porquê um contrato desse tipo, de alguma forma, não foi cumprido e foi violado. - **ALEX STOVOLD**

E o fato significava que deveria haver uma decisão, uma posição da Bisa de que não haveria cobertura. E, se você é uma companhia de resseguro, você não pode cobrir onde não há cobertura, porque não há nada que esteja por baixo disso. Em última análise, o que é ordinariamente coberto pelas políticas de sinistro é que isso começa com a LaMia, e o sinistro legal que eles podem ter... Infelizmente, por muitas razões, esse seguro não cobria o acidente, por causa da natureza do seguro e da natureza do acidente - **ALEX STOVOLD**

Quem é que tem que pagar na sua concepção? Quem é que tem que pagar, na sua concepção? Quem é que tem que pagar o que é devido às famílias das pessoas que morreram nesse acidente? – **ROMÁRIO**

Só completando, no caso a atribuição seria pagar as indenizações. Alguém decidiu que não vamos pagar. Como foi feito esse contrato? Quem decidiu? Como foi feito um contrato que não cobre? Nós estamos falando de uma empresa, de um avião que voa. Ele, na sua atribuição como seguradora, deveria cobrir onde o avião voa, então o espaço que esse avião teoricamente está cobrindo. Então, não estou entendendo muito bem ele, na atribuição dele como seguradora, não cobrir, não indenizar. - **LEILA BARROS**

Sr. Alex, vamos imaginar que o senhor tivesse perdido uma pessoa nesse acidente. Quem o senhor iria cobrar? – **ROMÁRIO**

Seria eu a pessoa correta para responder? Eu não acho que eu seja. Eu represento a companhia de seguros, mas como administradora de um fundo para tentar pagar dinheiro que eles queriam passar para as famílias, para as vítimas, em circunstâncias onde não há cobertura. Houve uma decisão sendo tomada, e essa decisão foi tentar pagar algum dinheiro. Eu não posso comentar sobre quem deveria ser responsável. - **ALEX STOVOLD**

Eu reconheço, sim, o desejo de olhar para quem é o responsável. É aquela única coisa que eu não posso fazer. Eu não posso fazer isso. Não está no meu acordo. Existem outras organizações, outros organismos de profissionais em outros países que estão engajados nisso, e não necessariamente esse é o propósito de hoje, mas há outras maneiras de tentar determinar quem é responsável. A minha visão não é relevante, e isso só complicaria as coisas. Eu não tenho o poder de passar isso. **- ALEX STOVOLD**

É impossível, é uma pergunta impossível de responder. Eu tenho muita simpatia pelas famílias e pelo que eles passaram, mas isso é em um nível pessoal. Eu acho que eles têm que olhar para cada maneira possível de encontrar respostas. Tudo que eu posso dizer é: eu provavelmente faria o mesmo. **- ALEX STOVOLD**

Então, eu vou fazer a última pergunta para o senhor: alguém tem que pagar? No seu entendimento, alguém tem que pagar essa conta? "Quem" eu já perguntei, e ele não respondeu. Quero pelo menos saber se alguém tem que pagar. É justo? **– ROMÁRIO**

Eu acho que todo mundo gostaria de ver a justiça sendo feita, e eu concordo com isso. Como e onde isso acontece, eu não sei. **- ALEX STOVOLD**

Vou perguntar para os sócios da Lamia, Sr. Ricardo Albacete e o Rocha: vocês contrataram essa empresa seguradora e, pelo que parece, ela acabou de falar que não cobria certos trajetos feitos pela aeronave. No caso, vocês sabiam onde a Lamia transitava, no caso, voava. Eu pergunto: vocês não se preocuparam com essa questão, porque parece que há uma cláusula dentro do contrato que fala essas questões que eles podem vedar, no caso, não cobrir? Vocês não se preocuparam com essa questão dos trajetos que a Lamia fazia, as coberturas, com relação a essas cláusulas do contrato junto à seguradora? Porque para mim está claro o seguinte: a seguradora disse que não cobria. No caso, alguém contratou. Isso seria dos donos da aeronave ou da companhia. Então, eu pergunto a vocês essa questão cobertura. Se ele não consegue responder, eu pergunto aos senhores se os senhores se preocuparam com essa questão da cobertura. **- LEILA BARROS**

Documentos, correio, onde foi informado a esses senhores os voos para Colômbia e passava por cima do Peru. E eles nunca negaram nem tomaram nenhuma medida sobre esse ponto particular. Definitivamente, durante os oito anos em que esteve assegurada essa aeronave, eles utilizaram seguradora de diferentes tipos. Sempre tiveram assegurada essa aeronave, com responsabilidade civil sobre US$300 milhões. **- RICARDO ALBACETE**

No caso, eu acabo de demonstrar e tenho documentos que dizem que a responsabilidade... Aqui está. O limite da responsabilidade aqui diz. Não sei se vocês podem ver. São US$150 milhões. Aqui diz. Está no contrato. Vocês podem ler? Este é o contrato vigente. Por outro lado, eles alegam todos os documentos, todos os correios que comprometem, como aqui no caso muito acertadamente o Senador Romário exibiu falando quem foi que contratou em nome da Lamia Corporation... Envia uma correspondência no dia 1º de dezembro dizendo que falou com a resseguradora e eles disseram tratar esse assunto de maneira normal, tirando qualquer reparo sobre esse assunto, e vão pagar. E o que acontece? Quando eles percebem que existem não somente US$25 milhões, mas US$150 milhões no limite de responsabilidade, eles decidem, então, "bom, podemos rever isso" Bom, esse contrato de seguro, durante toda a existência... Eu estive em alguns compromissos com a Lamia. Lamentavelmente não tive participação. Sempre foi de US$300 milhões e cobria absolutamente todo mundo, sem nenhum tipo de restrição. O que acontece é que a Aon, que não está representada aí, fez de forma negligente e criminosa essas mudanças no contrato, porque, cada vez que passava um voo, eles avisavam, porque eles estavam conscientes de que estavam voando com a equipe de futebol, mas eles não fizeram nada. E, na última hora, eles negam o que acabam de dizer. **- RICARDO ALBACETE**

Se existe um contrato com uma apólice de 150 milhões, por que a seguradora, então, não libera esse capital? Só limita a um fundo de US$220 mil para cada família. Se existe um contrato, existe uma apólice de US$150 milhões. Então, por que não libera? **- LEILA BARROS**

A seguradora recebeu o dinheiro? Não. Por quê? O prêmio não foi pago. Quem teria que pagar? A Lamia. **– ROMÁRIO / ALEX STOVOLD**

Na data do acidente, o meu entendimento claro é de que a política que estava vigente era de US$25 milhões. Essa política contém uma exclusão que diria que o avião não podia operar para a Colômbia. A cobertura foi negada, em parte, por causa disso. A linha aérea sabia que a Colômbia estava excluída da política, da apólice, porque, em outras ocasiões, tinham pedido permissão para operar para a Colômbia, para voos únicos. Eles sabiam e não fizeram a apólice, o custo não foi pago. A Lamia tinha perdido o prazo do pagamento em 2 de outubro de 2016. Sob a lei boliviana, numa carta mandada antes sobre a apólice não paga, o seguro foi negado, não podia haver pagamento de seguro sob a luz boliviana, sob a lei boliviana, porque não tinha havido pagamento. Houve um requerimento sobre a apólice, para que a Lamia adotasse todas as medidas necessárias para prever e evitar um acidente, evitar esse acidente. O que foi adotado pela Bisa, olhando para as circunstâncias do acidente, foi quebra desses mandamentos, e eles não fizeram isso. Havia uma exclusão de ilegalidades na política, e, sob a lei boliviana, isso foi considerado acontecido. Então, assuntos de ilegalidade não podiam ser cobertos. Isso foi outra causa - **ALEX STOVOLD**

foi também acertada com a Bisa e a Lamia era de que eles precisavam confirmar e notificar previamente se um time de futebol fosse levado no avião. Eles fizeram isso antes e fizeram isso nessa ocasião também. Então, esses foram os fatores que ligaram a exclusão da cobertura ao não pagamento. - **ALEX STOVOLD**

já foi identificado aqui, no Brasil, o verdadeiro culpado pelo acidente. – **ROMÁRIO**

Não, Senador. Na verdade, existem "n" culpados. [...] Agora, perguntemos ao Sr. Alex quais são as excludentes que eles querem nesse recibo que a gente assina, de US$225 mil, se não são exatamente tirar a responsabilidade de Tokio Marine, Bisa, Aon, não é? - **MARCEL CAMILO**

Vinte e três famílias aceitaram o acordo com a sua empresa, é isso? Independente do valor, é isso? sim. – **ROMÁRIO / ALEX STOVOLD**

qual é essa conversa se não simplesmente tentar convencer as pessoas de que elas tem que receber 225 mil? Outra coisa, se não existe culpa, se só existe essa bondade toda, esse clamor todo por ajudar as pessoas, por que o termo de quitação? Por que exigir o termo de quitação amplo e irrestrito? Por que, se eu estou dando, eu preciso assinar um documento? Como se explica uma apólice de 300 milhões virar 25 milhões quando você está transportando jogador de futebol? - **MARCEL CAMILO**

A Aon é simplesmente a patrocinadora do Manchester United, o maior clube financeiro do mundo. A Aon não sabe o que é futebol? A Aon não sabe o que é Sul-americana, o que é Libertadores da América, o que são eliminatórias da Copa do Mundo, ou a Colômbia não participa? Ou a Colômbia não faz nada disso? Que exclusão é essa em uma apólice de futebol? - **MARCEL CAMILO**

A gente não identificou nenhuma evidência de que algum brasileiro, gente da Chapecoense, alguém envolvido com alguma entidade de futebol, tenha colaborado para esse evento de forma culposa, certo? O que parece ter ocorrido mesmo foi uma sucessão de equívocos que envolve essa situação da empresa LaMia e uma operação irregular no âmbito das agências bolivianas. Em virtude disso, a gente arquivou a investigação com um viés criminal aqui no Brasil com relação a isso, por falta de uma jurisdição em relação a esse caso. Os responsáveis estão nos outros países, os eventos ocorreram lá e, em princípio, a gente não teria atribuição para atuar criminalmente com relação a isso. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

E hoje há uma ação que os familiares, a Chapecoense move na Justiça Federal lá de Chapecó, inclusive o Ministério Público Federal atua como custos legis. Eu não tenho atribuição especificamente para este caso, atualmente, mas já me manifestei no início com relação à competência da Justiça brasileira, e eu acho que todas as seguradoras são rés nessa ação. Elas aparecem lá como rés e, no âmbito do Judiciário, eu acho que foi feito que o que era possível por parte dos familiares. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

E aí se houver a exclusão da responsabilidade do segurador poque alguém falhou, isso me parece muito complicado, para a nossa sociedade continuar caminhando. [...] a situação da BoA é completamente diferente da situação da LaMia. A BoA opera voo regular no Brasil e pode fazer esse transporte tranquilamente. A LaMia não opera voos regulares no Brasil. [...] Em uma situação em tudo similar houve autorização, por parte da Anac, para a seleção argentina fazer o voo, mas não houve para a Chapecoense fazer o voo numa situação idêntica. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

O Ministério Público Federal continua acompanhando esse caso, essa ação que foi ajuizada pelos familiares, na Justiça Federal, de Chapecó. Foi suspenso por 60 – e acho que por mais 30 agora - , por solicitação dos familiares, diante da sinalização de um possível acordo. O que a gente espera que realmente aconteça. O caminho mais rápido para ter-se uma solução para esse caso é um acordo naquela ação judicial, no meu entendimento. - **CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR**

Nós podemos considerar como uma prática da corretora oferecer uma apólice de seguro que contempla uma cláusula de exclusão. Não podemos considerar isso uma má conduta? E o papel da corretora, na verdade, é fazer avaliação de risco. Nós estamos falando de um avião que carrega uma equipe de futebol! O risco talvez seja até maior. E aí ofereceu uma apólice, da forma como foi apresentada, de 25 milhões?! - **LEILA BARROS**

Tokio Marine e AON são empresas milionárias. [...] Então, eu acho efetivamente que outra coisa é pressionar essas empresas dentro do País. O País é muito grande. O País tem um mercado segurador muito grande. Pressionar essas empresas civilmente, fazer com que essas empresas sintam o peso da mão do Estado dentro dessa relação. Ou seja, ou vocês realmente sentem isso ou vocês vão ter sanções administrativas aqui, como ocorre em outros lugares do mundo. - **MARCEL CAMILO**

Aqui nós estamos falando de poder, nós estamos falando de muito dinheiro, nós estamos falando de pessoas que sabem como é que faz o jogo. E é por isso que só vocês podem nos ajudar, não só nas questões diplomáticas, mas pressionando essas empresas a entenderem que ou elas vêm ou então elas vão sofrer sanções. O mercado deles aqui dentro é muito grande. Nós estamos falando do mercado aéreo, do mercado automobilístico, nós estamos falando do mercado de barcos. - **MARCEL CAMILO**

Na verdade, existem a segunda geração do Albacete e a terceira geração do Marcos, que vamos deixar bem claro, heim: estão colaborando com tudo o que é necessário. Eles não se eximem da culpa, mas estão ajudando. Estou errado? Eles estão entregando coisas que podem nos ajudar, até mesmo porque, gente, eu acho que é muito claro: tirar deles o quê? O que nós vamos tirar deles? Vamos ganhar e não vamos levar? Quem pode pagar são os fortes que estão fazendo essa história, são eles e não eles, sem eximir culpa, sem julgamento de culpa. - **MARCEL CAMILO**

Existe uma empresa, a qual teve um acidente aéreo, perdeu as aeronaves e não tem como reparar o dano. Se não tem como reparar o dano, nós vamos ganhar moralmente. Acho que tem que ser feito porque ele quer moralmente descobrir qual é a verdade, elas também. Agora, espere um pouquinho só: nós temos que falar de dinheiro, nós temos que falar da minha necessidade e a necessidade não são eles, as necessidades são eles. Quem pode nos pagar são só eles, o resto tudo é conversa e balela e, diplomática e obviamente, os seguros, que nem esses foram pagos, de responsabilidade das agências aéreas internacionais, Bolívia e Colômbia. - **MARCEL CAMILO**

A nossa assessoria já tinha preparado, em função da audiência anterior, três projetos de lei que suprem alguns vazios em função dessa particularidade que, de uma forma inusitada, aconteceu no nosso País. O primeiro deles é em respeito ao seguro que é pago pelas empresas brasileiras a um eventual acidente, que a gente também está terminando de estudar. O segundo projeto teve origem na constatação da demora do pagamento das indenizações securitárias às vítimas beneficiárias do acidente aéreo. [...] Demos, então, entrada no projeto, ainda ontem, que impõe à seguradora o pagamento da indenização securitária no prazo de 30 dias da comunicação do sinistro, com pena de juros moratórios, cabendo eventual ação de regresso contra quem de direito. Um terceiro projeto, numa linha de estudo que está sendo feita, é para dar ao consumidor, passageiro brasileiro e seus beneficiários, a segurança do ajuizamento das ações contra as companhias seguradoras e resseguradoras estrangeiras em Território nacional, independentemente de o acidente ter acontecido no Brasil ou de o contrato ter sido firmado em outro país, ou seja, dando guarida exatamente a essa situação. - **NELSINHO TRAD**

Tudo o que ele falou das excludentes do seguro realmente está em contratos, só que todos sabiam o que estava acontecendo. Então, quando a gente fala de uma exclusão territorial, o corretor sabia o que estava acontecendo. Essa exclusão territorial, é importante se dizer, veio na última apólice. E aí eu chamo a atenção para a responsabilidade do corretor, da corretora AON que não está aqui. Essa apólice, desde 2012, é uma apólice de 300 milhões, sem exclusão territorial, com uma cobertura ampla e irrestrita. Ela vem até 2015 e, em 2016, é renovada cheia de exclusão, com o limite de 25 milhões. Então, eu chamo a atenção para um ente que não está na mesa que é a AON. - **ABEL DIAS**

Então, a AON, a corretora responsável pela colocação desse seguro... Hoje o motivo de não pagamento, na minha visão, é um erro do corretor. O corretor errou nessa colocação. Não exime que se deva pagar. [...] A Aerocivil autorizou receber um voo. A Aerocivil é colombiana e autorizou receber um voo que nunca deveria ter ido para lá. A Bolívia autorizou um voo para a Colômbia que nunca deveria ter decolado. - **ABEL DIAS**

Então, na parte das excludentes de seguro, existem coisas precedentes ao voo que foram autorizadas por entidades que deveriam controlar isso e que não foram feitas. E a parte do seguro é responsabilidade de um corretor que age em nome do seus clientes e que permite a contratação de um seguro equivocado, que não cobre, que não dá respaldo à operação do seu cliente. - **ABEL DIAS**

Esse seguro, desde 2011, quando se compram as aeronaves, é 300 milhões. Em dado momento, ele vira um seguro de 25 milhões, cheio de exclusões, com o corretor sabendo que se voa para a Colômbia, com o corretor sabendo que estavam voando times de futebol, porque isso foi explicado para o corretor como uma estratégia de negócio, para se operar essa companhia, para essa companhia começar a ter dinheiro em caixa e ir em frente - **ABEL DIAS**

Nós sentamos com a Aerocivil e soubemos que eles têm um seguro lá, Procurador. A Aerocivil disse o seguinte: "Podemos ter errado. Nós temos um seguro. Vamos analisar, vamos dar a apólice a vocês" – a mesma coisa na Bolívia. Sentamos duas vezes com a DGAC. [...] Descobrimos que eles têm um seguro também e descobrimos que eles disseram que a Clyde estava resolvendo isso, porque tinham descoberto que os 25 milhões... Por que vocês não obrigam a seguradora a pagar os 25 e temos que ficar ouvindo propostas de US$225 mil, ou seja, US$14 milhões? Por que não liberam esse dinheiro e vamos discutir as responsabilidades. - **ABEL DIAS**

Por que a Bolívia não leu a cláusula do contrato que dizia: "Não pode voar para a Colômbia" e liberou o voo? Por que a Colômbia recebeu o voo sabendo que tinha uma cláusula? Por que o Brasil também, eu falo até com cuidado, porque esse documento passou pela Anac? [...] O plano de voo sai da mão da Martel para a Anac na sexta-feira. A Anac diz sim, sim, sim, não. No sábado é feito um pedido de reconsideração, mas, no sábado, tem que voar, o time tem que chegar a São Paulo. Vem de voo comercial, é isso, Neto? Já muda o plano. Então, aquele plano que era saindo de Bolívia para Chapecó, assim que era o voo: Bolívia, Foz do Iguaçu, Chapecó, São Paulo. De São Paulo voltava para Viru Viru, havia uma escala e chegava à Colômbia. Então, o primeiro plano de voo não tinha problema nenhum com combustível. E hoje todos os relatórios que nós lemos: é o piloto, é o piloto, é o combustível. Mas o que tinha que ter sido feito antes para evitar que esse voo acontecesse, que são as contingências... **- JOSMEYR OLIVEIRA**

quando eu falo Anac eu falo com certo cuidado. O Abel usou um termo da outra vez, ele falou que a Anac agiu corretamente, mas poderia ter sido melhor, porque ela poderia ter dito: "Não vai voar, não por causa da quarta, quinta ou sétima liberdade; não vai voar porque não pode, está aqui. Não pode ir para a Colômbia, só isso. Isso acabava com esse voo. Talvez tivesse sido voo comercial. Pronto. E saía-se do Brasil direto para a Colômbia. **- JOSMEYR OLIVEIRA**

O que a Colômbia queria? Descobrir uma maneira de tirar a responsabilidade da controladora de voo, porque ela fez de tudo para o avião pousar. Diz o Albacete, dos relatórios que ele tem, que pousou errado – a pista era aqui, pousou para cá. Essa foi uma explicação, mas também não conseguimos ir até o fim nisso. **- JOSMEYR OLIVEIRA**

O ponto é: se o seguro fosse correto, se a AON tivesse agido corretamente no mês de março de 2016 e não tivesse feito um arranjo, um "seguro-arranjo"... Dez dias antes do voo, o Presidente Evo Morales voou nesse avião... Há um vídeo que rodou. Foram dez dias antes. Ele pôs a comitiva dele toda nesse mesmo avião. E ele, numa cidade, com o Governador dessa província, falou: "Essa empresa vai receber o título de empresa comercial. Agora, nós temos uma empresa comercial". Eram dez dias antes voando com um seguro de R$25 milhões. De Buenos Aires, o time do Messi voou com um seguro de R$25 milhões. Ninguém cuidando disso. **- JOSMEYR OLIVEIRA**

Eu quero somar a isso, se vocês me permitem, que o Sr. Alex Stovold mente quando ele disse que não se pagou o seguro e que não está vigente o seguro. Isso não é verdade. As leis bolivianas, no caso das linhas aéreas, para que uma aeronave possa voar, tem que ter o seguro, porque, se não tiver o seguro, não voa. E a responsabilidade é de a seguradora avisar, oficializar que não está pago o seguro ou que acaba de gerar... Está sem cobertura. Isso nunca aconteceu. **- RICARDO ALBACETE**

Então, do ponto de vista legal da Bolívia, essa aeronave tinha um seguro, e estava pago, estava amparada por esse seguro. E quando ocorreu o acidente, o seguro estava vigente. - **RICARDO ALBACETE**

o caso da LaMia é um caso completamente diferente. É uma companhia sem estrutura, é uma companhia sem patrimônio, é uma companhia que sempre se comportou no limite na maneira de conduzir atletas ao longo dos seus voos. A gente viu o que aconteceu com a AFA, a Associação Argentina de Futebol: essa questão de andar no limite do combustível já se via anteriormente, numa demonstração de completa irresponsabilidade de quem leva vidas humanas. - **FERNANDO LOTTENBERG**

a Bisa não reconhece a validade da apólice, seja por cláusula de exclusão, seja por agravante do risco. Foi oferecido um montante de US$225 mil, algumas famílias aceitaram, mas tiveram que abrir mão do direito de regresso. É importante que esse direito de regresso, se for o caso de acionar a AON Seja estendido para todas as famílias, todas tenham tratamento igualitário, mesmo aquelas que já assinaram o termo de acordo. - **FERNANDO LOTTENBERG**

26. Colacionam-se também algumas informações prestadas pela SUSEP, como segue:

Igor,
Segue as informações levantadas pelas áreas técnicas.
Sobre a Aon Benfield Brasil Corretora de Resseguros Ltda., seguem as informações extraídas do SAPIEMS em anexo (com o grupo econômico) e abaixo a manifestação relativa ao Grupo Tókio Marine.

Atenciosamente,

Carlos Augusto Pinto Filho
COAL1 - Coordenação de Acompanhamento de Liquidações 1 Analista Técnico

Prezado Carlos Augusto

Em reposta as questões colocadas no Ofício nº 880/2019/GAB2/PRM/CHAPECÓ/SC, datado de 11.11.2019, encaminhado pelo Ministério Público Federal - Procuradoria da República no Município de Chapecó-SC - 2º Ofício Regional do Oeste Catarinense, relativamente à participação da empresa TOKIO MARINE SEGURADORA S.A., CNPJ nº 33.164.021/0001-00, em grupo econômico (com operação em vários países) encabeçado pelas empresas TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED, bem como em relação à participação da empresa AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA em grupo econômico (também com operação em vários países) encabeçado pelas empresas AON BENFIELD LIMITED e AON UK LIMITED.

Com relação ao assunto em tela, no que tange à COAR3 se manifestar, temos a informar:

1. a TOKIO MARINE SEGURADORA S.A, CNPJ 33.164.021/0001-00, está devidamente autorizada a operar com seguros e microsseguros de danos e de pessoas em todo território nacional;

2. a TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. tem como acionistas: TOKIO MARINE & NICHIDO FIRE INSURANCE CO.LTD, CNPJ 05.711.001/0001-68 (97,769% ON - Nacionalidade - Japão);

3. MEIJI YASUDA LIFE INSURANCE COMPANY, CNPJ 05.720.492/0001-03 (2,152% ON - Nacionalidade - Japão);

4. GRUPO: TOKIO MARINE - Dados do FipSusep - setembro-2019 - 14.11.2019.

OBS: A TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. não preenche o quadro de Participações - participadas, razão pela qual não há como afirmarmos se participa e/ou é do mesmo grupo econômico da demais Entidades citadas.

SUSEP

Empresa:	Ref:	Pág: 1
Quadro 1 - Dados Cadastrais - Participações - Acionistas	Impresso por em 14/11/2019 12:04	

Aon Benfield Brasil Corretora de Re
ELMO CAVALCANTE DE AVELLAR
AON LIMITED
AON BENFIELD LIMITED
AON UK HOLDINGS INTERMEDIARIES LTD
AON UK GROUP LTD
AON SOUTHERN EUROPE BV
AON RISK SERVICES EMEA BV
AON HOLDINGS BV
AON HOLDINGS BV
AON GROUP INTERNATIONAL BV
AON HOLDINGS INTERNATIONAL BV
AON INTERNATIONAL COOPERATIEF UA
AON INTERNATIONAL HOLDINGS INC
AON GROUP INC
AON CORPORATION
AON BRAZIL HOLDINGS LLC
AON INTERNATIONAL
HOLDINGS INC
HEWITT ASSOCIATES LLC
AON CONSULTING INC
AON CONSULTING
WORDWIDE
AON GROUP
INC
AON
CORPORATION
AON
HOLDINGS LLC
AON
GLOBAL LIMITED

SAPIENS SUSEP

Empresa: 7874-3 | Aon Benfield Brasil Corretora de Resseguros Ltda | Ref: 10/2019 | Pág: 1

Quadro 1 - Dados Cadastrais - Participações - Acionistas

Impresso por 7874-3 em 14/11/2019 12:11

Nível: 1 — Razão Social da Participada: 1 Aon Benfield Brasil Corretora de Resseguros Ltda

Total de ações:
ON: 1.657.288 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON LIMITED
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: 05.710.137/0001-53
Nacionalidade: Reino Unido | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 1.657.287 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Razão Social do Acionista: ELMO CAVALCANTE DE AVELLAR
Natureza: Pessoa Física | CNPJ/CPF: 507.313.007-34
Nacionalidade: Brasil | Estado: RJ
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 1 | Percentagem: 0,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 2 — Razão Social da Participada: AON LIMITED

Total de ações:
ON: 522.895.071 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON BENFIELD LIMITED
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ../-
Nacionalidade: Reino Unido | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 522.895.071 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 3 — Razão Social da Participada: AON BENFIELD LIMITED

Total de ações:
ON: 103.372.333 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

SAPIENS SUSEP

Empresa: 7874-3 | Aon Benfield Brasil Corretora de Resseguros Ltda | Ref: 10/2019 | Pág: 2

Quadro 1 - Dados Cadastrais - Participações - Acionistas

Impresso por 7874-3 em 14/11/2019 12:11

Razão Social do Acionista: AON UK HOLDINGS INTERMEDIARIES LTD
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ../-
Nacionalidade: Reino Unido | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 103.372.333 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 4 — Razão Social da Participada: AON UK HOLDINGS INTERMEDIARIES LTD

Total de ações:
ON: 648.195.379 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON UK GROUP LTD
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ../-
Nacionalidade: Reino Unido | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 648.195.379 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 5 — Razão Social da Participada: AON UK GROUP LTD

Total de ações:
ON: 757.617.933 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON SOUTHERN EUROPE BV
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ../-
Nacionalidade: Holanda | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 757.617.933 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 6 — Razão Social da Participada: AON SOUTHERN EUROPE BV

Total de ações:
ON: 5.258 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON RISK SERVICES EMEA BV
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Holanda | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 85 | Percentagem: 1,358 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Razão Social do Acionista: AON HOLDINGS BV
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Holanda | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 6.173 | Percentagem: 98,642 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 7 | Razão Social da Participada: AON RISK SERVICES EMEA BV
Total de ações:
ON: 100 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON HOLDINGS BV
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Holanda | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 100 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 7 | Razão Social da Participada: AON HOLDINGS BV
Total de ações:
ON: 284.892 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON GROUP INTERNATIONAL BV
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Holanda | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 284.892 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 8 | Razão Social da Participada: AON GROUP INTERNATIONAL BV
Total de ações:
ON: 200.000 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON HOLDINGS INTERNATIONAL BV
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Holanda | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 200.000 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 9 | Razão Social da Participada: AON HOLDINGS INTERNATIONAL BV
Total de ações:
ON: 1.200.000 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON INTERNATIONAL COOPERATIEF UA
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Holanda | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 1.200.000 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 10 | Razão Social da Participada: AON INTERNATIONAL COOPERATIEF UA
Total de ações:
ON: 101 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON BRAZIL HOLDINGS LLC
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias:	Quantidade: 1	Percentagem: 0,990 %
Ações Preferenciais sem direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Razão Social do Acionista: AON INTERNATIONAL HOLDINGS INC
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias:	Quantidade: 50	Percentagem: 49,505 %
Ações Preferenciais sem direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Razão Social do Acionista: HEWITT ASSOCIATES LLC
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias:	Quantidade: 50	Percentagem: 49,505 %
Ações Preferenciais sem direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 11 | Razão Social da Participada: AON BRAZIL HOLDINGS LLC
Total de ações:
ON: 100 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON INTERNATIONAL HOLDINGS INC
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias:	Quantidade: 100	Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 11 | Razão Social da Participada: AON INTERNATIONAL HOLDINGS INC
Total de ações:
ON: 100 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON GROUP INC
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias:	Quantidade: 100	Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 11 | Razão Social da Participada: HEWITT ASSOCIATES LLC
Total de ações:
ON: 10 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON CONSULTING INC
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias:	Quantidade: 10	Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 12 | Razão Social da Participada: AON GROUP INC
Total de ações:
ON: 60.000.001 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON CORPORATION
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias:	Quantidade: 60.000.001	Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto:	Quantidade: 0	Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 12 | Razão Social da Participada: AON CONSULTING INC
Total de ações:
ON: 1.111 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON CONSULTING WORDWIDE
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 1.111 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 13 | Razão Social da Participada: AON CORPORATION
Total de ações:
ON: 1.000 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON GLOBAL LIMITED
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Reino Unido | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Sim

Ações Ordinárias: Quantidade: 1.000 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Razão Social do Acionista: AON HOLDINGS LLC
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 1.000 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 13 | Razão Social da Participada: AON CONSULTING WORDWIDE
Total de ações:
ON: 60.000.001 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON CORPORATION
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 60.000.001 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Razão Social do Acionista: AON GROUP INC
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Estados Unidos | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Não

Ações Ordinárias: Quantidade: 1 | Percentagem: 0,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

Nível: 14 | Razão Social da Participada: AON HOLDINGS LLC
Total de ações:
ON: 100 | PN com direito a voto: 0 | PN sem direito a voto: 0

Razão Social do Acionista: AON GLOBAL LIMITED
Natureza: Pessoa Jurídica | CNPJ/CPF: ..-
Nacionalidade: Reino Unido | Estado:
Preenchimento desnecessário: Não | Pulverizada: Sim

Ações Ordinárias: Quantidade: 100 | Percentagem: 100,000 %
Ações Preferenciais sem direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %
Ações Preferenciais com direito a voto: Quantidade: 0 | Percentagem: 0 %

Ato Societário:
Número do Processo:
Data do Ato Societário:

27. Seguem ainda as <u>certificações da LaMia</u>:

CUALQUIER CONTRAVENCION A LO ESTABLECIDO EN EL CODIGO DE URBANISMO Y OBRAS, LEY 1333 DEL MEDIO AMBIENTE Y ORDENANZA 21/95 DEJA AUTOMATICAMENTE SIN EFECTO ESTA LICENCIA

GOBIERNO AUTONOMO MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA

DIRECCION DE RECAUDACIONES

P.M.C. 494786023

1290497

PADRON Nº 302333

LICENCIA DE FUNCIONAMIENTO DE ACTIVIDAD ECONOMICA

RAZON SOCIAL: LAMIA CORPORATION S.R.L.

PROPIETARIO (A) - APDO LEGAL: LAMIA CORPORATION S.R.L.

CARNET DE IDENTIDAD: NIT 288334023

ACTIVIDAD DESARROLLADA: COMERCIO E IMPORTACIONES - REGIMEN CONTRIBUYENTE

DIRECCION: LOS ANGELES AV. PARAGUA NRO. 2454 ESQ. CALLE LOS SOCORIS

SUPERFICIE: 80.00 Mts. Cuadrados

CODIGO CATASTRAL: U.V. 18 MZA. 36

FECHA DE INICIO DE ACTIVIDADES: 12/11/2014

EL MONTO FIJADO SERA ACTUALIZADO DE ACUERDO AL MANTENIMIENTO DE VALOR

Para el cierre de toda actividad económica sea TEMPORAL ó DEFINITIVA y CAMBIO de domicilio, deberá comunicar al Gobierno Autónomo Municipal, caso contrario se aplicará una multa por incumplimiento a Deberes Formales Art. 162 del Nuevo Código Tributario (Ley 2492).

Santa Cruz de la Sierra, 22 de mayo de 2015

SECCION EMPADRONAMIENTO

No. 071027

Fiscal de Trámites y Liquidaciones

ESTA LICENCIA DEBERA SER COLOCADA EN LUGAR VISIBLE

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

REGISTRO DE COMERCIO DE BOLIVIA

CODIGO DE TRAMITE: 0001058309
NO. DE OPERACIÓN: 07VS50925014

MATRICULA DE COMERCIO

EL REGISTRO DE COMERCIO, ORGANO CONCESIONADO A LA FUNDACION PARA EL DESARROLLO EMPRESARIAL - FUNDEMPRESA, MEDIANTE CONTRATO DE CONCESION DE FECHA 17 DE DICIEMBRE DE 2001, EN MERITO A LAS FACULTADES ESTABLECIDAS EN EL DECRETO SUPREMO 26215 Y EN CUMPLIMIENTO A LAS NORMAS ESTABLECIDAS EN EL CODIGO DE COMERCIO;

OTORGA:

LA MATRICULA DE COMERCIO NO 00316874 A LA SOCIEDAD COMERCIAL, CUYOS DATOS SE DETALLAN A CONTINUACION:

DENOMINACION O RAZON SOCIAL	:	LAMIA CORPORATION S.R.L.
TIPO SOCIETARIO	:	SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
OBJETO	:	PRESTAR SERVICIOS AEREOS COMERCIALES, BIEN SE TRATE DE TRANSPORTE REGULAR O NO REGULAR DE PASAJEROS, CORRESPONDENCIA Y CARGA TANTO NACIONAL COMO INTERNACIONAL A ENTIDADES CORPORATIVAS, PRIVADAS, GUBERNAMENTALES Y AERONAUTICAS, MEDIANTE LA UTILIZACION DE AVIONES Y HELICOPTEROS DE LOS TIPOS Y CONFIGURACIONES APROBADAS POR LA AUTORIDAD AERONAUTICA DE BOLIVIA; IMPORTACION Y EXPORTACION Y COMERCIALIZACION DE AERONAVES Y HELICOPTEROS ASI COMO SUS EQUIPOS Y ACCESORIOS CELEBRAR CONTRATOS DE TRANSPORTE AEREO
CAPITAL SOCIAL	:	BS.150,000.00 (CIENTO CINCUENTA MIL 00/100 BOLIVIANOS)
DOMICILIO	:	SANTA CRUZ - AVENIDA LA BARRANCA N° 216 UV: 025 MZNO: 017 ZONA: SUR
REPRESENTANTE LEGAL	:	VARGAS GAMBOA GUSTAVO
CEDULA DE IDENTIDAD	:	000000802528
NO. DE TESTIMONIO	:	2010/14
FECHA	:	17 DE SEPTIEMBRE DE 2014
NOTARIA	:	NOTARIA NO 103
DISTRITO	:	SANTA CRUZ
LIBRO DE REGISTRO	:	09
NO.DE REGISTRO	:	00123209
FECHA DE REGISTRO	:	01 DE OCTUBRE DE 2014

SANTA CRUZ, 2 DE OCTUBRE DE 2014

Ing. José Luis Morón Peña
GERENTE DE ÁREA ORIENTAL
REGISTRO DE COMERCIO - FUNDEMPRESA

PAGINA: 1 de 1

Fundempresa Concesionaria del Registro de Comercio de Bolivia

Nº 1832509 Papel vigente a partir del 01/01/2004

19-02-2020 16:37 Ujianmaeu

NIT

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN TRIBUTARIA

RÉGIMEN GENERAL

288334023

EMITE FACTURA

Contribuyente: LAMIA CORPORATION SRL

Domicilio Tributario: CASA MATRIZ CALLE LOS SOCORIS Nro. 2454 Ofic.: OFICINA BARRIO LOS ANGELES LUV: 18, MZA: 35

Gran Actividad: SERVICIOS

Actividad Principal: Transporte no regular por vía aérea (Alquiler de aeronaves)

Tipo Contribuyente: PERSONA JURIDICA

Representante Legal:

GUSTAVO VARGAS GAMBOA

IMPUESTOS NACIONALES

CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
Autoridad Aeronáutica Civil de Bolivia

DGAC

AOC Nº:
DGAC-DSO-AOC-119-01-002

LAMIA CORPORATION S.R.L.
Base de Operaciones
Aeropuerto "El Trompillo"
Calle Los Socorris Nº 2454, Av. Paragua,
entre 2do. y 3er. anillo
Santa Cruz – Bolivia
Teléfono/Fax (591)-3-356-0020
E-mail: dirops@lamiacorp.com

La información donde se puede ubicar a las autoridades de gestión operacional:

Manual de Operaciones
Capitulo 2, Parte A, Inciso 2.2.

VIGENCIA:
INDEFINIDA

Este documento certifica que la empresa **"LAMIA CORPORATION" S.R.L.**, está autorizada a realizar **SERVICIOS AÉREOS NO-REGULARES, DOMESTICO E INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS, CARGA Y CORREO** según se define en las Especificaciones relativas a las Operaciones (OPSPECS) que se adjuntan, de conformidad con su **Manual de Operaciones, La Ley Nº 2902 y la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB Partes 121/119.**

This certificate certifies that **"LAMIA CORPORATION" S.R.L.** is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications (OPSPECS), in accordance with the operations manual, **Bolivian Law Nº 2902 and BOLIVIAN AERONAUTICAL REGULATIONS RAB Parts 121/119.**

Fecha de expedición:

31-JULIO-2015

Date of issue:

Nombre y firma:

Named and signature:

Gral. Brig. (A) Edgar Pereyra Quiroga
DIRECTOR EJECUTIVO a.i.
Dirección General de Aeronáutica Civil

Cargo:

Title:

Este Certificado cumple con los requisitos del Anexo 6 de la OACI, Parte I, CAPÍTULO 6, 6.1.2 Y EL APÉNDICE 6 – CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (AOC), es intransferible y cualquier alteración de este certificado es posible a sanciones de conformidad con la Ley No. 2902.

Form. DGAC-DSO 001-2014 (SEP. 2014)

19-02-2020 10:31 Jamadeu

28. E-mails trocados entre LaMia SRL, BOA e Chapecoense para a contratação do voo com a aeronave sinistrada:

Fwd: RV: chapecoense - relação passageiros

Yahoo/Buzón

marco antonio rocha venegas <marv_0405@hotmail.com>

Para:ricardo albacete

lun., 24 de septiembre de 2018 a las 9:40 p. m.

Este es el correo de Chapecoence y de Miguel con el encargado de BOA en São Paulo

Saludos

Marco ROCHA

De: micky quiroga <miquirog@hotmail.com>

Enviado: lunes, 28 de noviembre de 2016 13:05

Para: cmoreno@boa.bo

Asunto: Fwd: chapecoense - relação passageiros

Cap. Miguel Alejandro Quiroga Murakami

Cel.71112335

JEFE DE PILOTOS LAMIA CORPORATION S.R.L.
Email:miquirog@hotmail.com

Inicio del mensaje reenviado:

De: "Chinho ." <chinho@chapecoense.com>
Para: "miquirog1" <miquirog@hotmail.com>
Asunto: chapecoense - relação passageiros

Miguel
confirme nosso contato neste momento por telefone, envio anexo a relação de passageiros atualizada.
os 3 passageiros grifados em amarelo farão somente a viagem de retorno.
os passageiros de 51 ao 71 são das televisões FOX SPORTS / REDE GLOBO / RBSTV + as rádios que transmitirão o jogo. os demais todos da chapecoense.
Jessica FBO GRU já está sabendo que foi cancelado estes procedimentos???
fico no aguardo de todas as informações para bem poder reprogramar tudo aqui.

att.

ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
DEPARTAMENTO DE FUTEBOL PROFISSIONAL

RELAÇÃO VOO QTD	NOME	DATA. NASC.	NUMERO	VALIDADE	EMISSOR
1	Alan Luciano Ruschel	23/08/89	FM369721	20/01/2020	SR/DPF/RS
2	Ananias Eloi Castro Monteiro	20/01/89	FK629165	30/07/2019	SR/DPF/PE
3	Arthur Brasiliano Maia	13/10/92	FM128111	09/12/2019	SR/DPF/BA
4	Bruno Rangel Domingues	11/12/81	FJ329749	05/01/2019	DPF/NRI/RJ
5	Aílton Cesar Junior Alves da Silva	18/11/94	FR445229	08/09/2026	DPF/XAP/SC
6	Cleber Santana Loureiro	27/06/81	FK799637	25/08/2019	DPF/CCM/SC
7	Marcos Danilo Padilha	31/07/85	F0410039	31/08/2025	DPF/XAP/SC
8	Dener Assunção Braz	28/06/91	F0306919	16/08/2025	DPF/XAP/SC
9	Filipe José Machado	13/03/84	FN530642	24/06/2020	DPF/MCE/RJ
10	Jakson Ragnar Follmann	14/03/92	FR395450	31/08/2026	DPF/XAP/SC
11	José Gildeixon clemente de Paiva	03/09/87	FM089077	03/12/2019	SR/DPF/PR
12	Guilherme Gimenez de Souza	18/06/95	F0994775	28/12/2025	DPF/POR/SP
13	Everton Kempes dos S. Gonçalves	03/08/82	FR371211	29/08/2026	DPF/XAP/SC
14	Lucas Gomes da Silva	29/05/90	FM210273	22/12/2019	DPF/NRI/RJ
15	Matheus Bitencourt da Silva	28/06/95	FF899297	26/04/2017	SR/DPF/RS
16	Hélio Hermito Zampier Neto	16/08/85	FI355966	15/07/2018	DPF/STS/SP
17	Sergio Manoel Barbosa Santos	08/09/89	F0287225	12/08/2025	SR/DPF/GO
18	William Thiego de Jesus	22/07/86	FP769303	05/05/2026	DPF/XAP/SC
19	Tiago da Rocha Vieira Alves	04/06/94	FR382946	30/08/2026	DPF/XAP/SC
20	Josimar Rosado da Silva Tavares	18/08/86	FF260343	16/01/2017	SR/DPF/RS
21	Marcelo Augusto Mathias da Silva	26/08/91	FM109249	07/12/19	SR/DPF/RJ
22	Mateus Lucena dos Santos	30/08/94	FI079450	30/05/18	SR/DPF/SP
23	Luiz Carlos Saroli	08/03/65	FG321485	09/07/2017	SR/DPF/PR
24	Eduardo de Castro Filho	20/01/77	YC017704	08/11/2025	E. ABU DHABI
25	Anderson Rodrigues Paixão Araújo	05/10/79	FO816415	18/11/2025	DPF/XAP/SC
26	Anderson Roberto Martins	05/08/70	FO411347	31/08/2025	DPF/XAP/SC
27	Marcio Bestene Koury	09/06/71	RG - 189861	Exp. 30/03/2015	SPC AC
28	Rafael Correa Gobbato	02/01/83	PBO22287	09/10/2017	SR/DPF/RS
29	Luiz Cezar Martins Cunha	13/10/69	FH851163	24/04/18	NUPAS/SR/SP
30	Luiz Felipe Grohs	11/04/91	FK359911	16/06/2019	SR/DPF/PR
31	Sergio Luis Ferreira de Jesus	12/03/73	RG - 2544768	Exp. 27/06/2013	SSP SC
32	Anderson Donizette Lucas	24/09/79	FJ346077	06/01/2019	DPF/XAP/SC
33	Adriano Wulff Bitencourt	15/08/71	FO393517	27/08/2025	DPF/XAP/SC

34	Cleberson Fernando da Silva	22/11/77	FO470201	10/09/2025	DPF/XAP/SC
35	Emersson Fabio Di Domenico	13/05/71	FO410040	31/08/2025	DPF/XAP/SC
36	Eduardo Luiz Preuss	29/06/80	FO406614	30/08/2025	DPF/XAP/SC
37	Mauro Luiz Stumpf	04/01/61	FO451230	08/09/2025	DPF/XAP/SC
38	Sandro Luiz Pallaoro	13/10/66	FI328067	10/07/2018	DPF/XAP/SC
39	Plinio de Nes Filho	19/02/46	FR213634	20/06/2026	DPF/XAP/SC
40	Luciano Buligon	26/01/70	RG 4041915127	Exp. 27/01/2011	SSP/RS
41	Gelson Luiz Merísio	31/01/66	RG 1284828	Exp. 25/05/16	SSP SC
42	Nilson Folle Junior	02/01/87	RG 3895349-8	Exp. 08/02/2001	SSP SC
43	Decio Sebastião Burtet Filho	06/11/75	FK641728	03/08/19	SPF/XAP/SC
44	Jandir Bordignon	14/10/62	(RG) 1380452	(Exp.) 29/04/2008	SSP / SC
45	Gilberto Pace Thomas	12/11/87	RG 3570574	Exp. 08/10/2014	SSP SC
46	Mauro Dal Bello	27/03/61	FR901799	09/11/26	DPF/XAP/SC
47	Edir Félix De Marco	16/01/49	RG 5619017	Exp. 05/10/01	SSP SC
48	Daví Barela Dávi	10/05/48	FB145997	19/04/22	DPF/XAP/SC
49	Ricardo Philippi Porto	01/11/69	RG 506550	EXP. 17/11/2014	SSP SC
50	Delfim Pádua Peixoto Filho	03/01/41	FR073466	25/06/26	DPF/IJI/SC
51 - FOX	Victorino Miranda	24/04/1973	FN112582	02/05/2020	SR/DPF/RJ
52 - FOX	Rodrigo Santana Gonçalves	17/05/81	FI511993	09/08/2018	SR/DPF/RJ
53 - FOX	Devair Paschoalon	28/09/65	FM038409	27/11/19	DPF/JLS/SP
54 - FOX	Lilacio Pereira Junior	13/09/68	FR680087	09/09/2026	SR/DPF/SP
55 - FOX	Paulo Julio Moraes Clement	21/12/64	FF335494	27/01/17	SR/DPF/RJ
56 - FOX	Mario Sergio Pontes de Paiva	07/09/50	FN419548	10/06/20	SR/DPF/SP
57 - Globo	Guilherme Marques	25/11/88	FN449751	15/06/2020	SR/DPF/RJ
58 - Globo	Ari de Araújo Junior	08/08/68	FG851047	29/10/2017	SR/DPF/GO
59 - Globo	Guilherme Laars	20/11/73	FO350674	20/08/2025	SR/DPF/RJ
60 - RBS	Giovane Klein Victória	09/02/88	RG 7067180914	Exp. 13/10/2009	SSP RS
61 - RBS	Bruno Mauri da Silva	30/06/91	RG 04735605932	Exp. 14/08/2009	SSP SC
62 - RBS	Djalma Araújo Neto	14/04/81	RG 3975997	Exp. 29/08/2013	SSP SC
63 - RBS	André luis Goulart Podiacki	11/10/90	FO715713	28/10/25	SR/DPF/SC
64 - GE	Laion Machado Espíndola	23/10/87	FJ332074	02/01/19	SR/DPF/RS
65 - FM	Rafael Valmorbida	25/08/73	FM078841	03/12/2019	DPF/XAP/SC
66 - FM	Renan Carlos Agnolin	29/05/89	FK191447	20/05/2019	DPF/XAP/SC
67 - AM	Fernando Schardong	04/07/68	FR678352	09/10/2026	DPF/XAP/SC
68 - AM	Edson Luiz Ebeliny	31/10/26	FR680298	09/10/2026	DPF/XAP/SC
69 - AM	Gelson Galiotto	19/08/75	FR680299	09/10/2026	DPF/XAP/SC
70 - AM	Douglas Dorneles	10/01/80	RG 7361748	17/10/14	SSP SC
71 - FM	Jacir Biavatti	04/07/70	RG 5703226	Exp. 05/10/16	SSP SC

De:micky quiroga (miquirog@hotmail.com)
Para:guriteca@yahoo.es; loredana.albacete@gmail.com
CC:marv_0405@hotmail.com
Fecha:lunes, 28 de noviembre de 2016 11:11 a. m. GMT-4

Señor Ricardo

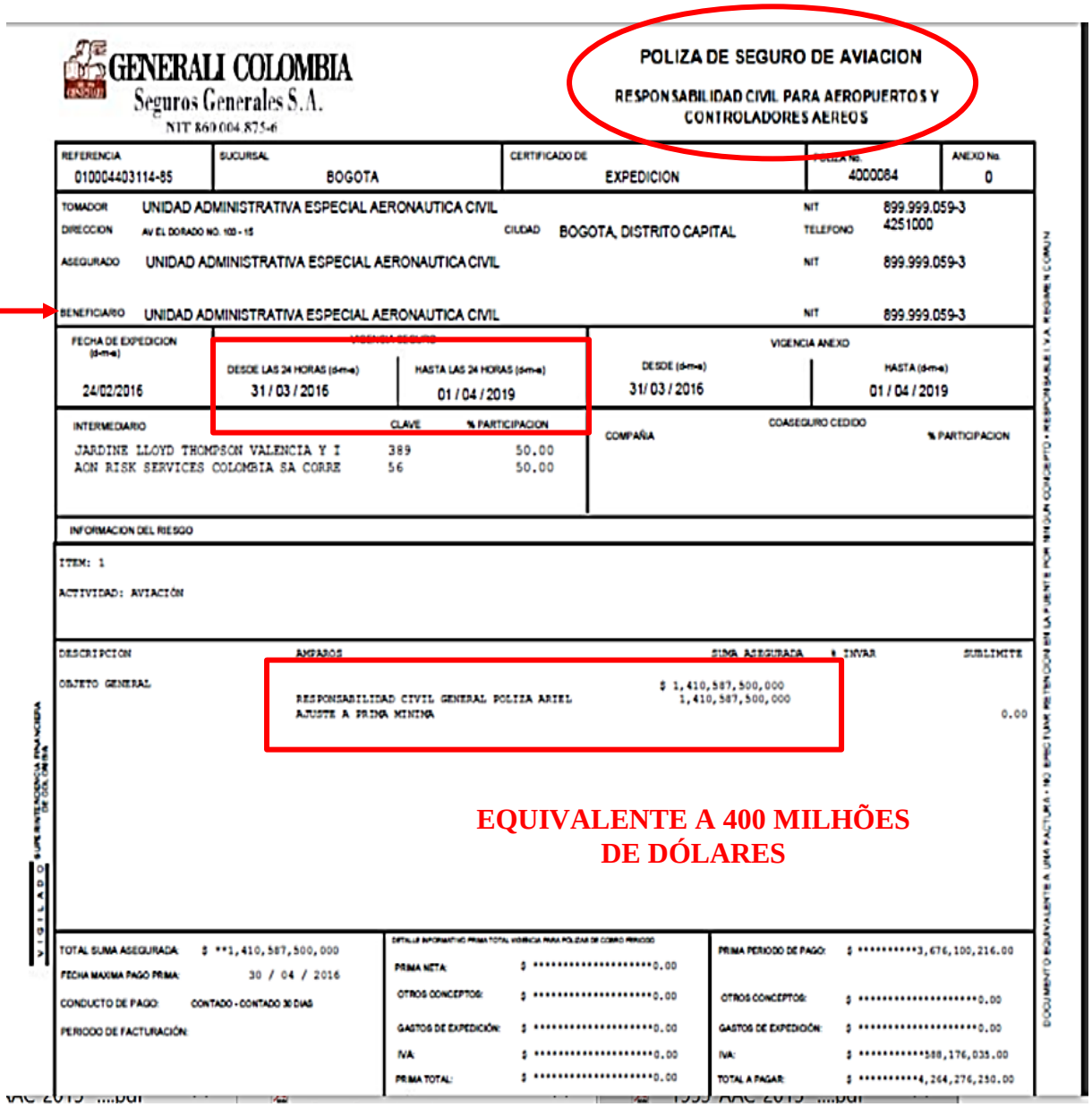
Buen día le escribo para informarle que cerramos un vuelo con Chapecoense. Por la suma de 130.000 dólares , brasil dio la autorización tarde y lo que hice fue tomar la decisión de contratar Boa hasta Santa Cruz costándonos 23000 y algo de dólares .

Estoy despegando de cbba a Santa Cruz en este momento. Y de ahí hasta Medellín. Mil disculpa por no infórmale. No volverá a pasar.

P/D. llegando a Medellín si Dios quiere vamos a cerrar con nacional para la vuelta.

Saludos
Cap. Miguel Alejandro Quiroga Murakami
Cel.71112335
JEFE DE PILOTOS LAMIA CORPORATION S.R.L.
Email:miquirog@hotmail.com

29. Trecho da apólice firmada pela AEROCIVIL:



GENERALI COLOMBIA
Seguros Generales S.A.
NIT 860.004.875-6

POLIZA DE SEGURO DE AVIACION

RESPONSABILIDAD CIVIL PARA AEROPUERTOS Y CONTROLADORES AEREOS

REFERENCIA	SUCURSAL	CERTIFICADO DE	POLIZA No.	ANEXO No.
010004403114-85	BOGOTA	EXPEDICION	4000084	0

TOMADOR: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONAUTICA CIVIL — NIT 899.999.059-3
DIRECCION: AV EL DORADO NO. 103 - 15 — CIUDAD: BOGOTA, DISTRITO CAPITAL — TELEFONO: 4251000
ASEGURADO: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONAUTICA CIVIL — NIT 899.999.059-3
BENEFICIARIO: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONAUTICA CIVIL — NIT 899.999.059-3

FECHA DE EXPEDICION (d-m-a)	VIGENCIA SEGURO DESDE LAS 24 HORAS (d-m-a)	VIGENCIA SEGURO HASTA LAS 24 HORAS (d-m-a)	VIGENCIA ANEXO DESDE (d-m-a)	VIGENCIA ANEXO HASTA (d-m-a)
24/02/2016	31/03/2016	01/04/2019	31/03/2016	01/04/2019

INTERMEDIARIO	CLAVE	% PARTICIPACION
JARDINE LLOYD THOMPSON VALENCIA Y I	389	50.00
AON RISK SERVICES COLOMBIA SA CORRE	56	50.00

COMPAÑIA — COASEGURO CEDIDO — % PARTICIPACION

INFORMACION DEL RIESGO

ITEM: 1

ACTIVIDAD: AVIACIÓN

DESCRIPCION	AMPAROS	SUMA ASEGURADA	% IVA/R	SUBLIMITE
OBJETO GENERAL		$ 1,410,587,500,000		
	RESPONSABILIDAD CIVIL GENERAL POLIZA ARIEL	1,410,587,500,000		
	AJUSTE A PRIMA MINIMA			0.00

EQUIVALENTE A 400 MILHÕES DE DÓLARES

TOTAL SUMA ASEGURADA:	$ **1,410,587,500,000	PRIMA PERIODO DE PAGO:	$ **********3,676,100,216.00
FECHA MAXIMA PAGO PRIMA:	30 / 04 / 2016		
CONDUCTO DE PAGO:	CONTADO - CONTADO 30 DIAS		
PERIODO DE FACTURACIÓN:			

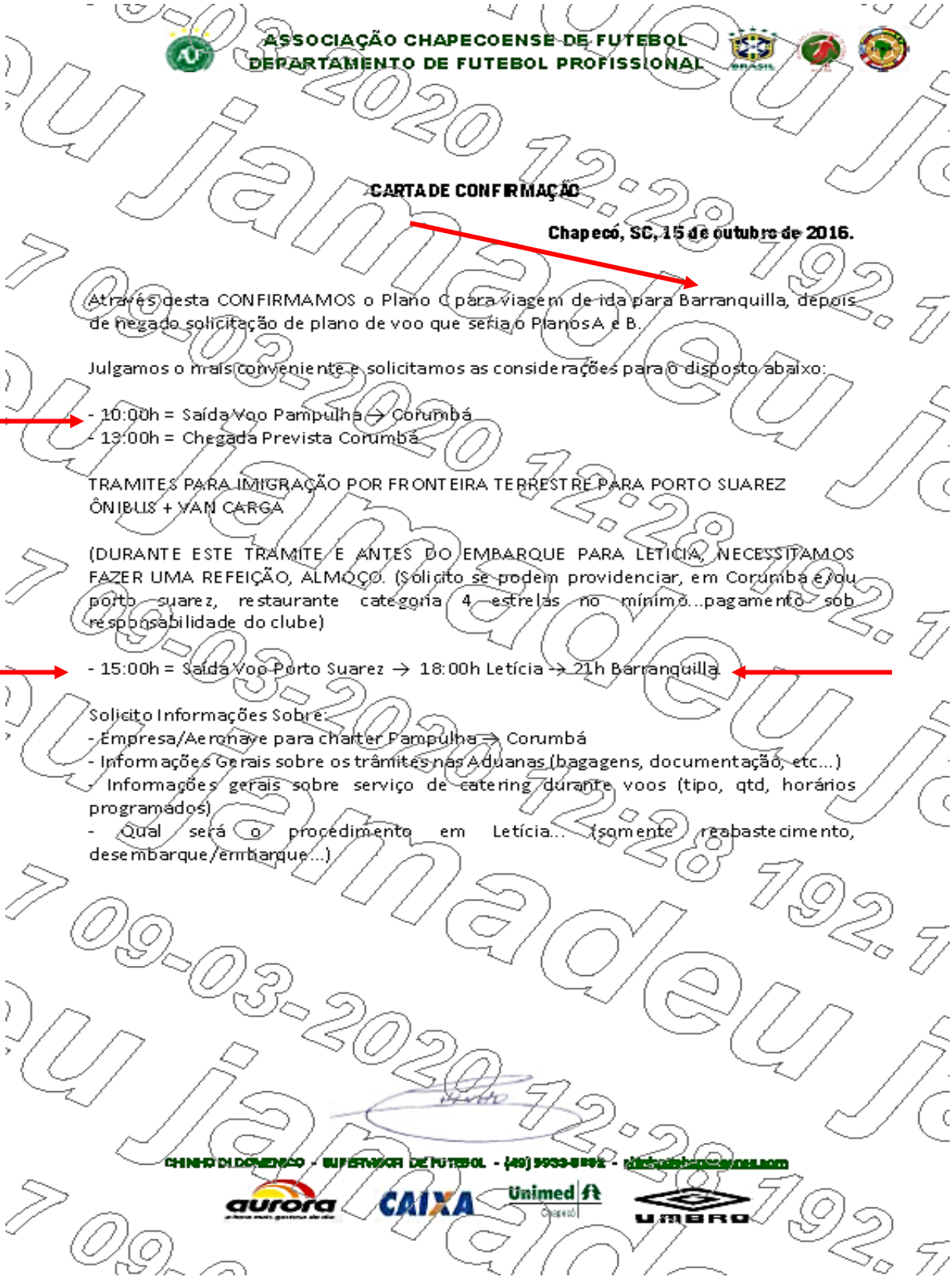
DETALLE INFORMATIVO PRIMA TOTAL VIGENCIA PARA POLIZAS DE COBRO PERIODO

PRIMA NETA:	$ **********0.00	OTROS CONCEPTOS:	$ **********0.00
OTROS CONCEPTOS:	$ **********0.00	GASTOS DE EXPEDICIÓN:	$ **********0.00
GASTOS DE EXPEDICIÓN:	$ **********0.00	IVA:	$ **********588,176,035.00
IVA:	$ **********0.00	TOTAL A PAGAR:	$ **********4,264,276,250.00
PRIMA TOTAL:	$ **********0.00		

VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

DOCUMENTO EQUIVALENTE A UNA FACTURA - NO SERA FUNDAMENTO EN LA PRESENTE POR NINGUN CONCEPTO - RESPONSABLE I.V.A. REGIMEN COMUN

30. Carta de confirmação da Chapecoense acerca do <u>voo para Barranquilla</u> na Colômbia:



ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
DEPARTAMENTO DE FUTEBOL PROFISSIONAL

CARTA DE CONFIRMAÇÃO

Chapecó, SC, 15 de outubro de 2016.

Através desta CONFIRMAMOS o Plano C para viagem de ida para Barranquilla, depois de negado solicitação de plano de voo que seria o Planos A e B.

Julgamos o mais conveniente e solicitamos as considerações para o disposto abaixo:

- 10:00h = Saída Voo Pampulha → Corumbá
- 13:00h = Chegada Prevista Corumbá

TRAMITES PARA IMIGRAÇÃO POR FRONTEIRA TERRESTRE PARA PORTO SUAREZ
ÔNIBUS + VAN CARGA

(DURANTE ESTE TRAMITE E ANTES DO EMBARQUE PARA LETICIA, NECESSITAMOS FAZER UMA REFEIÇÃO, ALMOÇO. (Solicito se podem providenciar, em Corumbá e/ou porto suarez, restaurante categoria 4 estrelas no mínimo...pagamento sob responsabilidade do clube)

- 15:00h = Saída Voo Porto Suarez → 18:00h Letícia → 21h Barranquilla

Solicito Informações Sobre:
- Empresa/Aeronave para charter Pampulha → Corumbá
- Informações Gerais sobre os trâmites nas Aduanas (bagagens, documentação, etc...)
- Informações gerais sobre serviço de catering durante voos (tipo, qtd, horários programados)
- Qual será o procedimento em Letícia... (somente reabastecimento, desembarque/embarque...)

CHINHO DI DOMENICO - SUPERVISOR DE FUTEBOL - (49) 9933-8994 - [redacted]

aurora CAIXA Unimed UMBRO

09-03-2020 12:28 192.1 Juliana de Paula

31. Correspondência oficial da Aon UK **(Neil Darvill)** informando que haveria indenização:

Neil Darvill <neil.darvill@aon.co.uk>
Para: loredana.albacete@gmail.com
CC: dgumucio@grupo-estrategica.com,jorgelp@grupo-estrategica.com,guido.ferrari@aonbenfield.com,simon.kaye@aon.co.uk,mike.crozier@aon.co.uky 8 más...
1 de diciembre de 2016 a las 2:41 p. m.

Dear Loredana

Following on from our telephone conversation earlier today, and as mentioned we have now obtained Re Insurers agreement to Indemnify LAMIA in respect of the liabilities arising out of this tragic incident, within the policy limits, and on a without prejudice basis to coverage due to the geographical exclusion LSW617H and the material non-disclosure of the sports team exposure, details of which were requested by TMK when agreeing a one-time only endorsement in May 2016.

Re Insurers Reservation of Rights are however removed at this time.

As you will note this means that Re insurers are now prepared to handle the liability aspect in the normal manner. Clyde & Co have also been made aware of this, so that Alex Stovold can act accordingly in Colombia / Bolivia.

As also mentioned now that we have resolved the coverage issue with the leading Re Insurer, if you believe it would be beneficial to have Aon attend any of the meetings we are of course more than willing to attend. I note that Alex Stovold is in Colombia until Saturday when he flies on to Santa Cruz. Whilst trying to catch up with Alex in Medellin may be difficult, if you would like me to attend the meeting in Santa Cruz on Sunday then please let me know, and perhaps a meeting in Mimi with you afterwards to update you.

Please just let us know if you would like us to attend any meetings.

As to the Crew PA we will let you know shortly what documents the PA Insurer requires to settle these cases

Will await your advice.

Best Regards:

Neil.

Neil Darvill | Director

Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviation

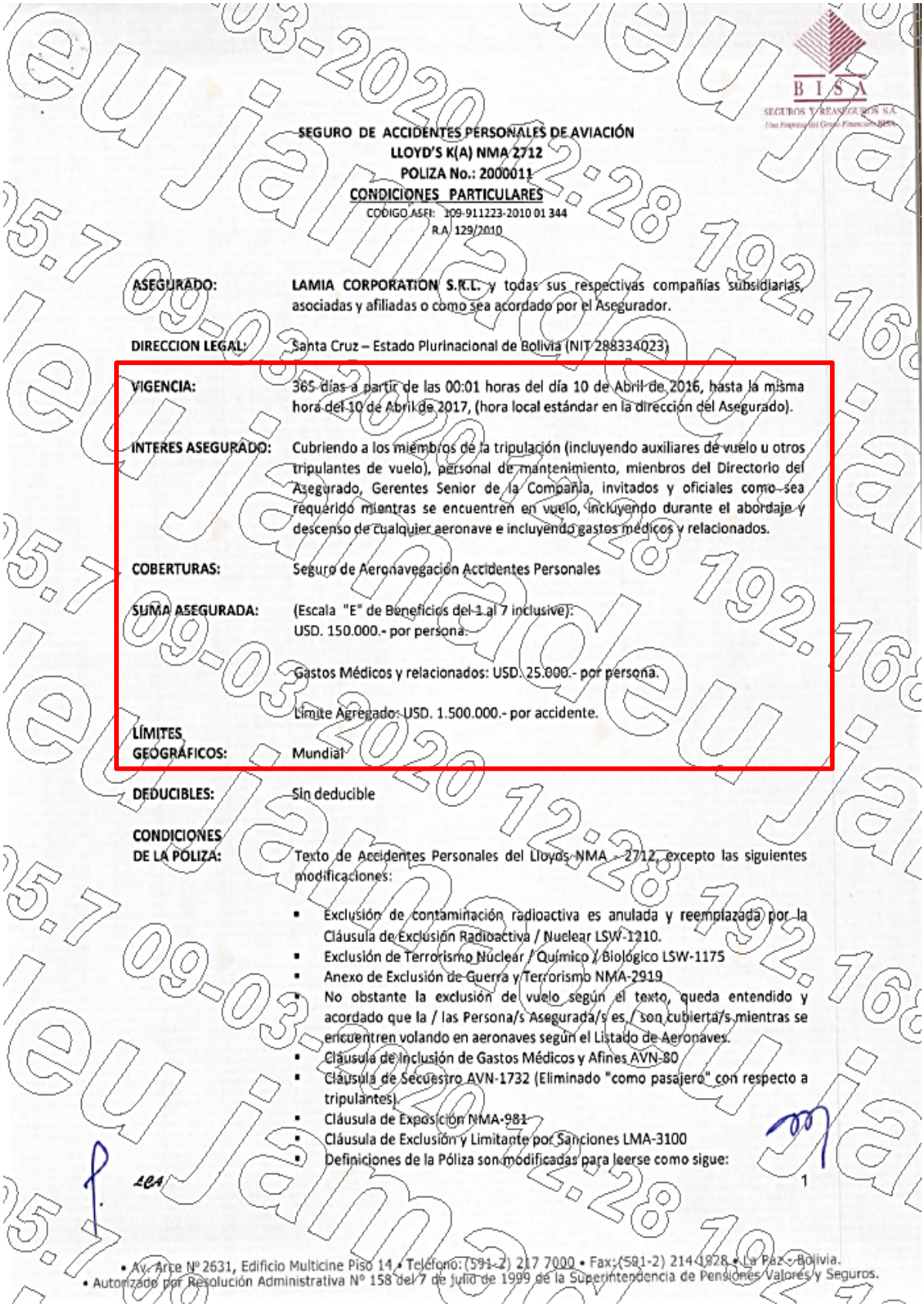
10th Floor The Aon Centre | The Leadenhall Building |

122 Leadenhall Street | London | EC3V 4AN

t + 44 (0) 20 7086 2538 | m + 44 (0) 7905 684230

neil.darvill@aon.co.uk | aon.com

32. Apólice de seguro da tripulação da LaMia – CP2933:



BISA
SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

SEGURO DE ACCIDENTES PERSONALES DE AVIACIÓN
LLOYD'S K(A) NMA 2712
POLIZA No.: 2000011
CONDICIONES PARTICULARES
CODIGO ASFI: 109-911223-2010 01 344
R.A. 129/2010

ASEGURADO: **LAMIA CORPORATION S.R.L.** y todas sus respectivas compañías subsidiarias, asociadas y afiliadas o como sea acordado por el Asegurador.

DIRECCION LEGAL: Santa Cruz – Estado Plurinacional de Bolivia (NIT 288334023)

VIGENCIA: 365 días a partir de las 00:01 horas del día 10 de Abril de 2016, hasta la misma hora del 10 de Abril de 2017, (hora local estándar en la dirección del Asegurado).

INTERES ASEGURADO: Cubriendo a los miembros de la tripulación (incluyendo auxiliares de vuelo u otros tripulantes de vuelo), personal de mantenimiento, mienbros del Directorio del Asegurado, Gerentes Senior de la Compañía, invitados y oficiales como sea requerido mientras se encuentren en vuelo, incluyendo durante el abordaje y descenso de cualquier aeronave e incluyendo gastos médicos y relacionados.

COBERTURAS: Seguro de Aeronavegación Accidentes Personales

SUMA ASEGURADA: (Escala "E" de Beneficios del 1 al 7 inclusive):
USD. 150.000.- por persona.

Gastos Médicos y relacionados: USD. 25.000.- por persona.

Límite Agregado: USD. 1.500.000.- por accidente.

LÍMITES GEOGRÁFICOS: Mundial

DEDUCIBLES: Sin deducible

CONDICIONES DE LA PÓLIZA: Texto de Accidentes Personales del Lloyds NMA - 2712, excepto las siguientes modificaciones:

- Exclusión de contaminación radioactiva es anulada y reemplazada por la Cláusula de Exclusión Radioactiva / Nuclear LSW-1210.
- Exclusión de Terrorismo Nuclear / Químico / Biológico LSW-1175
- Anexo de Exclusión de Guerra y Terrorismo NMA-2919
- No obstante la exclusión de vuelo según el texto, queda entendido y acordado que la / las Persona/s Asegurada/s es / son cubierta/s mientras se encuentren volando en aeronaves según el Listado de Aeronaves.
- Cláusula de Inclusión de Gastos Médicos y Afines AVN-80
- Cláusula de Secuestro AVN-1732 (Eliminado "como pasajero" con respecto a tripulantes).
- Cláusula de Exposición NMA-981
- Cláusula de Exclusión y Limitante por Sanciones LMA-3100
- Definiciones de la Póliza son modificadas para leerse como sigue:

1

• Av. Arce Nº 2631, Edificio Multicine Piso 14 • Telefono: (591-2) 217 7000 • Fax: (591-2) 214 1928 • La Paz - Bolivia.
• Autorizado por Resolución Administrativa Nº 158 del 7 de julio de 1999 de la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros.

SEGURO DE ACCIDENTES PERSONALES DE AVIACIÓN
LLOYD'S K(A) NMA 2712
POLIZA No.: 2000011
CONDICIONES PARTICULARES
CODIGO ASFI: 109-911223-2010 01 344
R.A. 129/2010

-> Discapacidad Total Permanente significa discapacidad que impide totalmente a la Persona Asegurada de realizar su negocio u ocupación habitual y la cual dura 12 meses, al final de ese periodo se considera que se encuentra sin esperanzas de mejorar.
-> Pérdida de una extremidad significa la pérdida o separación física de una mano en o por encima de la muñeca o de un pie en o por encima del tobillo e incluye la pérdida total e irrecuperable de uso de la mano, brazo, pie o pierna.

- Definición - 2(b) - Desaparición - es modificada a 30 días, según expirante.
- Altas y Bajas automáticas del Listado de Aeronaves y modificaciones al número de Pilotos / Tripulantes por Aeronave, son cubiertas automáticamente bajo la presente Póliza:
  -> con una prima adicional calculada a prorrata
  -> aviso a los Aseguradores al vencimiento y
  -> ajustable al vencimiento.
- Cláusula de Cláusula de exclusión de Contratos, Ley de 1999 (Derechos de Terceros) AVN72
- Conciliación y Arbitraje

PRIMA TOTAL: USD. 5.861,66 (incluido impuestos de Ley)

FORMA DE PAGO: Al Crédito:

Cuota Inicial	USD. 2.930,83	23 de Mayo de 2016
1era. Cuota	USD. 2.930,83	02 de Octubre de 2016

INFORMACION ADICIONAL:

Item	Marca y Modelo	Matrícula	Asientos de Pilotos/ Tripulantes
1	RJ85	CP-2933	07

ELECCION DE LEY Y JURISDICCION: Este seguro será dirigido por e interpretado de acuerdo con las leyes del Estado Plurinacional de Bolivia y cada una de las partes acuerda someterse a la jurisdicción exclusiva de las cortes del país de domicilio del Asegurado en cualquier disputa emergente del presente.

LCA

2

SEGURO DE ACCIDENTES PERSONALES DE AVIACIÓN
LLOYD'S K(A) NMA 2712
POLIZA No.: 2000011
CONDICIONES PARTICULARES
CODIGO ASFI: 109-911223-2010 01 344
R.A. 129/2010

NOTAS ESPECIALES: El Asegurado autoriza a la Compañía de Seguros a enviar el reporte a la Central de Riesgos del mercado de seguros acorde a las normativas reglamentarias de la Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros - APS.

OBSERVACIONES: El Asegurado acepta tener conocimiento de todos los Condicionados, Cláusulas y Anexos de la presente Póliza.

SANTA CRUZ, 12 DE MAYO DE 2016
BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

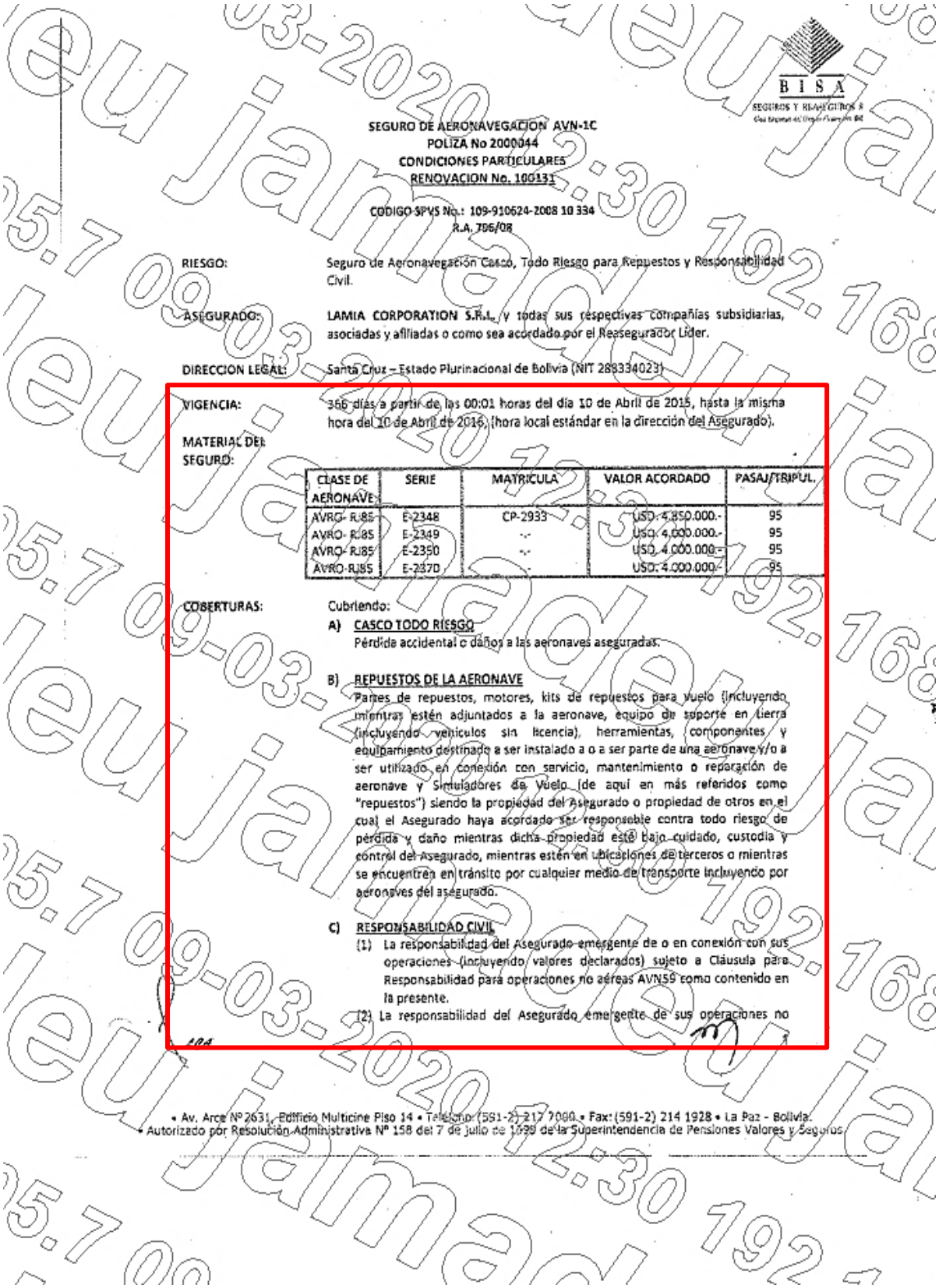
FIRMAS AUTORIZADAS

LCA

3

• Av. Arce Nº 2631, Edificio Multicine Piso 14 • Teléfono: (591-2) 217 7000 • Fax: (591-2) 214 1928 • La Paz - Bolivia.
• Autorizado por Resolución Administrativa Nº 158 del 7 de julio de 1998 de la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros.

33. Trechos da <u>Apólice de Seguro da LaMia Corporation SRL (2015/2016)</u>:



BISA
SEGUROS Y REASEGUROS S.

SEGURO DE AERONAVEGACION AVN-1C
POLIZA No 2000044
CONDICIONES PARTICULARES
RENOVACION No. 100131

CODIGO SPVS No.: 109-910624-2008 10 334
R.A. 706/08

RIESGO: Seguro de Aeronavegación Casco, Todo Riesgo para Repuestos y Responsabilidad Civil.

ASEGURADO: LAMIA CORPORATION S.R.L. y todas sus respectivas compañías subsidiarias, asociadas y afiliadas o como sea acordado por el Reasegurador Líder.

DIRECCION LEGAL: Santa Cruz – Estado Plurinacional de Bolivia (NIT 289334023)

VIGENCIA: 366 días a partir de las 00:01 horas del día 10 de Abril de 2015, hasta la misma hora del 10 de Abril de 2016, (hora local estándar en la dirección del Asegurado).

MATERIAL DEL SEGURO:

CLASE DE AERONAVE	SERIE	MATRICULA	VALOR ACORDADO	PASAJ/TRIPUL.
AVRO- RJ85	E-2348	CP-2933	USD. 4.850.000.-	95
AVRO- RJ85	E-2349	-.-	USD. 4.000.000.-	95
AVRO- RJ85	E-2350	-.-	USD. 4.000.000.-	95
AVRO-RJ85	E-2370	-.-	USD. 4.000.000.-	95

COBERTURAS: Cubriendo:

A) <u>CASCO TODO RIESGO</u>
Pérdida accidental o daños a las aeronaves aseguradas.

B) <u>REPUESTOS DE LA AERONAVE</u>
Partes de repuestos, motores, kits de repuestos para vuelo (incluyendo mientras estén adjuntados a la aeronave, equipo de soporte en tierra (incluyendo vehículos sin licencia), herramientas, componentes y equipamiento destinado a ser instalado a o a ser parte de una aeronave y/o a ser utilizado en conexión con servicio, mantenimiento o reparación de aeronave y Simuladores de Vuelo (de aquí en más referidos como "repuestos") siendo la propiedad del Asegurado o propiedad de otros en el cual el Asegurado haya acordado ser responsable contra todo riesgo de pérdida y daño mientras dicha propiedad esté bajo cuidado, custodia y control del Asegurado, mientras estén en ubicaciones de terceros o mientras se encuentren en tránsito por cualquier medio de transporte incluyendo por aeronaves del asegurado.

C) <u>RESPONSABILIDAD CIVIL</u>
(1) La responsabilidad del Asegurado emergente de o en conexión con sus operaciones (incluyendo valores declarados) sujeto a Cláusula para Responsabilidad para operaciones no aéreas AVN59 como contenido en la presente.
(2) La responsabilidad del Asegurado emergente de sus operaciones no

• Av. Arce Nº 2631, Edificio Multicine Piso 14 • Telefono: (591-2) 217 7000 • Fax: (591-2) 214 1928 • La Paz - Bolivia.
• Autorizado por Resolución Administrativa Nº 158 del 7 de julio de 1999 de la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros

eu jamaci 03-2020 12:30 192.168.5.7 09-03-2020 12:30 192.168.5.7 09-03-2020 12:30 192.168.5.7 09-

SEGURO DE AERONAVEGACION AVN-1C
POLIZA No 2000044
CONDICIONES PARTICULARES
RENOVACION No. 100131

CODIGO SPVS No.: 109-910624-2008 10 334
R.A. 796/08

aeronáuticas en exceso del Listado de pólizas subyacentes a ser acordada por los Aseguradores.

D. **ACCIDENTES PERSONALES:**
Cubriendo a los miembros de la tripulación (incluyendo auxiliares de vuelo u otros tripulantes de vuelo), personal de mantenimiento, miembros del directorio del Asegurado, gerentes senior de la compañía, invitados y oficiales como sea requerido mientras estén en vuelo incluyendo durante el abordaje y descenso de cualquier aeronave e incluyendo gastos médicos y relacionados.

SUMA ASEGURADA:

A) **CASCO TODO RIESGO**
Valor Acordado según detalle, líneas más arriba, sujeto a un máximo de USD. 15.000.000.- (cualquier aeronave)

B) **REPUESTOS DE LA AERONAVE**
Máximo USD. 10.000.000.- cualquier ubicación /envío

C) **RESPONSABILIDAD CIVIL**
Límite Único Combinado Lesión Corporal, Daño a Bienes USD. 300.000.000.- cualquier ocurrencia / aeronave / ofensa y en el agregado con respecto a productos sujeto a los siguientes sub-límites:

1) Lesión Personal
USD. 25.000.000.- cualquier ofensa y en el agregado durante el periodo de esta Póliza siendo dentro de la suma asegurada de responsabilidades y no en adición, pero este límite no debe aplicarse a pasajeros para quienes debe aplicarse la suma asegurada de responsabilidades.
2) Endoso de la Cláusula de Cobertura Extendida (responsabilidades de Aviación) AVN-32E con párrafo 3 sujeto a un sublímite de USD.150.000.000.- cada ocurrencia y en el agregado.
3) Responsabilidad Civil no Aeronáutica
USD. 25.000.000.- cada ocurrencia y en el agregado en donde lo subyacente se encuentre en el agregado y en exceso de un límite subyacente a ser acordado por el Asegurador.

Los sublímites arriba mencionados se encuentran dentro del Límite Único Combinado de USD. 300.000.000.- y no son en adición.

D. **ACCIDENTES PERSONALES:**
(Escala "E" de beneficios del 1 al 7 inclusive):
USD 150.000.- cada persona (suma asegurada por persona)

LCA

2

SEGURO DE AERONAVEGACION AVN-1C
POLIZA No 2000044
CONDICIONES PARTICULARES
RENOVACION No. 100131

CODIGO SPVS No.: 109-910624-2008 10 334
R.A. 796/08

Responsabilidad Legal por la Carga: USD. 10.000.- cada y todo reclamo no aplicable a correo).

LIMITES GEOGRAFICOS: Mundial

CONDICIONES DE LA POLIZA: De acuerdo a Condicionados Generales adjuntos:

Incluyendo:

- Cláusula de exclusión de Contratos, Ley de 1999 (Derechos de Terceros) AVN72
- Endoso de Cobertura Extendida (Responsabilidades Aeronáuticas) AVNS2E y el restablecimiento y/o modificación de las condiciones, tasas, límites geográficos en relación al mismo serán automáticamente confirmadas por el Asegurador sin aviso sujeto al acuerdo del Reasegurador Líder.

CONDICIONES ORIGINALES: Texto adjunto y texto de Accidentes Personales del Lloyds NMA 2732 salvo como se modifica líneas más abajo:

- Queda acordado que el daño a motores causados por la ingestión de piedras, arena, hielo o cualquier material corrosivo o abrasivo o cualquier otra sustancia que tenga un efecto progresivo o acumulativo en el daño al motor es considerada a ser uso, desgaste o deterioro y es excluida de esta sección. Sin embargo esta Póliza cubre daños súbitos al motor de una aeronave causados por la ingestión que se atribuible a:
  a) Un incidente individual que requiera la remoción inmediata del motor o, si esto es impracticable, el retorno a la base del Asegurado o bajo la recomendación del fabricante del motor.
  b) Un incidente individual identificable dentro del período de póliza que es trazado por el uso del equipo de monitoreo del motor pero esta póliza no cubre cualquier daño adicional que haya resultado entre la fecha del incidente y la fecha de su identificación debido a la operación continuada del motor.
- Provisión automática para incrementar el valor de una Aeronave cuando es instalado en la aeronave un motor en alquiler (leasing) y/o un repuesto / componente (sujeto a no exceder el máximo de USD. 3.000.000.- cada motor o repuesto / componente y que el valor máximo acordado aquí no sea excedido) con prima a prorrata a ser aplicada (ajustable al vencimiento) si el motor en alquiler (leasing) incorporado excede el valor acordado de la aeronave, sujeto a que los Aseguradores retengan los derechos de salvataje del motor removido y/o repuesto/ componente en caso de un siniestro total de la aeronave. Sin embargo esto no debe incrementar el valor acordado

LCA

4

eu jamais eu jamais 05-03-2020 12:30 192.168.5.7 09-03-2020 12:30 192.168.5.7

SEGURO DE AERONAVEGACION AVN-1C
POLIZA No 2000044
CONDICIONES PARTICULARES
RENOVACION No. 100131

CODIGO SPVS No.: 109-910624-2008 10 334
R.A. 796/08

(o su equivalente local)

4. Tripulantes extranjeros empleados para operar la aeronave.

5. Empleados prospectivos que requieran vuelos de prueba antes de ser empleados por el Asegurado.

6. Asistentes de Carga.

Lesiones Personales incluyen demora o mal manejo de pasajeros o pérdida del significado de soporte de cualquier persona.

"Daño a la propiedad" significa (a) pérdida de o daño a la propiedad incluyendo pérdida de uso consecuente y con respecto a equipaje y carga incluye pérdida o daño ocasionado por demoras y (b) pérdida de uso de la propiedad que no haya estado perdido o dañado proveyendo que la pérdida de uso sea causada por una ocurrencia.

Con relación a la cobertura de Accidentes Personales se incluye lo siguiente:

- Con respecto a cobertura de Accidentes Personales se acuerda incluir lo siguiente:
  - ➔ Cláusula de secuestro 823ADN00301; AVN-50
  - ➔ Cláusula de exposición NMA981
  - ➔ Cláusula de inclusión de gastos médicos 502NBJ00048
  - ➔ Cláusula de Desaparición NMA 1442.

Se elimina:
- ➔ Las exclusiones 1, 3 y 4 del Texto NMA-2712.

Discapacidad Total Permanente significa: discapacidad que impide totalmente a la Persona Asegurada de realizar su negocio u ocupación habitual y la cual dura 12 meses y al final de ese período está fuera de esperanza de mejora.

PRIMA TOTAL:	USD. 211.263,48 (incluido impuestos de Ley)		
FORMA DE PAGO:	Al Crédito:		
	Cuota Inicial	USD. 52.815,87	03 de Junio de 2015
	1era. Cuota	USD. 52.815,87	01 de Julio de 2015
	2da. Cuota	USD. 52.815,87	25 de Septiembre de 2015
	3era. Cuota	USD. 52.815,87	25 de Diciembre de 2015

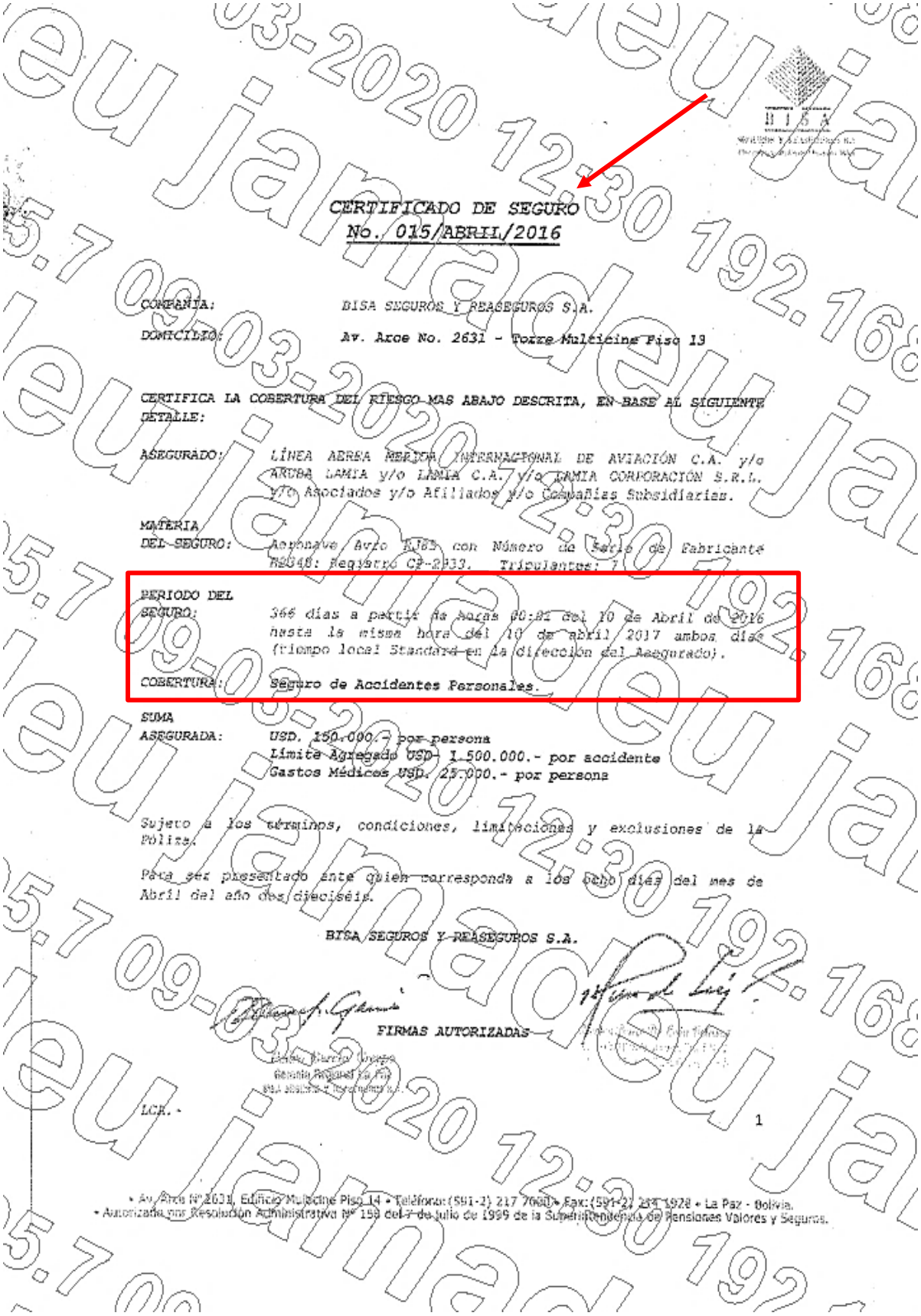
LCA

10

PARCELAS ATRASADAS

eu jamais 09-03-2020 12:30 192.168.5.7

34. Certificado de Seguro 2016/2017:



BISA

CERTIFICADO DE SEGURO
No. 015/ABRIL/2016

COMPAÑIA: BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

DOMICILIO: Av. Arce No. 2631 - Torre Multicine Piso 13

CERTIFICA LA COBERTURA DEL RIESGO MAS ABAJO DESCRITA, EN BASE AL SIGUIENTE DETALLE:

ASEGURADO: LÍNEA AEREA MERIDIONAL INTERNACIONAL DE AVIACIÓN C.A. y/o ARUBA LAMIA y/o LAMIA C.A. y/o LAMIA CORPORACIÓN S.R.L. y/o Asociados y/o Afiliados y/o Compañías Subsidiarias.

MATERIA DEL SEGURO: Aeronave Avro 146 con Número de Serie de Fabricante E2348; Registro CP-2933. Tripulantes: 7

PERIODO DEL SEGURO: 366 días a partir de horas 00:01 del 10 de Abril de 2016 hasta la misma hora del 10 de abril 2017 ambos días (tiempo local Standard en la dirección del Asegurado).

COBERTURA: Seguro de Accidentes Personales.

SUMA ASEGURADA: USD. 150.000.- por persona
Límite Agregado USD. 1.500.000.- por accidente
Gastos Médicos USD. 25.000.- por persona

Sujeto a los términos, condiciones, limitaciones y exclusiones de la Póliza.

Para ser presentado ante quien corresponda a los diez días del mes de Abril del año dos dieciséis.

BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

FIRMAS AUTORIZADAS

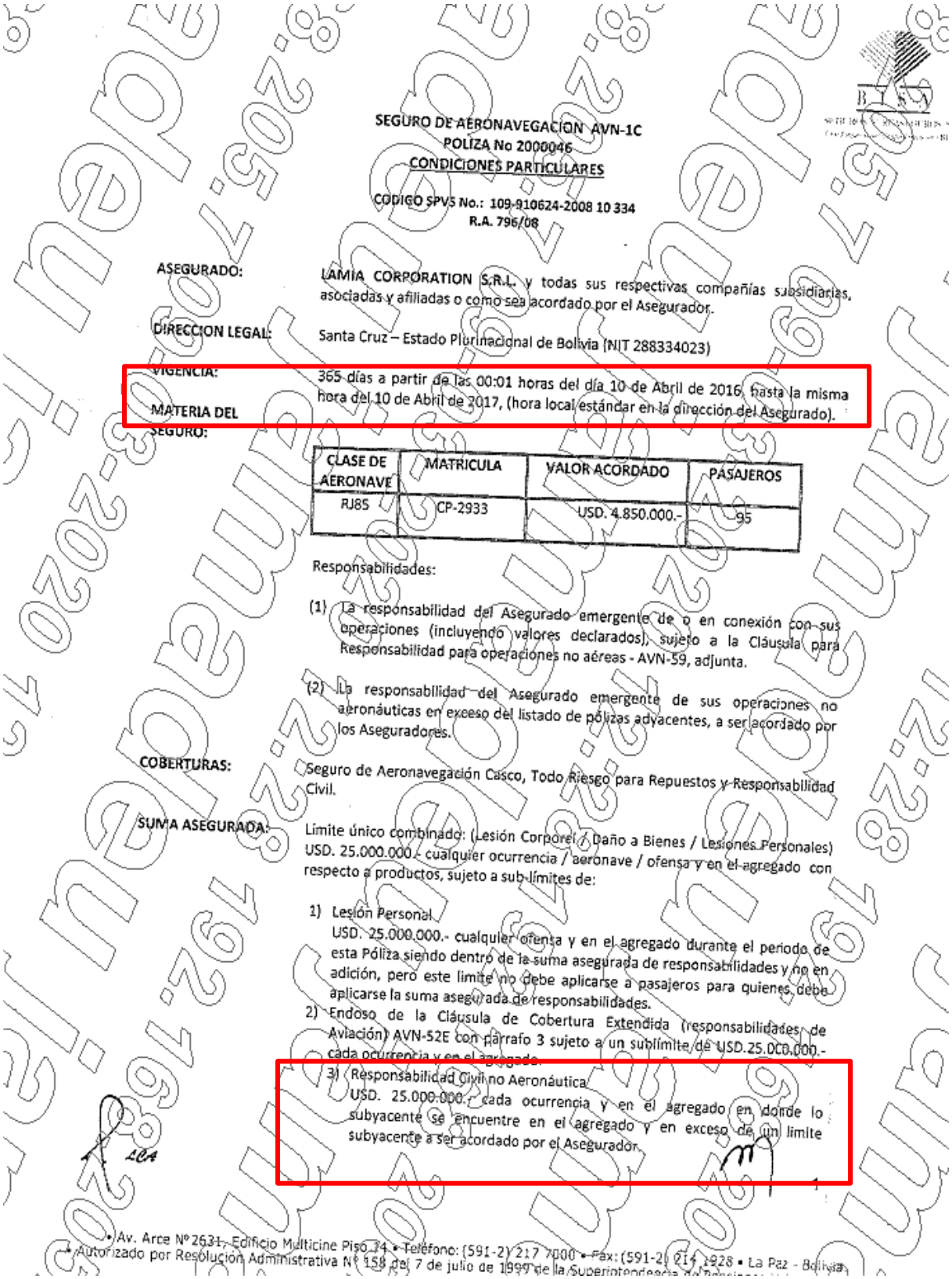
LCR.-

1

• Av. Arce N° 2631, Edificio Multicine Piso 14 • Teléfono: (591-2) 217 7000 • Fax: (591-2) 214 1978 • La Paz - Bolivia.
• Autorizada mediante Resolución Administrativa N° 159 del 7 de julio de 1999 de la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros.

03-2020 12:30 192.168.5.7 09-03-2020 12:30 192.168.5.7 09-03-2020 12:30 192.168.5.7 09-

35. Trechos da Apólice de Seguro da LaMia Corporation SRL (2016/2017):



SEGURO DE AERONAVEGACION AVN-1C
POLIZA No 2000046
CONDICIONES PARTICULARES

CODIGO SPVS No.: 109-910624-2008 10 334
R.A. 796/08

ASEGURADO: LAMIA CORPORATION S.R.L. y todas sus respectivas compañías subsidiarias, asociadas y afiliadas o como sea acordado por el Asegurador.

DIRECCION LEGAL: Santa Cruz – Estado Plurinacional de Bolivia (NIT 288334023)

VIGENCIA: 365 días a partir de las 00:01 horas del día 10 de Abril de 2016, hasta la misma hora del 10 de Abril de 2017, (hora local estándar en la dirección del Asegurado).

MATERIA DEL SEGURO:

CLASE DE AERONAVE	MATRICULA	VALOR ACORDADO	PASAJEROS
RJ85	CP-2933	USD. 4.850.000.-	95

Responsabilidades:

(1) La responsabilidad del Asegurado emergente de o en conexión con sus operaciones (incluyendo valores declarados), sujeto a la Cláusula para Responsabilidad para operaciones no aéreas - AVN-59, adjunta.

(2) La responsabilidad del Asegurado emergente de sus operaciones no aeronáuticas en exceso del listado de pólizas advacentes, a ser acordado por los Aseguradores.

COBERTURAS: Seguro de Aeronavegación Casco, Todo Riesgo para Repuestos y Responsabilidad Civil.

SUMA ASEGURADA: Limite único combinado: (Lesión Corporal / Daño a Bienes / Lesiones Personales) USD. 25.000.000.- cualquier ocurrencia / aeronave / ofensa y en el agregado con respecto a productos, sujeto a sub-límites de:

1) Lesión Personal
USD. 25.000.000.- cualquier ofensa y en el agregado durante el periodo de esta Póliza siendo dentro de la suma asegurada de responsabilidades y no en adición, pero este limite no debe aplicarse a pasajeros para quienes debe aplicarse la suma asegurada de responsabilidades.
2) Endoso de la Cláusula de Cobertura Extendida (responsabilidades de Aviación) AVN-52E con párrafo 3 sujeto a un sublímite de USD.25.000.000.- cada ocurrencia y en el agregado.
3) Responsabilidad Civil no Aeronáutica
USD. 25.000.000.- cada ocurrencia y en el agregado en donde lo subyacente se encuentre en el agregado y en exceso de un limite subyacente a ser acordado por el Asegurador.

Av. Arce Nº 2631, Edificio Multicine Piso 14 • Teléfono: (591-2) 217 7000 • Fax: (591-2) 214 1928 • La Paz - Bolivia
Autorizado por Resolución Administrativa Nº 158 de 7 de julio de 1999 de la Superintendencia de Pensiones

SEGURO DE AERONAVEGACION AVN-1C
POLIZA No 2000046
CONDICIONES PARTICULARES

CODIGO SPVS No.: 109-910624-2008 10 334
R.A. 796/08

Los sublímites arriba mencionados se encuentran dentro del Limite Único Combinado de USD. 25.000.000.- y no son en adición.

Costas Legales y Gastos Pagaderos en adición

LIMITES GEOGRÁFICOS: Mundial, sujeto a la Cláusula de Exclusión de Áreas Geográficas LSW-617H, como sigue:

a) Argelia, Burundi, Región del Extremo Norte de Camerún, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Etiopía, Kenia, Mali, Mauritania, Nigeria, Somalia, La República de Sudán, Sudan del Sur.
b) Colombia, Perú.
c) Afganistán, Jammu y Cachemira, Corea del Norte, Pakistán
d) Las regiones de Ucrania Abjasia, Donetsk y Lugansk, Negorno-Karabaj, Norte del Distrito Federal del Cáucaso, Sur Osselia.
e) Irán, Irak, Líbano, Libia, Sinaí del Norte Provincia de Egipto (incluyendo el Aeropuerto Internacional de Taba), Siria, Yemen.
f) Cualquier país en el que la operación de la Aeronave asegurada esté en violación de las sanciones de las Naciones Unidas.

Sin embargo se concede la cobertura de conformidad con esta Póliza:

(a) para el sobre vuelo de cualquier país excluido donde el vuelo se encuentra dentro de un corredor aéreo reconocido internacionalmente y se realiza de acuerdo con las recomendaciones de I.C.A.O.; o
(b) en circunstancias en que un avión asegurado ha aterrizado en un país excluido como consecuencia directa y exclusivamente como resultado de fuerza mayor

DEDUCIBLES:

- Equipaje / Efectos Personales: USD. 1.250.- cada y todo reclamo
- Responsabilidad Legal por la Carga: USD. 10.000.- cada y todo reclamo

Los deducibles arriba mencionados no deben aplicar:
(i) cuando el reclamo provenga de un accidente a la aeronave transportada u otro medio de transporte o
(ii) a reclamos provenientes de fuego, viento, tifón, tornado, ciclón, inundación, granizo, robo, rayo, explosión, terremoto o marea
(iii) a reclamos bajo el Endoso de Cobertura (Responsabilidad Aeronáuticas) AVN-52E

CONDICIONES DE LA POLIZA: Texto AVN-1C, adjunto

- Inclusiones y anulaciones, alteraciones en valores acordados / capacidad de

LCA

2

SEGURO DE AERONAVEGACION AVN-1C
POLIZA No 2000046
CONDICIONES PARTICULARES

CODIGO SPVS No.: 109-910624-2008 10 334
R.A. 796/08

PARCELA ATRASADA

(o su equivalente local)

4. Tripulantes extranjeros empleados para operar la aeronave.
5. Empleados prospectivos que requieran vuelos de prueba antes de ser empleados por el Asegurado.
6. Asistentes de Carga

PRIMA TOTAL:	USD. 165.504,18 (incluido impuestos de Ley)		
FORMA DE PAGO:	Al Crédito:		
	Cuota Inicial	USD. 82.752,09	23 de Mayo de 2016
	1era. Cuota	USD. 82.752,09	02 de Octubre de 2016

ELECCION DE LEY Y JURISDICCION: Este seguro será dirigido por e interpretado de acuerdo con las leyes del Estado Plurinacional de Bolivia y cada una de las partes acuerda someterse a la jurisdicción exclusiva de las cortes del país de domicilio del Asegurado en cualquier disputa emergente del presente.

NOTAS ESPECIALES:

- El Asegurado autoriza a la Compañía de Seguros a enviar el reporte a la Central de Riesgos del mercado de seguros acorde a las normativas reglamentarias de la Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros - APS.

OBSERVACIONES: El Asegurado acepta tener conocimiento de todos los Condicionados, Cláusulas y Anexos de la presente Póliza.

SANTA CRUZ, 12 DE MAYO DE 2016
BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

FIRMAS AUTORIZADAS

Sabrina Bergamaschi S.
GERENTE NACIONAL
DE OPERACIONES Y TECNOLOGIA
BISA SEGUROS Y REASEGUROS

LCA

8

36. Ofício da Chapecoense ao escritório de advocacia Clyde & Co para solicitar cópia da apólice de seguro 2016/2017:

ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
www.chapecoense.com

For Clyde & Co,

The Associação Chapecoense de Futebol de requests a copy of the insurance policy contracted by Lamia Corporation SRL for the aircraft BAE AVRO RJ85, CP-2933, Serial Number: E2348, capacity for 93 passengers, according to clause "8" of the accident flight agreement November 28, 2016.

We need a copy of the policy and more information to trigger the civil liability coverage for passengers, we clarify that our objective is to support the relatives of the victims assisting in the process of indemnification, we want to open the claims processes. Our brokers responsible for the insurance of the Associação Chapecoense de Futebol, Rating Corretora de Seguros company are assisting us in the process and will be directly triggering the insurer. If it is your preference, we can also work with Clyde & Co to streamline all the processes, as the brokerage firm already has all the necessary documentation that it has also used to compensate other insurance for the victims.

Thanks,

Ivan Tozzo

Associação Chapecoense de Futebol
CNPJ: 83.018.788/0001-90
Rua Clevelândia,656 E - Centro
CEP: 89 801-561 CHAPECÓ/SC
Contato: (49) 3905 3700

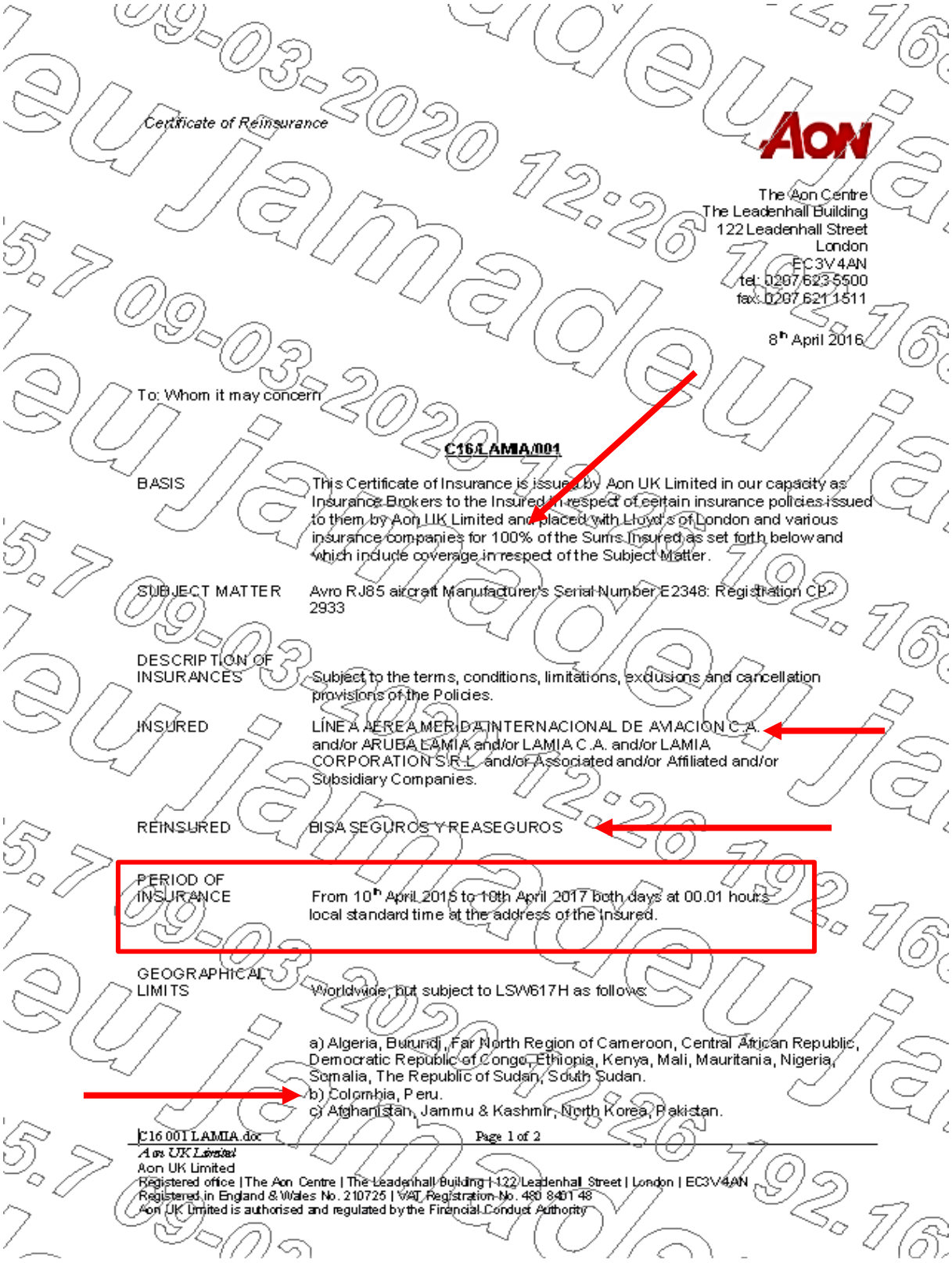
Plinio David de Nes Filho

A.C.F. Jurídico

Luis Sergio Grochot

Chapecó, December 15, 2016

37. <u>Certificado de resseguro firmado pela corretora Aon UK</u> em favor da seguradora Bisa (2016/2017):



Certificate of Reinsurance

AON

The Aon Centre
The Leadenhall Building
122 Leadenhall Street
London
EC3V 4AN
tel: 0207 623 5500
fax: 0207 621 1511

8th April 2016

To: Whom it may concern

C16/LAMIA/001

BASIS	This Certificate of Insurance is issued by Aon UK Limited in our capacity as Insurance Brokers to the Insured in respect of certain insurance policies issued to them by Aon UK Limited and placed with Lloyd's of London and various insurance companies for 100% of the Sums Insured as set forth below and which include coverage in respect of the Subject Matter.
SUBJECT MATTER	Avro RJ85 aircraft Manufacturer's Serial Number E2348: Registration CP-2933
DESCRIPTION OF INSURANCES	Subject to the terms, conditions, limitations, exclusions and cancellation provisions of the Policies.
INSURED	LINEA AEREA MERIDA INTERNACIONAL DE AVIACION C.A. and/or ARUBA LAMIA and/or LAMIA C.A. and/or LAMIA CORPORATION S.R.L. and/or Associated and/or Affiliated and/or Subsidiary Companies.
REINSURED	BISA SEGUROS Y REASEGUROS
PERIOD OF INSURANCE	From 10th April 2016 to 10th April 2017 both days at 00.01 hours local standard time at the address of the Insured.
GEOGRAPHICAL LIMITS	Worldwide, but subject to LSW617H as follows: a) Algeria, Burundi, Far North Region of Cameroon, Central African Republic, Democratic Republic of Congo, Ethiopia, Kenya, Mali, Mauritania, Nigeria, Somalia, The Republic of Sudan, South Sudan. b) Colombia, Peru. c) Afghanistan, Jammu & Kashmir, North Korea, Pakistan.

C16 001 LAMIA.doc Page 1 of 2

Aon UK Limited

Aon UK Limited
Registered office | The Aon Centre | The Leadenhall Building | 122 Leadenhall Street | London | EC3V 4AN
Registered in England & Wales No. 210725 | VAT Registration No. 480 8401 48
Aon UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority

Assinado eletronicamente por: eujamadeu - 09-03-2020 12:26:19 192.168.5.7

d) Abkhazia, Donetsk & Lugansk regions of Ukraine, Nagorno-Karabakh, North Caucasian Federal District, South Ossetia.
e) Iran, Iraq, Lebanon, Libya, North Sinai Province of Egypt (including Taba International Airport), Syria, Yemen.
f) Any country where the operation of the insured Aircraft is in breach of United Nations sanctions.

However coverage pursuant to this Policy is granted
(a) for the over flight of any excluded country where the flight is within an internationally recognised air corridor and is performed in accordance with I.C.A.O. recommendations, or
(b) in circumstances where an insured Aircraft has landed in an excluded country as a direct consequence and exclusively as a result of force majeure.

INTEREST/SUMS INSURED

LIABILITIES:

Covering the legal liability of the Insured arising out of their aviation operations subject to Non-Aviation Liability Clause AVN59

Limit of Liability: Not less than a Combined Single Limit (Bodily Injury/ Property Damage) of USD 25,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate in respects of products liability.

War and Allied Perils are also covered in accordance with Extended Coverage Endorsement (Aviation Liabilities) AVN52E as contained in the Policy for a sub-limit of USD 25,000,000 any one occurrence and in the aggregate except with respect to passengers' baggage, cargo and mail liability where the limit of USD 25,000,000 any one occurrence shall apply. The foregoing sub-limit shall apply within the limit of USD 25,000,000 any one occurrence and not in addition thereto.

Coverage is subject to:-
Date Recognition Exclusion Clause AVN2000A.
Date Recognition Limited Coverage Clause AVN2001A.

Subject to policy terms, conditions, limitations and exclusions

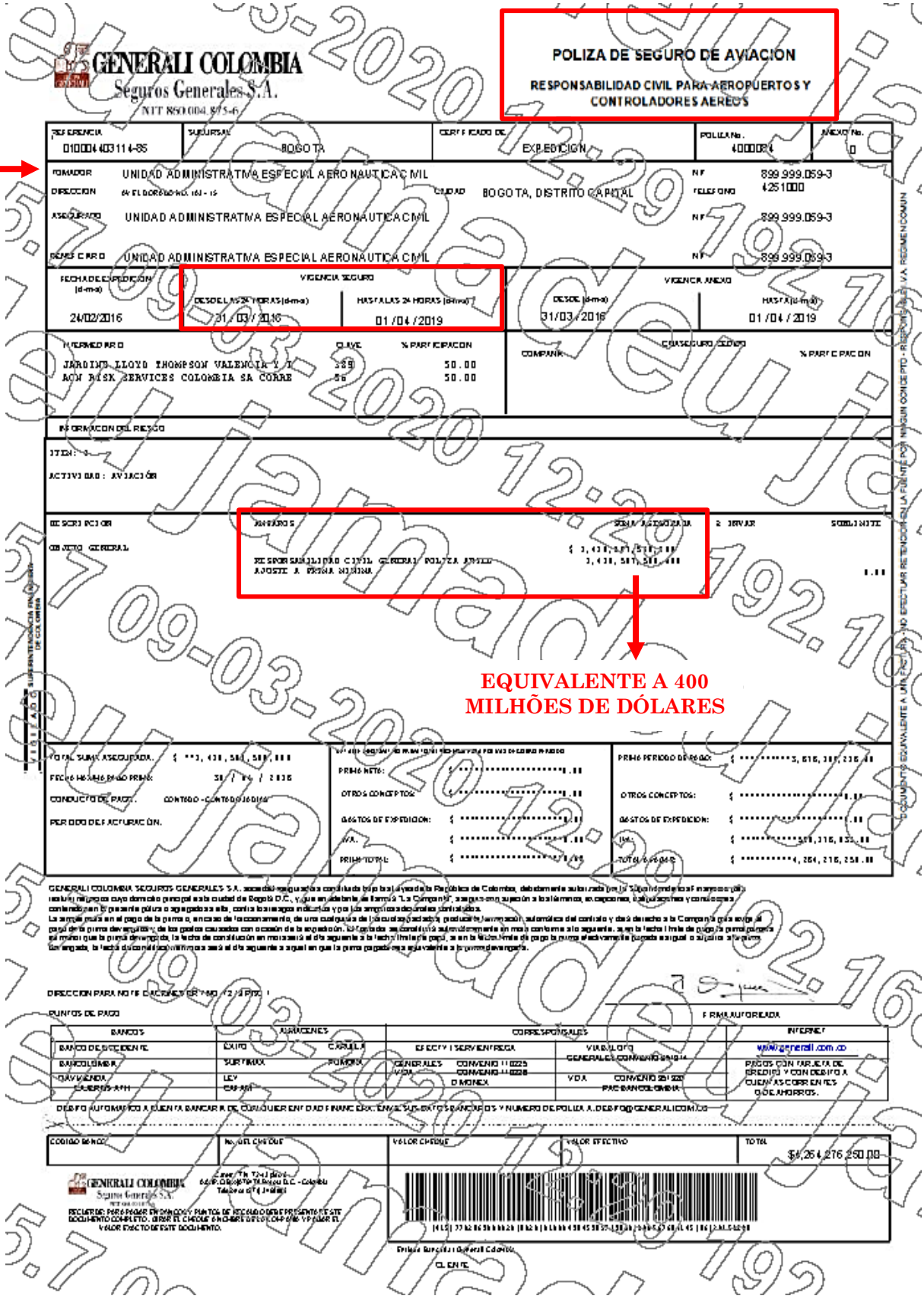
AON UK LIMITED

Authorised Signatory

Aon is not an insurer (or reinsurer) of any of these coverages. Except in the case of Aon's fraud or deliberate misstatement, this Certificate is issued without any liability in any circumstances on the part of Aon UK Limited, or the members of the Aon group of companies or their respective directors and staff, past and present. Claims against Aon in respect of or arising out of this Certificate must be brought exclusively in the English courts and will be governed by English law.

The Policy (ies) are subject to (Re) Insurers Liability Clause LMA 3333 21/06/07

38. Trechos da Apólice de Seguro da Aerocivil:



GENERALI COLOMBIA
Seguros Generales S.A.

POLIZA DE SEGURO DE AVIACION

RESPONSABILIDAD CIVIL PARA AEROPUERTOS Y CONTROLADORES AEREOS

EQUIVALENTE A 400 MILHÕES DE DÓLARES

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

39. Print das mensagens trocadas no Grupo de WhatsApp criado quando da contratação do voo da Chapecoense pela LaMia Corporation SRL:

Rodrigo ernesto Offside creó el grupo "CHAPECOENSE X LAMIA"
Rodrigo ernesto Offside te añadió
[18:17, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Estimada Loredana y estimado Sr Ricardo
[18:17, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Estimado Emerson Chinho
[18:18, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Creado el grupo para flujo de informaciones mas rapidamamente
[18:18, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana
[18:18, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Sigue le contacto del handler en Chapeco
[18:18, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ya estan sabendo que ustedes van a comunicarse
[18:18, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Valter RPTA HANDLER CHAPECO
[18:18, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Sr Valter es el dueño de la empresa RPTA
[18:19, 10/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: seguramente él tiene empresas para indicarte en los otros aeropuertos
[19:09, 10/10/2016] LADB: Hola Rodrigo. Muchas gracias por la información
[17:10, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Buenos dias Sra Loredana
[17:10, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ha visto los correos de ayer ?
[17:10, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Estamos muy preocupados con el tema que se ha presentado de ultima hora por el Banco do Brasil
[18:29, 12/10/2016] LADB: Buenos días Rodrigo si lo vi pero vamos a encontrarle solución. Es importante por favor preguntar en el otro banco mañana. Si dicen que no, la otra opción sería que yo personalmente o que Lamia abran una cuenta en dólares en Brasil. Podrían preguntar en su banco si esto es posible?
[18:44, 12/10/2016] Chinho Di domenico: Vou repassar aos responsáveis
Hoje feriado nacional aqui
Somente amanhã pela manhã
[18:46, 12/10/2016] LADB: Si Chinho aquí también es feriado hoy.
[18:47, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana, escucha esto audio
[18:49, 12/10/2016] Chinho Di domenico: Das taxa que estão cobrando é por ser a conta em "paraíso fiscal"
Ao que entendi
[18:49, 12/10/2016] Chinho Di domenico: Se fosse a conta em outro país que não HK
Nao teria a taxa
[18:50, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ustedes tienen cuenta en otro pais que no sea esto Loredana ?
[18:50, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Brasil es muy restrictivo con repase de plata a otros países
[18:52, 12/10/2016] LADB: Si Rodrigo. Tengo cuenta en España. Voy a pasar esta información en una hora porque no estoy en la oficina
[18:52, 12/10/2016] Chinho Di domenico: 👍
[18:52, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Seria
Mejor creo
[18:53, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ahí tendriamos que rehacer unicamente la pagina del contracto que tiene la informacion del banco
[18:53, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ya firmarla y enviar a emerson

[18:53, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Hoy mismo
[18:54, 12/10/2016] LADB: Ok. Entendido. Procederé con el cambio a esa hoja con información de transferencia.
[18:54, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Y nueva invoice con las nuevas infos
[18:54, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Chevere
[18:54, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Alguna informacion del plan de vuelo?
[18:58, 12/10/2016] LADB: Viajo una persona de Lamia al Brasil. Está en Río de Janeiro desde ayer trabajando en permisos. No contábamos con 12 de octubre feriado. Debemos solucionar todo en dos días. Creo no hay problema
[18:58, 12/10/2016] LADB: A SC debe colaborar
[19:09, 12/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok
[22:02, 12/10/2016] LADB: Hola Rodrigo y Chinho, quisiera hacerles una pregunta muy importante: sería posible que intentáramos conseguir que designen al aeropuerto de Chapeco o de Porto Velho internacional para nuestro viaje? Cuando hicimos presupuesto, usamos Porto Velho porque dice "aeropuerto internacional" en su nombre. Ahora, si no podemos parar allí, tendremos que hacer dos paradas en vez de una cuando vayamos vía a Chapeco. A demás del inconveniente de añadir una parada, el costo nos sube casi 20 mil usd. Podemos intentar por favor hacer pedido para que cualquiera de estos dos aeropuertos se habiliten como internacional?
[12:47, 13/10/2016] Chinho Di domenico: Bom dia
Precisamos levar este assunto para os e-mail
Para copiar a todos
Porém na tele conferência, havíamos falado sobre o assunto do aeroporto de chapecó não ser internacional.
Loredana, falaste que sabia disto.
[12:49, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana, el aeropuerto de chapeco es imposible que hagan eso porque no hay empleados de migraciones y aduana en la ciudad. River Plate y Independiente de Argentina tuvieron que pasar por Florianopolis.
[12:50, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Porto Velho es una ciudad totalmente desconocida a nosotros.
[14:02, 13/10/2016] Ricardo Albacete: Definitivamente el regreso debe ser BAQ-CIJ (Cobija)-IGU (Fox da Iguasu)-XAP.
[14:02, 13/10/2016] Chinho Di domenico: 👍
[14:10, 13/10/2016] Chinho Di domenico: Nosso Depto financeiro está retomando este pagamento e voltaremos com maiores informações
[14:11, 13/10/2016] Ricardo Albacete: Ok
[20:21, 13/10/2016] LADB: Saludos. En pocos momentos nos deben estar dando el permiso final. Estaré confirmando. Alguna noticia sobre el banco? Gracias
[20:22, 13/10/2016] Chinho Di domenico: Vou buscar informações
[20:48, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana
[20:50, 13/10/2016] LADB: Hola Rodrigo
[20:50, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Mi limite de confirmacion para las habitaciones en el hotel ed hoy. Van a querer las habitaciones ?
[20:51, 13/10/2016] LADB: Si. Ya te confirmo la cantidad por favor. Unos minutos. Necesitas nombres y algún dato más?
[20:51, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Por ahora la
Cantidad
[20:51, 13/10/2016] LADB: Ok
[21:01, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Otro tema loredans
Rodrigo ernesto Offside añadió a +55 49 9177-9009
[21:01, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Otro tema sra loredana

[21:03, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: O sr ricardo
[21:03, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok
[21:03, 13/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana
[23:00, 13/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Loredana e Ricardo
Faremos o pagamento sem taxas através da conta do banco da Espanha
Para tanto nosso financeiro necessária outras informações bancárias que solicita no e-mail em curso
Solicito proceder nas informação para efetuarmos o pagamento
Grato
[23:01, 13/10/2016] LADB: Hola Chinho. Recibido. Trabajando en invoice. Enviaremos pronto
[23:19, 13/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
[13:53, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Bom dia Srs
[13:53, 14/10/2016] LADB: Buen dia
[13:53, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Aguardando invoice para sequência de Pgto primeira parcela.
[13:54, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Com depósito Espanha
[13:54, 14/10/2016] LADB: Si en breves minutos estaremos enviando
[13:54, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Ok. Obrigado
[13:57, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Veja o invoice para Pgto das duas parcelas ficando apenas a última para Pgto no retorno. É possível?
[14:03, 14/10/2016] Chinho Di domenico: Pagaremos hoje 75 % do total
[14:04, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Srs
[14:04, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: O invoice deverá vir como no contrato
[14:05, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Hj pagamos 50%
[14:05, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Segunda 25%
[14:06, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: E no retorno o saldo
[14:06, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Assim fica como o contrato
[14:07, 14/10/2016] LADB: Ok. Igual al contrato. 👍
[14:07, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Aguardo invoice de 50%.
[14:30, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana
[14:30, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Por fsvor urgnte
[14:30, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Porque aca en Brasil hay hora limite para hacer transaciones internacionales
[14:30, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Puede enviar las 3 invoices, de una
[14:31, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 50%, 25% y 25%
[14:39, 14/10/2016] Chinho Di domenico: Aguardamos os dados
13h de brasil encerra-se possibilidade do pagamento hoje
Grato
[14:49, 14/10/2016] Ricardo Albacete: ?cuantos pasajeros estiman en ambos trayectos para calcular las tasás de los pasajeros e incorporarlas en la ultima factura?
[14:50, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 40 por abajo
[15:01, 14/10/2016] Chinho Di domenico: Máximo 50 passageiros
[15:03, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana haga con base 50 personas entonces
[15:03, 14/10/2016] Ricardo Albacete: De acuerdo
[15:06, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Dale amigos
[15:06, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Aguardamos
[15:16, 14/10/2016] LADB: Disculpen la demora. Ya envié factura por 50% y ahora enviando
Por 25% del pago del día 17 de octubre 2016. El último pago del 25% no puedo hacer aún

hasta no tener datos de pago de impuesto pasajero. Enviaré luego. Gracias
[15:19, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok!
[15:19, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Con eso ya adelantamos todo
[18:18, 14/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana / Ricardo
Neste momento estamos embarcando em Chapecó para Confins (início do charter 17/10)
Ficarei fora de até de cobertura de celular até final deste dia
Preciso para assim que possível as informações referentes aos aéreos de ida e retorno para poder iniciar a montagem da programação geral que depende principalmente da chegada, saída dos voos. (Rota completa)
Grato
Att
[18:19, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana / Ricardo
[19:22, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Boa tarde
[19:22, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Solicito o invoice da terceira parcela para que possa agendar Pgto no banco e colher assinatura do presidente.
[19:23, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Isso para o dia de hj.
[19:23, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Obrigado.
[22:36, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Exceletne Emerson
[22:36, 14/10/2016] Chinho Di domenico: Comprovante transferência
50%
[0:01, 15/10/2016] Chinho Di domenico: O problema está no voo de retorno apenas Loredana?
Para ida tudo ok?
[0:02, 15/10/2016] LADB: No. al contrario. El problema es el lunes 17 de octubre. Vuelo de ida a Barranquilla es el problema. Anac quiere esperar al lunes. Hoy no dio permiso. Estamos muy sorprendidos y preocupados por esto
[0:03, 15/10/2016] LADB: Por favor llamar alguien como director del Chapecoense. Alguien que explique a Anac porque como empresa extranjera no nos hacen mucha importancia
[0:03, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Imagine eu
[0:03, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Manda contatos de Anac por favor
[0:04, 15/10/2016] LADB: 5 minutos estoy recibiendo de Miguel en Río
[1:28, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Aguardo contato anac para acionar as autoridades locais aqui
Inclusive nosso Prefeito Municipal estará no voo
[1:30, 15/10/2016] LADB: Chinho, no logró contactarme con persona de Lamia en Río. Por favor llámalo tu. El habla portugués
[1:30, 15/10/2016] LADB: Miguel Numero brasil 2do
[1:32, 15/10/2016] +55 49 9177-9009: Chinho....vc vai contatar o Miguel?
[1:33, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Tem que colocar um 9 na frente
[1:33, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Por isso ela nao consegue
[1:40, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Vou passar para Erico este telefone
Eles farão as ligações
Utilizando as autoridades locais em auxílio
[1:41, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Miguel Numero brasil 2do
[1:48, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana tiene que agregar un 9 despues del 68 en el numero que usted ha informado a nosotros. Por eso usted no logra llamarlo.
[1:49, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Eglon Burazeska
[2:10, 15/10/2016] LADB: Entendido Chinho. Pero hace dos horas si pude contactarme. Desde el exterior no hace falta el 9
[2:16, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: +55 (61) 9114-3200 Jorge Souza es un director de área de la anac

[2:16, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Erico
[2:16, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Esse é o numero da pessoa da anac
[13:10, 15/10/2016] LADB: Buenos días
[13:11, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Hola
[13:13, 15/10/2016] LADB: Rodrigo han podido hablar con ANAC? Nuestra persona de Bolivia sigue en Río. Puede viajar a Belo Horizonte para ayudar a llamar o a organizar
[13:14, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana, hemos tenido el telefono ayer a las 21h de brasil. Hoy van a intentar.
[13:14, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Cual es su plan B para el club ?
[13:14, 15/10/2016] LADB: Entiendo Rodrigo
[13:15, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Porque en la verdad todo eso no es una obligacion de ellos.
[13:15, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Hay mucha preocupacion
[13:16, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Van a buscar lograr contato, pero hay mucha preocupacion que la ultima opcion sea un contacto por parte del club
[13:16, 15/10/2016] LADB: Es cierto Rodrigo que no es obligación. Estamos muy preocupados. Por esto en mitad de semana te explicamos que teníamos este problema inesperado y que Anac no estaba colaborando. A última hora nos negaron el permiso. Dicen que esperemos hasta el martes
[13:16, 15/10/2016] LADB: Hicimos el mismo trámite hace unas semanas y nos fue perfecto
[13:17, 15/10/2016] LADB: No había razón para pensar que Anac negaría hacer rápido el trámite
[13:18, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Entiendo, como he dicho. Ellos son un equipo de futbol y no tienen conocimiento de reglas de aviación. Vamos a buscar lograr hablar con la persona indicada. Ojala conteste
[13:22, 15/10/2016] LADB: Rodrigo el plan B es viajar comercial hasta Bolivia y desde ahí hacer el viaje a Barranquilla. El problema es que hay que dormir en Sao Paolo y de regreso que abran ANAC el martes si podríamos obtener el permiso para regresar. También buscamos otras empresas charter pero mismo problema con permisos
[13:23, 15/10/2016] LADB: Es importante hablar con ANAC. Es una indisposición de parte de ellos por ser nosotros extranjeros
[13:31, 15/10/2016] LADB: Otro plan es una chartera que conseguimos ayer que está en este momento averiguando si puede hacer el viaje a Bolivia. Estamos presionando para que nos den respuesta ahora mismo. Estamos informando. Pero por favor apoyarnos con llamada a Anac. Gracias
[13:32, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Estamos en eso
[13:40, 15/10/2016] LADB: Ok: Chartera no puede viajar fuera de Brasil. Entonces, plan C sería: Belo Horizonte - Corumba (chartera) autobús (20 minutos) a Puerto Suárez (cruce de frontera) y Lamia recoge y lleva a Barranquilla (stop para combustible en Leticia Colombia). Tendríamos que salir más temprano. Preferiblemente 10am de Belo Horizonte. Para retorno, Lamia lleva Barranquilla hasta Ciudad del Este (stop para combustible en Leticia Colombia) y Ciudad del Este a Iguazú en autobús (40minutos) en Foz de Iguazú recoge chartera hasta Chapeco.
[13:45, 15/10/2016] LADB: Rodrigo por favor incluye a estas dos personas al grupo de Lamia. Gracias
[13:46, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Mandame
[13:46, 15/10/2016] LADB: Miguel Quiroga
[13:46, 15/10/2016] LADB: Marco Rocha
Rodrigo ernesto Offside añadió a Marco Rocha
Rodrigo ernesto Offside añadió a Miguel Quiroga
Ahora eres admin. del grupo
[14:46, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana

[14:46, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: En que punto ha parado el tramite ?
[14:46, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Que permiso hace falta ?
[14:47, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Cuéntame mas como es el tema para que sepamos bien y caso logremos el contacto no percamos tiempo
[14:55, 15/10/2016] LADB: La empresa Lamia Corporation presentó todos documentos para registrarse ante Anac pero el proceso no pudo terminarse en los días de la semana porque solo trabajaron 3 días martes jueves y viernes
[14:56, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Hay algun numero de proceso etc?
[14:56, 15/10/2016] LADB: Sin este registro la empresa puede volar a Brasil pero sin pasajeros. Cuando llevamos a la selección nacional dijeron ok pero ahora dicen que esperemos más días
[14:57, 15/10/2016] LADB: Miguel debe tener un número de proceso. El está en camino a aeropuerto en Río a reunirse con chartera de opción C
[14:58, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Importante poner la información acá para que caso logremos contacto, tengamos de inmediato
[17:16, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Necesitamos el numero del proceso, numero de protocolo del tema con anac, con urgencia
[17:16, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: No logro hablar con miguel
[17:17, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: No contesta y tampoco responde el mensaje de texto enviada
[17:20, 15/10/2016] +55 49 9177-9009: Também preciso número processo
[17:20, 15/10/2016] Miguel Quiroga: Hola Rodrigo el número de proceso no tenemos por qué la anac no lo aceptó sin la traducción
[19:12, 15/10/2016] Chinho Di domenico: **http://www.conmebol.com/es/chapeco-pueblo-chico-futbol-grande**
[19:22, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 👏🏽
[19:22, 15/10/2016] LADB: Rodrigo ernesto y Chinho, estamos reunidos con chartera para plan C. Si no se ha logrado nada con ANAC yo opino que contratemos chartera
[19:23, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Como seria el plan?
[19:23, 15/10/2016] LADB: Sentimos mucho mucho este problema y queremos cumplir con ustedes de la
Mejor forma. Excelente la nota enviada por Chinho sobre el equipo. Que opinan? Cerramos con la chartera?
[19:24, 15/10/2016] LADB: Ok: Chartera no puede viajar fuera de Brasil. Entonces, plan C sería: Belo Horizonte - Corumba (chartera) autobús (20 minutos) a Puerto Suárez (cruce de frontera) y Lamia recoge y lleva a Barranquilla (stop para combustible en Leticia Colombia). Tendríamos que salir más temprano. Preferiblemente 10am de Belo Horizonte. Para retorno, Lamia lleva Barranquilla hasta Ciudad del Este (stop para combustible en Leticia Colombia) y Ciudad del Este a Iguazú en autobús (40minutos) en Foz de Iguazú recoge chartera hasta Chapeco.
[19:36, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Cual seria la prevision de tiempos de vuelo y llegada en barranquilla?
[19:38, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Cual la empresa chartera nacional ?
[19:38, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Cuanto mas informaciones, mejor
[19:39, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Srs
Vou submeter o Plano C aos demais Envolvidos aqui e depois nos pronunciaremos (prazo máximo para esta confirmação??)
Considero:
- 10 am para saída = ok
- precisamos garantir a ida pelo plano c, ao menos, para um menor prejuízo de programação geral

- alguma possibilidade de tentarmos na segunda-feira refazer plano de voo para retorno (mantendo o que seria o ideal??)
[19:55, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Y de belo horizonte / corumba ?
[19:55, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Que tipo de aeronave?
[19:55, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Usted va a estar con el plantel en esto tramo?
[19:57, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Tiempo estimado
[19:59, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: ?
[20:07, 15/10/2016] Miguel Quiroga: De Pto Suarez a Leticia 3 horas y de ahí 2:00
[20:07, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Y de Belo Horizonte hacia Corumba ?
[20:08, 15/10/2016] Miguel Quiroga: Es 3:00
[20:27, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana,
A las 16h van a hacer una reunion en el hotel y 17h confirman la operacion
[20:29, 15/10/2016] LADB: Hola Rodrigo. Me parece bien. Se pudo hablar con alguien en Anac? O esa posibilidad ya no existe? Nosotros nos encargamos de todo, del autobús, del traslado entre un avión y otro. Para el regreso seguimos intentando con Anac para evitar tener que hacer lo mismo. Problema es que el lunes también es feriado
[20:39, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok
[20:39, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Emerson
[20:40, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Poderia tirar fotos dos sacos da rouparia ?
[20:40, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: E quantos sao
[20:45, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
Após nossa reunião, retorno com a decisão do clube e trago as fotos das bagagens
Chinho Di domenico añadió a +55 49 9987-2397
Chinho Di domenico añadió a +55 49 9933-9090
[22:40, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Add ao grupo nosso Presidente Sandro e nosso Diretor Mauro
[22:41, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Segue nossa confirmação e considerações
[22:42, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana
[22:44, 15/10/2016] Miguel Quiroga: Confirmado el vuelo
[22:45, 15/10/2016] Chinho Di domenico: 45X45x45cm = 13 volumes
[22:46, 15/10/2016] Chinho Di domenico: 45x90x45cm = 2 volumes
[22:48, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 18 en total de utileria
[22:48, 15/10/2016] Chinho Di domenico: 22 volumes
[22:48, 15/10/2016] Chinho Di domenico: São todos estes das fotos
[22:48, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Pero como es un Atr, creo que las maletas personales tambien van a necesitar bajar
[22:49, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Mais bagagens pessoais
[22:50, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Qual aeronave
ATR-72 600
?
[22:51, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Caso afirmativo para esta aeronave, não teremos problemas para carga, já utilizamos esta aeronave
[22:56, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
Aguardamos então as confirmações oficiais e demais dados
Informações sobre relação de passageiros, (já tenho disponível)
[23:27, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Excelente Loredana
[23:28, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Perfecto
[23:28, 15/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Quedamos así
[23:28, 15/10/2016] Chinho Di domenico: Ok Loredana
Ficamos no aguardo das confirmações oficiais por escrito para bem nos programarmos
[23:29, 15/10/2016] +55 49 9987-2397: De acordo pessoal
[0:32, 16/10/2016] LADB: Rodrigo Chinho, hay flexibilidad para salir más tarde de Belo

Horizonte si prefieren. No hay problema en salir a medio día o 1pm. Prefieren esta hora?
[1:11, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Se possível manter o programado
10h
[1:12, 16/10/2016] LADB: Perfecto. Ok 10h está bien
[1:13, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
Grato
[1:18, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok
[2:58, 16/10/2016] Marco Rocha: En lo referente al almuerzo hay un hotel 4 estrellas "El pantanal " y el chef indica si tienen una dieta y cantidad de personas
[3:01, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Sí, tenemos
[3:01, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 39 personas
[3:02, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Un minuto para la dieta
[3:02, 16/10/2016] Marco Rocha: Si me pueden pasar para presentar y que preparen
[3:16, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Rodrigo
48 personas
[3:17, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok
[3:27, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Confirmando
48 pessoas delegação
Segue cardápio
[3:28, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Excelente Chinho!
[3:28, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Obg
[3:29, 16/10/2016] LADB: 👍recibido
[3:36, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Ok loredana
[3:40, 16/10/2016] Marco Rocha: Necesito la lista o fotografía de los pasaportes para ir llenando los formularios de migración
[3:41, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Vamos a enviar un listado
[3:45, 16/10/2016] Marco Rocha: Si pueden mandarme las fotos de los pasaportes para los archivos de migración ?
[3:48, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Fotos creo que va ser muy pesado
[3:49, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Emerson va a preparar un listado con
[3:49, 16/10/2016] Marco Rocha: Si lo puedes subir a un PDF
[3:49, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Nombre y apellindos
Numero pasaporte
Fecha nacimiento
Fecha caducidad
[3:49, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: O necesitas si o si pdf?
[4:05, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: ?
[4:13, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Em 5 minutos
[4:14, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Emerson chinho = una maquina imparable
[4:15, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 😊
[4:16, 16/10/2016] Chinho Di domenico: 😂
[4:16, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Segue
[4:17, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 👏🏽
[4:17, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 🤔
[4:17, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 👏🏽
[4:21, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Sugestão para distribuição de assentos para aeronave
AVRO RJ-85
Se possível
[4:22, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Em seguida mando sugestão para ATR

[13:15, 16/10/2016] LADB: Buenos días: Chinho/Rodrigo Ernesto. Tenemos la siguiente petición importante: la empresa Flyway que realizará el viaje interno quiere ver pago en su cuenta antes de salir de Belo Horizonte. Estoy trabajando para tener pago cash 9am en un banco de USA pero es riesgo que algo pueda pasar. No deberia pasar nada pero existe riesgo. Entonces, quiero proponerles, que el pago del 25% que corresponde al día lunes, por favor lo realicen en reales directamente a la cuenta Banco de Brasil de Flyway hoy (cuanto antes) ellos hacen factura a ustedes, yo modificó el contrato. Por favor, es esto posible?
[13:40, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Bom Dia
Sr Erico, responsável por isto, poderá nos responder.
Aguardamos manisfestante sobre esta possibilidade.
[13:51, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Estamos aguardando a chegada aqui em BH do nosso presidente e do diretor financeiro, (estão em voo de XAP CNF neste momento)
Chegam aqui as 12h
Então poderemos levar a eles este assunto para a decisão.
[13:52, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Esta conta seria em Banco com sede no Brasil???
[13:52, 16/10/2016] LADB: Entendido Chinho. Estamos en stand by. Lamia está volando hoy a Puerto Suárez para estar organizando todo
[13:53, 16/10/2016] LADB: Si sería banco Brasil agencia 3075-9
[14:01, 16/10/2016] LADB: Entendido perfectamente. Voy a preparar carta ahora mismo
[14:14, 16/10/2016] +55 49 9987-2397: Estamos de acordo com pagamento para flyways
Necessitamos para isso está carta, este aditivo de contrato dando conta desta transação, para então efetuarmos o pagamento.
Porém temos receio que isto possa ser feito hoje, domingo.
Faremos através de TED e cSo não possa ser feito hoje, será feito amanhã às 08:00h am
[14:15, 16/10/2016] +55 49 9987-2397: Ficamos no aguardo do aditivo de contrato
[14:29, 16/10/2016] LADB: Enviando por email y preparando invoice
[14:41, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Nosso ADM solicita que neste aditivo, carta, conste também os dados bancários para onde direcionamentos o pagamento
[14:51, 16/10/2016] LADB: Enviando vía correo ahora mismo.
[14:52, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Esta claro! Gracias
[15:12, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
[15:55, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
A que horas poderá me passar as informações oficiais de embarque, etc...
Preciso divulgar estas informações bem como programar toda a sequência do voo
Estes detalhes são muito importantes e necessito deles.
Informações gerais:
- balcão para chek-in
- portão embarque
- horários
- número do voo
E todas as demais informações pertinentes
Grato
[16:12, 16/10/2016] LADB: Hola Chinho, disculpa por la demora. Flyway en escritorio ahora enviando para mí esta información.
[16:12, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
[16:12, 16/10/2016] LADB: Yo envió documento oficial con todos los detalles en menor tiempo posible.
[16:12, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Grato
[16:13, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Os detalhes do local para refeição em Corumbá

tbm por favor
[17:12, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Essa operacao bancária somente poderá ser efetuada amanhã pela manhã as 08h
Tentamos fazê-lo ainda hoje, mas não é possível por ser domingo.
Vale lembrar que o valor está em aplicação e por este fato, precisa ser processada a baixa deste valor para então efetuar a transferência.
Impreterivelmente até as 09h de amanhã pela manhã este valor já estará disponível na conta enviada.
Será feita através de TED e tão logo efetivada envio os comprovantes.
Aguardo vossas considerações
Att.
[17:17, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana
[17:17, 16/10/2016] LADB: Ola Rodrigo
[17:17, 16/10/2016] LADB: Entendí bien. Estoy hablando con flyways
[17:17, 16/10/2016] LADB: No te preocupes. No debe haber problema. Ellos entienden. Solo que debo confirmar 100% y escribo en minutos
[21:26, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Alguma novidade referente à confirmações oficiais de voos ??
(Necessito montar programação para amanhã)
Grato
[21:46, 16/10/2016] LADB: Hola Chinho, disculpa. Tengo todo listo. Solamente quería confirmar con tripulación unos detalles pero ellos van en vuelo ahora a Corumba. Estaba esperando que llegaran. Pero voy a enviar la información que tengo ahora mismo y más tarde con la confirmación envio el resto
[21:46, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
[21:47, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Necessito principalmente as informações oficiais da saída de Pampulha
Grato
[21:51, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: De mañana principalmente Loredana
[21:52, 16/10/2016] LADB: Enviando en minutos por email
[21:53, 16/10/2016] LADB: Trabajando en información específica hora de comida, dirección, tipo autobus, etc. Esto trabajando tripulación y personas que van en el vuelo ahora para Puerto Suárez. Está es la razón que no tengo información completa
[21:56, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Contacto de la persona mañana de la Flyways por fa
[21:56, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Edvard Lima Off Side Logística Esportiva
[21:57, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Edvard Lima va a estar a las 07h45 de la mañana en el aeropuerto da Pampulha
[21:57, 16/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
Grato
[21:58, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Él trabaja conmigo y va a estar antes del plantel en el aeropuerto para preparar los boardings y esperar la utileria, que va a llegar a las 08h30
[22:04, 16/10/2016] LADB: Ok Rodrigo ernesto. Por flyways tenemos estos dos líderes
[22:06, 16/10/2016] LADB: Diego
[22:06, 16/10/2016] LADB: Adriana Fly
[22:06, 16/10/2016] LADB: Esta información en documento oficial que enviaré en pocos minutos
[22:08, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok
[22:08, 16/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Gracias
[2:39, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana

Temos mais Alguma informação com relação aos voos de ida e retorno??

Voos
(Numeros/código)
Rotas definitivas
Horários
Preciso que entenda que para nós estes dados são fundamentais para a organização interna
Tenho uma delegação de 48 pessoas que necessito passar estas informações oficiais
Fico no aguardo
Obrigado
[2:44, 17/10/2016] +55 49 9987-2397: Perfeito Chinho, precisamos das informações, principalmente porque temos um grupo de atletas que tem suas atividades totalmente controladas, e assim não sabemos hora para refeições, deslocamentos, treinamentos ou recuperação, Grato
[3:05, 17/10/2016] LADB: Hola a todos. Acabo de confirmar con Miguel Quiroga todos los detalles. Ellos ya están en Puerto Suárez. Dos minutos envió el email con datos
[3:06, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
Grato
[3:06, 17/10/2016] +55 49 9987-2397: Ok grato
[3:15, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Estoy seguro que va a salir todo 100%. Estoy embarcando en una hora para panama y desde alla para barranquilla.
Loredana ya ha entendido el nivel de profesionalidad del club y eso es importante porque va a ser un juego historico al club.
[3:15, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Buenas noches a todos
[3:20, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Obg Rodrigo
Boa viagem a vc
Nos encontramos em BAQ
Miguel
Me informa por favor o fuso horário de puerto suarez
Que horas são agora aí?
[3:21, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Penso que teremos muito pouco tempo para o translado / imigração / almoço
Para poder voar as 15:00h
[3:21, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Em Belo Horizonte agora = 23:21h
[3:22, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Em Puerto Suarez ???
[3:28, 17/10/2016] +55 49 9987-2397: Chinho, ficou mantido horário do voo daqui de Pampulha para 11:00 horas?
[3:29, 17/10/2016] Miguel Quiroga: 21:30
[3:29, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Bolivia 2h menos
[3:29, 17/10/2016] Miguel Quiroga: Si
[3:29, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Colombia 3h menos
[3:30, 17/10/2016] +55 49 9987-2397: Lá devem ser 2 horas a menos, chegarmos às 11:30 local para saída as 15 horas local, teremos 3:30 horas para almoçar e passar
[3:31, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
Perfeito
Entendido
Grato Micky
[3:31, 17/10/2016] Miguel Quiroga: Saludos
[3:36, 17/10/2016] +55 49 9987-2397: Chinho, confere meu raciocínio?
[3:41, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Perfeito
[11:45, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana

Bom dia
Iniciamos o processo do pagamento referente aos 25%
Porém encontramos um equívoco antes não percebido.
Este valor de 25% refere-se a U$ 33.750,00
E não U$ 37.750,00 como no aditivo.
Vamos continuar no processo do pagamento, mas necessitamos que possa ser corrigi este termo, como valor correto.
Grato
att
Em domingo, 16 de outubro de 2016, Chinho . <chinho@chapecoense.com> escreveu:
Senhores
Essa operacao bancária somente poderá ser efetuada amanhã pela manhã as 08h
Tentamos fazê-lo ainda hoje, mas. Ao é possível por ser domingo.
Vale lembrar que o valor está em aplicação e por este fato, precisa ser processará a. Atiça deste valor para então efetuar a transferência.
Impreterivelmente até as 09h de amanhã pela manhã este valor já esta…
[11:47, 17/10/2016] LADB: Hola Chinho. Voy a entender mejor. Un momento por favor.
[11:49, 17/10/2016] Chinho Di domenico: 135.000,00
50% = 67.500
25% = 33.750
25% = 33.750
[11:49, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Este foi o contrato
[11:50, 17/10/2016] LADB: Si. Correcto. Así es.
[11:50, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Então a parcela de hoje que devemos repassar a flyways é de 25% ou
33.750,00
[11:50, 17/10/2016] Chinho Di domenico: No aditivo veio 37.750,00
[11:50, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Procederemos no pagamento de 33.750
[11:50, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ok?
[11:50, 17/10/2016] LADB: Ah. Disculpa Chinho. Si
[11:51, 17/10/2016] LADB: Mi equivocación seguramente. Invoice están bien
[11:51, 17/10/2016] LADB: Aditivo problema.
[11:51, 17/10/2016] LADB: Corrigiendo ahora mismo
[11:55, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
Grato
[11:55, 17/10/2016] LADB: Ya enviado a email la corrección
[11:56, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Conferido
Chinho Di domenico añadió a +55 49 8801-7662
[12:11, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Srs Erico e Decio me falam que na carta consta uma conta porém no invoice é outra
[12:11, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Eles estão copiados aqui
[12:11, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Poderia resolver esta questão
[12:14, 17/10/2016] LADB: Chinho, yo use la cuenta que estaba en el contrato entre Lamia y Flyways. Puede ser que después más tarde enviaron invoice con una cuenta diferente. Voy a confirmar. Pero importante pagar como invoice. Yo modificó ahora mismo el aditivo carta
[12:15, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ok Decio
Ok Erico
?
[12:16, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Ok
[12:19, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Apenas para informar a conta do invoce é uma conta

particular e não da empresa
[12:20, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Estou com o Grochot. ....
[12:21, 17/10/2016] LADB: Disculpen pero sería posible que se comuniquen directamente con Flyways para resolver pregunta?
[12:21, 17/10/2016] LADB: Ricardo Flyway
[12:25, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Ok
[12:25, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Irei ligar
[12:27, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Já vai me retornar o rodrigo
[12:27, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Ricardo
[12:35, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Falei com Adriana
Da flyways que está no aero
Estão aguardando para seguir com despacho de bagagem e check-in
Falou mesmo que este assunto é com Ricardo
[12:35, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Na base em Pampulha está tudo parado aguardando ok do pagamento
[12:45, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Já foi
[12:45, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Estou enviando copia
[12:45, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Pagamento ok?
[12:45, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Ok
[12:46, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Erico
[12:47, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Manda a cópia para o Ricardo também da Flyways
[12:47, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Sim
[12:47, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Já estou passando tbem
[12:55, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Já enviado copia para flywats
[12:55, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
[12:55, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Flyways
[12:56, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Iniciou check-in na Pampulha
Assomais chegar tripulação farão despacho de bagagens
[13:54, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Estou encontrando dificuldades com pessoal da flyways
[13:54, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Não confirmam saída as 11h
[13:54, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Nao apareceu tripulação ainda
[13:56, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana, no esta todavia la tripulacion y por eso no confirman la salida a las 11h
[13:57, 17/10/2016] LADB: Rodrigo, la tripulación tengo entendido que llega a las 10am de otro vuelo pero si está confirmado a las 11h. Estoy comunicándome en este momento con Flyways
[13:58, 17/10/2016] Chinho Di domenico: As pessoas da flyways aqui no aero (Adriana) não tem sequer esta informação
[13:59, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Las personas de Flywayns del aeropuerto estan sin informaciones a respecto de eso
[14:01, 17/10/2016] Miguel Quiroga: Hola hable con Ricardo de Flyways y en media hora están solucionando la llegada de los pilotos ,para poder despegar a las 11
[14:06, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Me fala o nome da pessoa com quem está tratando, pois aqui na Pampulha ninguém tem informação sobre tripulação
[14:08, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Adriana conversou agora com Trevisani
Disse que não sairá às 11h
Terá atraso,
Mas quanto tempo de atraso??
E a conexão em puerto suares???
[14:08, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Não falam sequer o tempo de atraso

PROBLEMAS NO EMBARQUE EM BH

[14:11, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Hay desencuentro de informaciones entre Ricardo y el mostrador
[14:15, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Me preocupa sim
Pois informações dão conta que um voo da fly foi cancelado esta manhã por falta de tripulação.
Estou com atletas aqui sem saber que horas sairemos
Mostrado pode ser de 30 minutos até mais de duas horas
O que faço
As conversas do pessoal da Fly aqui me deixam mais preocupados ainda
[14:21, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Não temos estimado de hora pra sair
[14:39, 17/10/2016] +55 49 9987-2397: Alguma posição do voo ?
[14:39, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ainda não
[14:40, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Aguardando pronunciamento do Ricardo
[14:41, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Não sairá às 11h
Terá atraso
Estou aguardando a confirmação do tempo do atraso para. Sisas decisões de como proceder
[14:54, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Micky
Ricardo nos informa que voo sairá daqui somente as 15h
Peço informações referente a sequência do voo em puerto suareZ
[14:54, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Teremos algum problema
[15:01, 17/10/2016] LADB: Hola Chinho, que problema. Lo sentimos muchísimo. No hay inconveniente con secuencia de vuelo. Estamos coordinando cambios ahora mismo y enviaremos nuevo plan. Se retrasa todo pero no se suspenden nada.
[17:14, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Para bem nos programarmos necessito que me CONFIRMEM OFICIALMENTE qual horário da saída do voo da Pampulha
Tudo ok com tripulação??
Já definido??
Já confirmado??
Não quero sair novamente do hotel e separar-me com a mesma situação de incerteza no aeroporto da Pampulha
Aguardo a confirmação
[17:24, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Para bem nos programarmos necessito que me CONFIRMEM OFICIALMENTE qual horário da saída do voo da Pampulha
Tudo ok com tripulação??
Já definido??
Já confirmado??
Não quero sair novamente do hotel e separar-me com a mesma situação de incerteza no aeroporto da Pampulha
Aguardo a confirmação
[17:41, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Muito bom Micky
[17:41, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Mas...
[17:41, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Vocês todos precisam entender que estou numa situação bastante complicada, constrangedora, principalmente inusitada na nossa história dos aéreos
Estou numa posição de:
- contrato assinado
- valor pago
- nenhuma confirmação acertiva

- devo explicação é solução para 48 pessoas da delegação
- hotel que precisei retornar e tenho despesas extras planejada, que. Ao são poucas
- empresa de ônibus me cobrando posição
Preciso de uma ação mais firme de todos vocês no sentido de RESOLVER ESTA SITUAÇÃO
Solicito a compreensão, bem como reitero a. Ida cobrança
-
[18:06, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
[18:06, 17/10/2016] Chinho Di domenico: A situação aqui bastante complicada
Necessitamos uma definição por parte da flyways
[18:07, 17/10/2016] LADB: Chinho, estoy intentando resolver con Flyways. Ricardo Burger no me contesta. Estoy haciendo todo lo posible. Estoy muy preocupada también
[18:11, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Micky
Necessito de uma posição confiável
Não existe a possibilidade desse voo sair às 15h da Pampulha
Não tem sequer tripulação no aeroporto
[18:17, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Qual o Plano D
[18:49, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Diante da incerteza, já com contato particularmente feito com outra empresa, quero dar conta que posso cancelar as operações com a FLYWAYS.
Assim firmo contrato com está outra empresa que me levará até Corumbá, com saída daqui perto das 18h
Par seguir voo em puerto suares
Arco com o valor para este novo frete e Depois, nosso departamento jurídico aciona a empresa legalmente para reaver os valores por quebra de contrato
Necessito que me confirmem que esta operação não será realizada pela FLAWAYS E DESTE MODO DOU SEQUÊNCIA NA TRATATIVA QUE JÁ INICIEI
[18:51, 17/10/2016] +55 49 9987-2397: Perfeito Chinho, é um absurdo o que esta empresa está fazendo, pedindo pgto sem ter tripulação para voar, temos que acionar judicialmente
[18:51, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Que coisa
[18:52, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Tentei ligar pra a diretora da Flaways e ela não atende
[18:55, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Falei agora com Ricardo flyways....Disse que tiveram problemas com um copiloto e que estaria indo um de uberlandia...previsao de inicio vôo 15.30hs.
[18:56, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Chinho....veja se isso procede no balcão aí em pampulha
[18:56, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Segue minha conversa agora com a Eliane diretora
[19:13, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Micky
Loredana
Programação para saída 16h
Pergunto:
- aeroporto de Corumbá tem autorização para pousos após por do sol???
Tenho informações que não
[20:00, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ao que parece tudo pode estar ok
Aeronave no pátio
Reabastecendo
Delegação na sala de embarque
Estamos orando, de verdade
[20:01, 17/10/2016] LADB: Chinho, nuevamente, muchas veces, disculpa por todo este

PROBLEMA FLYWAYS

problema. Lamia es empresa sería. Hicimos un esfuerzo en contratar a Flyway en poco tiempo. Que bueno que están en camino
[20:01, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Boa viagem a todos
[20:02, 17/10/2016] +55 49 8801-7662: Vai dar tudo certo
[20:02, 17/10/2016] LADB: Los esperamos en Corumba
[20:15, 17/10/2016] Miguel Quiroga: Ya despegaron?
[20:16, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Não
[20:16, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Está reabastecendo ainda
[20:16, 17/10/2016] +55 49 9987-2397: Ainda aguardando, acho que abastecendo
[20:17, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Acabou reabastecimento, já retirou escada
[20:17, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Acredito que mais 20min e decola
[20:17, 17/10/2016] Miguel Quiroga: Ok
[20:18, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Acredita que teremos condições de seguir voo em PSZ
[20:18, 17/10/2016] Chinho Di domenico: ?
[20:19, 17/10/2016] Chinho Di domenico: Ou teremos que pernoitar ?
[20:47, 17/10/2016] +55 49 9177-9009: Agora vai.....Boa viagem.
[20:48, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Excelente!
[23:16, 17/10/2016] Miguel Quiroga: Ya llegaron ?
[23:27, 17/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Necesito informaciones de como va el tema para preever la cena en el hotel
[23:36, 17/10/2016] Miguel Quiroga: Hola Rodrigo , la cena ya estaba lista para llevar , pero mira la Dgac de Bolivia nos dio media hora más , si en media hora no salimos pernoctamos acá , que yo creo que es lo más probable. Se hizo todo lo imposible y pues no nos Alcanzó nuestro esfuerzo voy a coordinar hotel en Corumbá y mañana despegamos a las 5:20 de la mañana
[0:18, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Pousamos agora
[0:21, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores
Sobre a sequência do voo
Temos posição?
Segue ainda hoje ??
[0:21, 18/10/2016] +55 49 8801-7662: Que bom Chinho....
[0:22, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Ok Decio
[0:22, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Lembro que seguir somente amanhã
Teremos mais um dia de desgaste e aí já é véspera de jogo
[0:22, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Ideal é seguir hoje
[0:43, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Marco
[0:43, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Sou Micky
[0:44, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Estou de ida ao aeroporto a Dejar Las cosas Sel equipo
[0:44, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Espera-me em el aeropuerto por favor
[0:44, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Saliendo Sel aeropuerto
[0:45, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Lore
[0:45, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Soy Miguel
[2:40, 18/10/2016] Miguel Quiroga: Chinho
[2:41, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Olá
[2:44, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Fala Micky
[13:40, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana bom dia
Estou solicitando que nosso pessoal verifique o pagamento
[13:42, 18/10/2016] LADB: Buen Día Chinho. Agradecida. Feliz viaje
[13:43, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Obg

Vai dar tudo certo
[13:44, 18/10/2016] Miguel Quiroga: Chino não esquece do desconto por favor
[13:47, 18/10/2016] Chinho Di domenico: 👍
[13:47, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Foi lançado
[13:47, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Tudo ok
[14:13, 18/10/2016] Miguel Quiroga: Ok meu hermão
[14:17, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Miguel
[14:17, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Cuando ellos despeguen, avisame la prevision de arribo aca en Barranquilla por fa. Tengo muchos detalles a coordinar
[14:18, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Hora local, por favor, cuando tenga la info
[14:19, 18/10/2016] Miguel Quiroga: Ok
[16:55, 18/10/2016] Ricardo Albacete: ETA BAQ 15:30 Colombia time.
[17:42, 18/10/2016] Ricardo Albacete: Aterrizando en Cobija
[17:50, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok
[18:41, 18/10/2016] Marco Rocha: Haciendo migración en Cobija
[19:03, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Tivemos que sair do aeroporto
Pegar táxis e ir até a divisa pra carimbar a saída
Absurdo, mas tão tem este serviço no aeroporto
[19:03, 18/10/2016] +55 49 8801-7662: Meu Deus Chinho
[19:03, 18/10/2016] +55 49 8801-7662: Que coisa
[19:05, 18/10/2016] +55 49 9987-2397: Sim
[19:05, 18/10/2016] Chinho Di domenico: É amigo
Como so chegaremos em
Casa na quinta-feira Se Deus Quiser, estou me preparando pra o que ainda poderá acontecer
[19:06, 18/10/2016] +55 49 8801-7662: Todos tiverem que descer do avião??
[19:06, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Descer do avião
Pegar táxi
Ir a fronteira com brasil
Carimbar saída bolivia
[19:07, 18/10/2016] +55 49 8801-7662: Em que cidade e isto???
[19:08, 18/10/2016] +55 49 8801-7662: Mas não teria que fazer à migração apenas em Barranquilla
[19:09, 18/10/2016] +55 49 9177-9009: Vcs já estão contatando o Rodrigo Moser da anac para o retorno?
[19:11, 18/10/2016] +55 49 9987-2397: Já Erico
[19:12, 18/10/2016] +55 49 9177-9009: Blz..tomara que pelo menos a volta Seja possível
[20:04, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Informaciones de la empresa que va a recibir el charter aca en Barranquilla es llegada del vuelo a las 17h
[20:04, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Menos mal porque hay mucha lluvia en esto momento aca
[20:06, 18/10/2016] LADB: Bueno Rodrigo la verdad es que en esta industria lamentablemente estamos expuestos a que las autoridades hagan muchas veces lo que les parece. Esto en Cobija es una escala técnica. Hablamos ayer y hoy antes de despegar con todos en Cobija y nos confirmaron un procedimiento. Hoy llegamos y nos hacen otro procedimiento. Lamentamos el retraso
[20:12, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Barranquilla en esto momento. 13h13 de la tarde.
[20:23, 18/10/2016] Chinho Di domenico: Aqui bolivia
Lá Colômbia
Nas duas necessário
[20:53, 18/10/2016] +55 49 8801-7662: 👍🏻👍🏻👍🏻👍🏻

PROBLEMA EM CORUMBÁ

[21:06, 18/10/2016] Ricardo Albacete: Salieron 13:33 hora colombia 3:45 en ruta. ETA 17:20 BAQ
[21:07, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ok
[21:07, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Gracias
[0:43, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Llegaron
[0:43, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Finally
[0:44, 19/10/2016] +55 49 8801-7662: 👍🏽👍🏽👍🏽👏🏽👌🏽
[0:44, 19/10/2016] +55 49 8801-7662: Que noticia boa...
[0:45, 19/10/2016] +55 49 8801-7662: Gracias
[0:45, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 🤷🏽
[0:47, 19/10/2016] Chinho Di domenico: In BAQ
[0:47, 19/10/2016] Chinho Di domenico: GLORIA A DEUS
[1:05, 19/10/2016] +55 49 9177-9009: UFA....Tem coisa boa reservada pra nós amanhã. Bom descanso.
[1:05, 19/10/2016] +55 49 9987-2397: 👍🤷🤷
[1:06, 19/10/2016] +55 49 9177-9009: A vai ganhando. ...Acho que sobe 2 a 1 no vila
[15:46, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Bom dia a todos
Erico / Decio
Favor conferir e-mail
Loredana
Acredito ser pertinente para que tenhamos a possibilidade de chegar em chapecó amanhã
Aguardamos o contato
[15:53, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana
Micky
Qual seria o plano de parada para reabastecimento, antes de Ciudad de Lest
Qual local e quais os trâmites da parada
Rotas e horários estimados
[17:03, 19/10/2016] +55 49 8801-7662: Loredana, a Anac não autorizou o voo direto pra o Brasil??? Vc tem uma cópia do documento da solicitação???
[17:07, 19/10/2016] LADB: Buen Día, no ha negado autorización pero no responde a tiempo. Ese es el problema principal con ANAC. Miguel está llamando esta mañana. Envió copia solicitud en poco momento
[17:08, 19/10/2016] +55 49 9177-9009: Chinho
[17:08, 19/10/2016] +55 49 9177-9009: Bulligon falou com Rodrigo moser anac
[17:09, 19/10/2016] Chinho Di domenico: E então ?
[17:12, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Alguma novidade Erico quanto a conversa do Buligon com Moser da Anac ??
[17:20, 19/10/2016] +55 49 9987-2397: O Prefeito, Alcaide de Chapeco está conosco e solicitou protocolo feito com Anac que poderia nos auxiliar, mas até agora ninguém se pronunciou, precisa um dcto de contato da Lamia com Anac
[17:20, 19/10/2016] Miguel Quiroga: En 10 minutos estoy mandando el número de protocolo de la ANAC
[18:38, 19/10/2016] Chinho Di domenico: SENHORES
Como está a situação do Retorno???
[18:39, 19/10/2016] Miguel Quiroga: Ya pedimos permiso para aterrizar en foz
[18:39, 19/10/2016] Miguel Quiroga: Estamos esperando la confirmación
[18:40, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Tem número de protocolo
Sem ele não poderemos auxiliar na tentativa
[18:40, 19/10/2016] Miguel Quiroga: Já mandei no seu e-mail
[18:41, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
[18:43, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores

CHEGADA EM BARRANQUILLA

CONTATO DA ANAC

VOLTA AO BRASIL

[18:44, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Talles da flyways fez contato
Estão em foz
Saída de lá está marcando para 20/10
As 14:00h brasil
[18:45, 19/10/2016] Miguel Quiroga: Sim
[18:45, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Solicita informações sobre hora de nossa chegada lá para deixar tudo ok
[18:45, 19/10/2016] Miguel Quiroga: A qué horas vamos a salir de aquí
[18:46, 19/10/2016] Miguel Quiroga: 02:30 da madrugada?
[18:48, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Estaremos no aero as 01:00h
A partir disto poderemos despegar a qualquer hora
Assim que estiver tudo ok com imigração e bagagens
[18:49, 19/10/2016] +55 49 8801-7662: Loredana, estaremos efetuando o pagamento dos U$16.442,00
[18:49, 19/10/2016] +55 49 8801-7662: Para a Flyways agora à tarde
[18:50, 19/10/2016] +55 49 8801-7662: Em breve encaminharemos o comprovante de pagamento
[18:52, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Micky
Caso ANAC não aprove o pedido de pouso em Foz,
Qual será a rota depois da saída, antes de Ciudad de Leste ??
[18:52, 19/10/2016] Miguel Quiroga: Si
[18:58, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Qual a rota Micky
Onde para reabastecer??
Quais os procedimentos para trâmites de imigração ??
Para não acontecer o que aconteceu em Cubija
[18:58, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 02h AM
Despegando de Barranquilla y no 02h30min
[19:04, 19/10/2016] Miguel Quiroga: Decolamos Barranquilla- cobija não iremos fazer imigração apenas reabastecimento e seguimos Foz do Iguaçu
[19:04, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Excelente
[19:04, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Que avise a la tripu que esta aca en barranquilla que despegue es a las 02h y no 02h30
[19:05, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Ya he arreglado con handler y el jefe de migraciones de barranquilla todo
[19:05, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 01ham vamos a estar con los jgadores y utileria antes de 00h
[19:07, 19/10/2016] Marco Rocha: Recibido
[19:13, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Podemos fugir de cobija
???
E se nos obrigarem a descer
Teremos que fazer aquilo novamente
Não por favor
Pode acontecer o mesmo que aconteceu com que a seleção em Brasília
Precisamos nos livrar disso
[19:14, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: SeñorEs Lamia
[19:14, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Hay que tener 100% garantizado que no vamos a necesitar bajar del avion en la parada
[19:14, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Fue muy traumatico la experiencia en esto local a todo
[19:14, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Todos
[19:16, 19/10/2016] +55 49 9987-2397: E qual aeroporto pousaremos se não conseguir liberação de Foz do Iguaçu, no Paraguai?

[19:19, 19/10/2016] +55 49 9987-2397: Ok
[19:22, 19/10/2016] +55 49 9177-9009: Copia Pgto flyways
[19:22, 19/10/2016] Chinho Di domenico: 👆
Comprovante pagamento FKYWAYS
[19:23, 19/10/2016] Chinho Di domenico: Ok
Micky
Em Ciudad de Leste tudo ok com com ônibus e etc
Correto?
[19:24, 19/10/2016] Miguel Quiroga: Sim
[19:26, 19/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Utileria tambien por fa
[15:38, 20/10/2016] Ricardo Albacete: Aterrizan a las 12:30 hora de Iguazu Brasil. Confirmar salida del avion de flywais
[15:38, 20/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Excelente
[16:24, 20/10/2016] Ricardo Albacete: Estan aproximando 6 minutos para aterrizar. Estar preparados con flyways
[16:29, 20/10/2016] Ricardo Albacete: Aterrizados Iguazu
[16:35, 20/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Excelente
[16:39, 20/10/2016] +55 49 9987-2397: Chegamos em Foz Do Iguaçu, voo muito bom, retorno está sendo excelente
[16:39, 20/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Graças a Deus!
[18:24, 20/10/2016] Ricardo Albacete: ?como va el vuelo de Foz a Xapeco?
[18:26, 20/10/2016] +55 49 9987-2397: Chegamos aqui em Chapeco
[18:26, 20/10/2016] +55 49 9987-2397: Tudo certo
[18:28, 20/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: GRACAS A DEUS
[18:28, 20/10/2016] +55 49 8801-7662: Que ótimo...👏🏻👏🏻👏🏻👏🏻👏🏻
[18:30, 20/10/2016] Ricardo Albacete: Excelente. A prepararse para ganar la proxima semana y clasificar.
[18:31, 20/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: EXACTO
[19:10, 20/10/2016] Miguel Quiroga: Felicidades amigos , ja en casa , un abraço
[17:07, 28/10/2016] LADB: Hola a todos. Es importante hacer contrato para obtener permisos en Anac. Hoy en la mañana envié email a Sr burtet. Se puede definir detalles luego si no hay alguna decisión. Lo importante es tener un contrato lo más pronto posible. Por favor asegurar de copiar a Ricardo Albacete en su respuesta ya que estaré en vuelo por las próximas 6 horas. Gracias
[17:12, 28/10/2016] +55 49 8801-7662: Sra. Loredana, bom dia
Estamos analisando lhe peço mais algumas horas para definirmos.
[22:54, 28/10/2016] +55 49 8801-7662: Sra. Loredana,
Desculpe não ter respondido anteriormente...
Optamos por efetuar está viagem a Buenos Aires através de voo comercial(companhia aérea Gol).
Desde já agradecemos vossa atenção.
Obs: Em breve estaremos necessitando de vossos serviços.
Atenciosamente
Decio Burtet
[22:55, 28/10/2016] LADB: Hola Sr. Burtet. Entendido. No hay problema. Estamos a su orden. Saludos y gracias
[14:41, 30/10/2016] Ricardo Albacete: Chapecoense. Nuestra aeronave esta en Asuncion y estara alli los proximos tres dias. Si requieten nuestros servicios, estamos disponibles.
[14:52, 30/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Estan con atletico nacional medellin?
[15:02, 30/10/2016] Ricardo Albacete: Asi es. Llegamos anoche

CHEGADA A CHAPECÓ

RICARDO ALBACETE PARTICIPA DAS CONTRATAÇÕES

[19:52, 30/10/2016] +55 49 8801-7662: 👏🏻👏🏻👏🏻👏🏻👏🏻👏🏻👏🏻
[2:40, 3/11/2016] Miguel Quiroga: Felicidades chapeco buen empate
[2:41, 3/11/2016] Miguel Quiroga: Estamos atentos a sus requerimientos
[2:52, 3/11/2016] +55 49 9987-2397: Valeu amigos
[2:53, 3/11/2016] Chinho Di domenico: Grande Micky
Saudações amigo
Grande resultado aqui
Forte abraço em todos

RELAÇÃO CHAPECOENSE/LAMIA

[3:04, 3/11/2016] Miguel Quiroga: 👏🏻👏🏻👏🏻👏🏻👏🏻
[3:16, 3/11/2016] Marco Rocha: Fuerza Chapeco
[3:19, 3/11/2016] Chinho Di domenico: Fuerza Marco
Faremos muita Fuerza dia 23/11
[3:19, 3/11/2016] Chinho Di domenico: Forte abraço amigo
+55 49 8801-7662 salió del grupo
Rodrigo ernesto Offside salió del grupo
+55 49 9933-9090 salió del grupo
Miguel Quiroga salió del grupo
Chinho Di domenico salió del grupo
+55 49 9987-2397 salió del grupo
Ricardo Albacete salió del grupo

TÉRMINO DO GRUPO de WHATSAPP

Percebe-se que os principais interlocutores no processo de contratação da LaMia Corporation SRL pela Associação Chapecoense de Futebol foram:

- **Emerson Di Domenico** (supervisor de futebol da Chapecoense);
- **Rodrigo Ernesto** (empresa OffSide Logística);
- **Loredana Albacete** (empresa LaMia Corporation SRL);
- **Ricardo Albacete** (empresa LaMia Corporation SRL);
- **Miguel Quiroga** (empresa LaMia Corporation SRL);
- **Marco Rocha** (empresa LaMia Corporation SRL);

De acordo com os relatos, o voo foi muito precário,

especialmente no trecho de ida.

40. <u>Cálculo de combustível</u> de acordo com o manual de operações:

Informe Final del Accidente del Chapecoense Pág. 73 y 74.

I) Páginas 73 y 74, Escenario 2. Manual de Operaciones Lamia Corporation, dito:

Escenario 2 – Cálculo de combustible de acuerdo a Manual de Operaciones

En este escenario se calculó el combustible requerido, incluyendo el combustible de reservas recomendadas, la desviación y el sostenimiento según el Manual de Operaciones de la compañía.

En las políticas de combustible, el Explotador no consideraba el Combustible mínimo de aterrizaje.

El combustible para las fases de vuelo, ascenso, crucero y descenso, fue establecido a partir de la información detallada del FCOM, asumiendo ISA +15 y viento en contra:

Cantidad de Combustible	Peso (kg.)	Tiempo (min)
Fase Ascenso	1733	32
Fase Crucero	7114	215
Fase Descenso	140	13
TOTAL	8986	260

El combustible requerido para sostenimiento, según FCOM V2-009B Capítulo 2, Tópico 5, página 1 fue calculado, arrojando un valor de = 744 Kg para 30 min.

El combustible requerido para desvío al alterno, según FCOM V2-009B Capítulo 2, Tópico 6, páginas 4, 5, fue calculado, arrojando un valor de = 937 Kg de combustible de desvío y 27min.

De esta manera se calculó el combustible total requerido según el Manual de Operación de la compañía, incluyendo las reservas, y sin el combustible mínimo de aterrizaje, no contemplado en su Manual, así:

Cantidad de Combustible	Peso (kg.)	Tiempo
Fase aterrizaje y aproximación final	143	5min
10% de contingencia	899	0min
30 minutos de sostenimiento	744	30min
Desvió a alterno	937	27min
Aproximación antes del desvío	143	5min
Total Ascenso, crucero y descenso	8986	260min
Rodaje previo al despegue	200	0min
TOTAL	**12052**	**327min**

El peso de la aeronave sin combustible es 33,075 kg, lo que equivaldría a un peso al despegue de 45,127 kg para el vuelo, una vez se aprovisionara el combustible requerido.

Este peso es mayor al peso máximo al despegue (MTOW) certificado que corresponde a 41,800 kg; estaría excedido en 3,327 kg. Y, de otra parte, el peso total del combustible calculado, 12,052 kg., excede la capacidad total máxima de combustible permisible para el avión (9,362 kg).

II) Comparación de Calculo Ruta GVNP - SBNA aprobada por la ANAC de Brasil.

En este escenario se calculó el combustible requerido, incluyendo el combustible de reservas recomendadas, la desviación y el sostenimiento según el Manual de Operaciones de la compañía.

En las políticas de combustible, el Explotador no consideraba el Combustible mínimo de aterrizaje.

El combustible para las fases de vuelo, ascenso, crucero y descenso, fue establecido a partir de la información detallada del FCOM, asumiendo ISA +15 y viento en contra:

Cantidad de Combustible	Peso (kg.)	Tiempo (min)
Fase Ascenso	1733	32
Fase Crucero	6287	190
Fase Descenso	140	13
TOTAL	8160	235

El combustible requerido para sostenimiento, según FCOM V2-009B Capítulo 2, Tópico 5, página 1 Fue calculado, arrojando un valor de = 744 Kg para 30 min.

El combustible requerido para desvío al alterno, según FCOM V2-009B Capítulo 2, Tópico 6, páginas 4, 5, fue calculado, arrojando un valor de = 937 Kg de combustible de desvío y 27min.

De esta manera se calculó el combustible total requerido según el Manual de Operación de la compañía, incluyendo las reservas, y sin el combustible mínimo de aterrizaje, no contemplado en su Manual, así:

Cantidad de Combustible	Peso (kg.)	Tiempo
Fase aterrizaje y aproximación final	143	5min
10% de contingencia	816	0min
30 minutos de sostenimiento	744	30min
Desvío a alterno (SBFT)	519	15min
Aproximación antes del desvío	143	5min
Total Ascenso, crucero y descenso	8160	235min
Rodaje previo al despegue	200	0min
TOTAL	**10.725**	**290min**

El peso de la aeronave sin combustible es 33,075 kg, lo que equivaldría a un peso al despegue de 43.800kg para el vuelo, una vez se aprovisionara el combustible requerido.

Este peso es mayor al peso máximo al despegue (MTOW) certificado que corresponde a 41.800kg, estaría excedido en 2000 kg. Y, de otra parte, el peso total del combustible calculado, 10.725 kg., excede la capacidad total máxima de combustible permisible para el avión (9.362kg). Es decir que le faltarían 1.363 Kgs de Combustible al despegar de Praia, que no entraban en los tanques existentes, y despegando con sobrepeso, por ambas razones JAMAS DEBIO LA ANAC autorizar este sobrevuelo, Y LO HIZO.

41. Esclarecimentos prestados por Ricardo Albacete em relação ao item anterior (40) das provas emprestadas:

De: Ricardo Albacete
Para: Leandro Augusto de Araújo Cunha Bueno; Romario de Souza Faria; Sen. Leila Barros; Sen. Jorge Kajuru
Assunto: Re: CPICHAPE - 7ª Reunião
Data: segunda-feira, 16 de março de 2020 15:24:13
Anexos: BRA COMBUSTIBLE BRASIL DIC 2015.pdf
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL RESOLUCION No. 178.pdf
BRA-PERMISO ANAC PRAIA NATAL.docx

Segundo envío de hoy Lunes 16 de Marzo del 2.020

Ver el combustible aprovisionado en Natal:

Item Date Description Amount Subtotal_
Registry: CP2933
DOC# 4870343
1 14-Dec-15 SBNT FUEL COST (GALS) 2524.956 GALS @ 2.492833 6,294.30 6,294.30
*** Posted Price: 2.5676 Savings $188.83 Supplier: PETROBRAS INTL AND DOM.
R#33334859

Ver Resolución No. 178 de la ANAC referente a los requisitos de Sobrevuelo.

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-178-de-21-12-2010/@@display-file/arquivo_norma/A2010-0178.pdf

Ver permiso de Sobrevuelo de la aeronave CP 2933 para el trayecto GVNP (Cabo Verde Praia) hasta SBNA (Natal) Brasil por parte de la ANAC el 13 de Diciembre del 2.015, con violación del calculo de combustible, de acuerdo a as normas vigentes, al Manual del Fabricante y al Manual del propio operador NO ADVERTIDA POR LA ANAC en aquella fecha.

-------- Mensaje original --------
De: sobrevoo@anac.gov.br
Fecha: 11/12/2015 13:39 (GMT-04:00)
Para: aleri747@hotmail.com
Asunto: SIAVANAC - AVANAC ISSUED - CP2933

Dear Mr. (Mrs.) ALEX RICHARD QUISPE GARCIA

This message refers to Flight Permission issued by ANAC (AVANAC) and valid from 12/12/2015 (date of landing in Brazilian territory informed in your request).

To view it accesses the overflight link (https://sistemas.anac.gov.br/saci/siavanac/Infraero/ConsultaAVANAC.asp) and verify this authorization stating the following data:

Clearance number: AVANAC0906N15
Aircraft Registration Marks: CP2933

International airport of arrival in Brazil: SBNT

VER ADJUNTO

Dando pie y comienzo a una serie de vuelos realizados por el operador LAMIA CORPORATION, desde diferentes orígenes, con destino Colombia e viceversa, en TODOS LOS CUALES SE OBTUVO PERMISO DE SOBREVUELO DE LA ANAC DE BRASIL; A PESAR QUE EL SEGURO HACIA COLOMBIA ESTABA EXPRESAMENTE EXCLUIDO DE LA PÓLIZA DE SEGURO; SUMINISTRADA POR LA OPERADORA.

A LA ANAC PARA EL PERMISO CORRESPONDIENTE.

La ANAC de Brasil, tampoco advirtió que los planes de vuelo con la ruta de Colombia a Bolivia y viceversa, así como los vuelos desde Venezuela a Bolivia, todos AUTORIZADOS CON SU RESPECTIVO PLAN DE VUELO, donde se puede apreciar claramente, que NO CUMPLÍAN CON LAS NORMAS DE ADMINISTRACIÓN DE COMBUSTIBLE. Sin embargo la ANAC de Brasil, NUNCA objeto vuelo alguno, bajo esas circunstancias.

https://sistemas.anac.gov.br/SIAVANAC/pouso_sobrevoo/solicitacaosp.asp

Continuaré.

Ricardo Albacete

El lunes, 16 de marzo de 2020 05:33:03 p. m. GMT+1, ricardo Albacete <gurlteca@yahoo.es> escribió:

Estimados Senadores:

Muy agradecido por vuestras atenciones y por la oportunidad de poder participar en el esclarecimiento de esta tragedia.

A partir de hoy les haré llegar una serie de documentos, adicionales a los que entregue personalmente, y a los que envié anteriormente, e varias oportunidades, de manera de llegar a la total verdad, y se logre indemnizar a as familias de las inocentes victimas. Cuenten conmigo SIEMPRE.

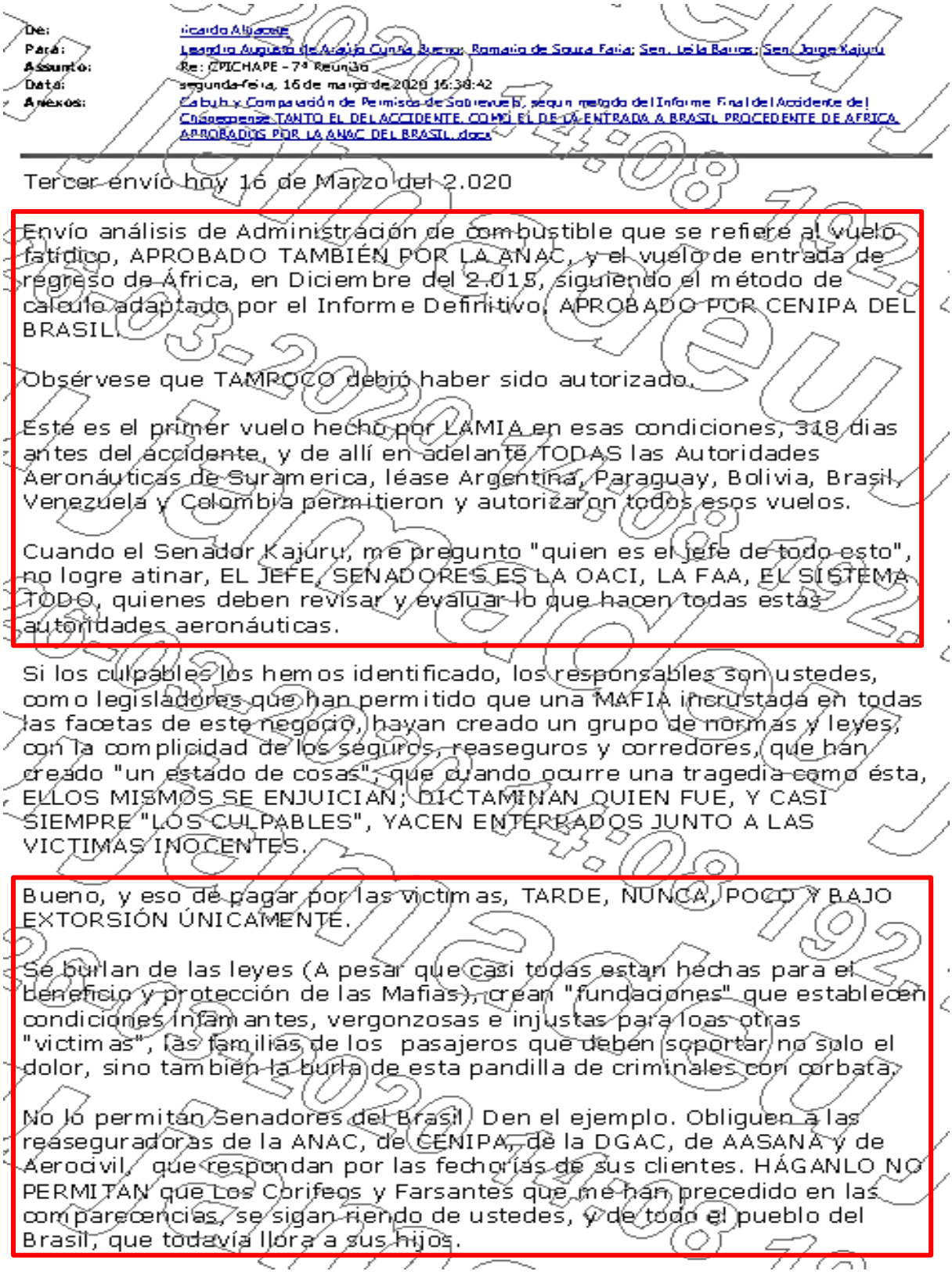
En esta oportunidad, me voy a referir a la ANAC y sus permisos de sobrevuelo.

Como podrán apreciar, y pueden constatar solo entrando en la pagina de la ANAC , solicitud de Sobrevuelos. Requisitos, y podrán constatar que los requisitos incluyen INDEFECTIBLEMENTE, dos documentos necesarios, entre otros:
1) Plan de vuelo con indicaciones de combustible, alternos y demás condiciones de reserva, que en el caso que nos ocupa, se trata del vuelo que partió de SLVI con Rumbo y destino RKRG, que resulto siniestrado, en fecha 28/11/2020 a las 17:00 horas,
2) Poliza de Seguro, la cual indicaba la exclusión de Colombia, como destino, no advertida por la ANAC en ese momento, NI EN NINGÚN OTRO ANTERIORMENTE.

Ver adjunto, extraído, hoy día, de la pagina de la ANAC consultas.

SACI

42. Esclarecimentos prestados por Ricardo Albacete em relação ao item anterior (40) das provas emprestadas:



De: Ricardo Albacete
Para: Leandro Augusto de Araújo Cunha Bueno; Romario de Souza Faria; Sen. Leila Barros; Sen. Jorge Kajuru
Assunto: Re: CPICHAPE - 7ª Reunião
Data: segunda-feira, 16 de março de 2020 16:38:42
Anexos: Calculo y Comparación de Permisos de Sobrevuelo, segun metodo del Informe Final del Accidente del Chapecoense TANTO EL DEL ACCIDENTE, COMO EL DE LA ENTRADA A BRASIL PROCEDENTE DE AFRICA, APROBADOS POR LA ANAC DEL BRASIL.docx

Tercer envío hoy 16 de Marzo del 2.020

Envío análisis de Administración de combustible que se refiere al vuelo fatídico, APROBADO TAMBIÉN POR LA ANAC, y el vuelo de entrada de regreso de África, en Diciembre del 2.015, siguiendo el método de calculo adaptado por el Informe Definitivo, APROBADO POR CENIPA DEL BRASIL.

Obsérvese que TAMPOCO debió haber sido autorizado.

Este es el primer vuelo hecho por LAMIA en esas condiciones, 318 dias antes del accidente, y de allí en adelante TODAS las Autoridades Aeronáuticas de Suramerica, léase Argentina, Paraguay, Bolivia, Brasil, Venezuela y Colombia permitieron y autorizaron todos esos vuelos.

Cuando el Senador Kajuru, me pregunto "quien es el jefe de todo esto", no logre atinar, EL JEFE, SENADORES ES LA OACI, LA FAA, EL SISTEMA TODO, quienes deben revisar y evaluar lo que hacen todas estas autoridades aeronáuticas.

Si los culpables los hemos identificado, los responsables son ustedes, como legisladores que han permitido que una MAFIA incrustada en todas las facetas de este negocio, hayan creado un grupo de normas y leyes, con la complicidad de los seguros, reaseguros y corredores, que han creado "un estado de cosas", que cuando ocurre una tragedia como ésta, ELLOS MISMOS SE ENJUICIAN, DICTAMINAN QUIEN FUE, Y CASI SIEMPRE "LOS CULPABLES", YACEN ENTERRADOS JUNTO A LAS VICTIMAS INOCENTES.

Bueno, y eso de pagar por las victimas, TARDE, NUNCA, POCO Y BAJO EXTORSIÓN ÚNICAMENTE.

Se burlan de las leyes (A pesar que casi todas estan hechas para el beneficio y protección de las Mafias), crean "fundaciones" que establecen condiciones infamantes, vergonzosas e injustas para loas otras "victimas", las familias de los pasajeros que deben soportar no solo el dolor, sino tambien la burla de esta pandilla de criminales con corbata.

No lo permitan Senadores del Brasil. Den el ejemplo. Obliguen a las reaseguradoras de la ANAC, de CENIPA, de la DGAC, de AASANA y de Aerocivil, que respondan por las fechorías de sus clientes. HÁGANLO NO PERMITAN que Los Corifeos y Farsantes que me han precedido en las comparecencias, se sigan riendo de ustedes, y de todo el pueblo del Brasil, que todavía llora a sus hijos.

Detrás de todos ellos estan siempre los mismos, AON Y TKM, y tambien "las hermanitas de la caridad, por supuesto. No podían faltar.

Olvídense de la telenovela Simón (ó Simon) y Loredana. Eso no agrega nada a este asunto.

Reaccionen.

Están a tiempo.

Allí estan, allí van, son los mafiosos de los Aseguradoras, Reaseguradoras y Corredores (nunca mejor dicho, porque corren como las ratas, como cuando un buque se va a pique).

Y luego de lograr que les indemnicen como se merecen las familias, pues los acompaño a cambiar todas esas leyes perniciosas, tramposas e injustas que permanecen en este negocio, y que esta tragedia debe servir, para evitar que una infamia como esta no vuelva a ocurrir.

CUENTEN CONMIGO.

Ricardo Albacete

El lunes, 16 de marzo de 2020 07:23:59 p. m. GMT+1, ricardo Albacete <guriteca@yahoo.es> escribió:

Segundo envío de hoy Lunes 16 de Marzo del 2.020

Ver el combustible aprovisionado en Natal:

Item Date Description Amount Subtotal
Registry: CP2933
DOC# 4870343
1 14-Dec-15 SBNT FUEL COST (GALS) 2524.956 GALS @ 2.492835 6,294.30 6,294.30
*** Posted Price: 2.5676 Savings: $188.83 Supplier: PETROBRAS INTL AND DOM. R#33334859

Ver Resolución No. 178 de la ANAC referente a los requisitos de Sobrevuelo

https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-178-de-21-12-2010/@@display-file/arquivo_norma/A2010-0178.pdf

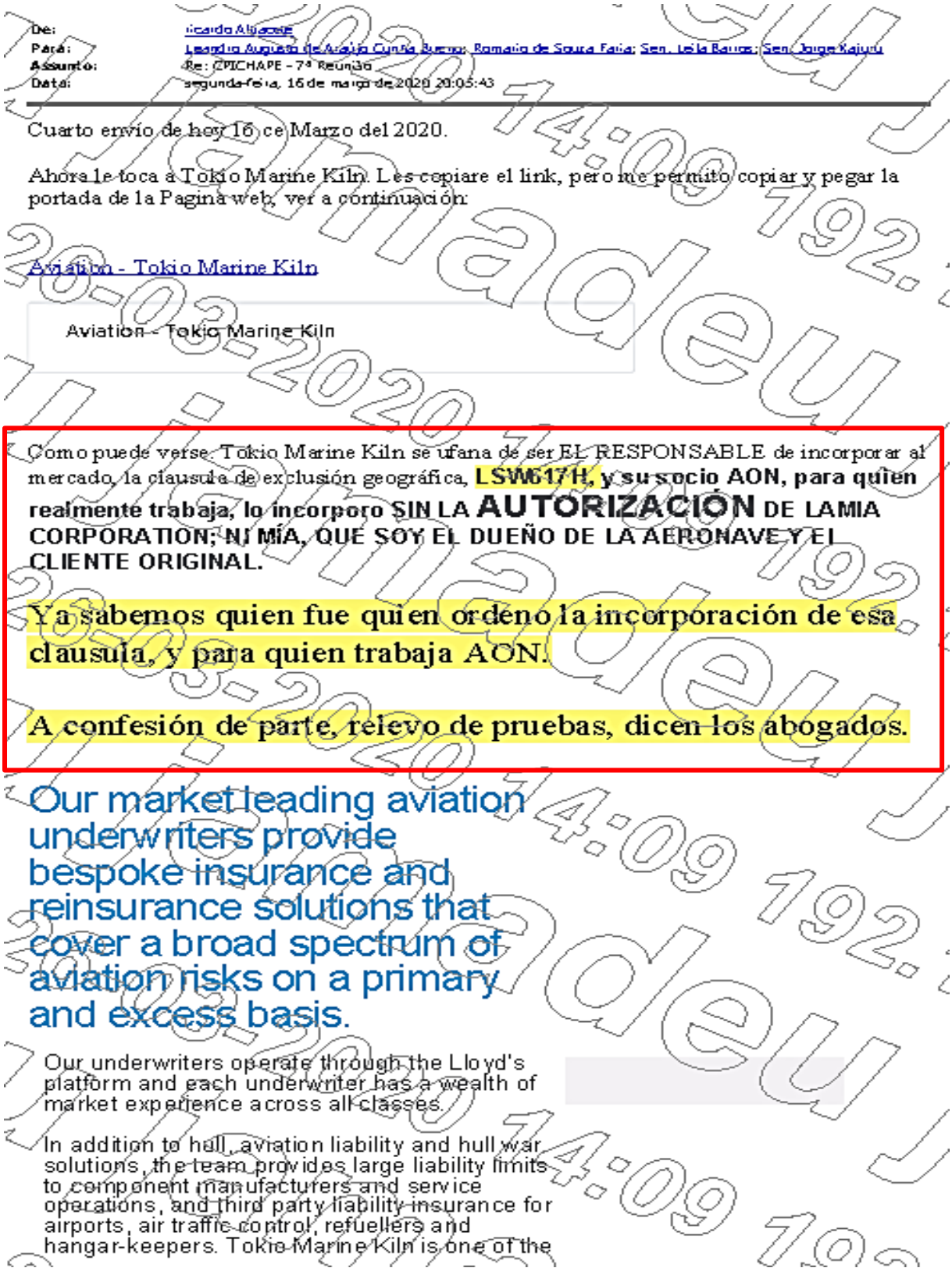
Ver permiso de Sobrevuelo de la aeronave CP 2933 para el trayecto GVNP (Cabo Verde Praia) hasta SBNA (Natal) Brasil por parte de la ANAC el 13 de Diciembre del 2.015, con violación del calculo de combustible de acuerdo a as normas vigentes, al Manual del Fabricante y al Manual del propio operador NO ADVERTIDA POR LA ANAC en aquella fecha.

-------- Mensaje original --------
De: sobrevoo@anac.gov.br
Fecha: 11/12/2015 13:39 (GMT-04:00)
Para: aleri747@hotmail.com
Asunto: SIAVANAC - AVANAC ISSUED - CP2933

Dear Mr.(Mrs.) ALEX RICHARD QUISPE GARCIA

This message refers to Flight Permission issued by ANAC (AVANAC) and valid from 12/12/2015 (date

43. Esclarecimentos prestados por Ricardo Albacete em relação ao item anterior (40) das provas emprestadas:



De: Ricardo Albacete
Para: Leandro Augusto de Araújo Cunha Bueno; Romário de Sousa Faria; Sen. Leila Barros; Sen. Jorge Kajuru
Assunto: Re: CPICHAPE - 7ª Reunião
Data: segunda-feira, 16 de março de 2020 20:05:43

Cuarto envío de hoy 16 ce Marzo del 2020.

Ahora le toca a Tokio Marine Kiln. Les copiare el link, pero me permito copiar y pegar la portada de la Pagina web, ver a continuación:

Aviation - Tokio Marine Kiln

Aviation - Tokio Marine Kiln

Como puede verse, Tokio Marine Kiln se ufana de ser EL RESPONSABLE de incorporar al mercado, la clausula de exclusión geográfica, **LSW617H, y su socio AON, para quien realmente trabaja, lo incorporo SIN LA AUTORIZACIÓN DE LAMIA CORPORATION; NI MÍA, QUE SOY EL DUEÑO DE LA AERONAVE Y EL CLIENTE ORIGINAL.**

Ya sabemos quien fue quien ordeno la incorporación de esa clausula, y para quien trabaja AON.

A confesión de parte, relevo de pruebas, dicen los abogados.

Our market leading aviation underwriters provide bespoke insurance and reinsurance solutions that cover a broad spectrum of aviation risks on a primary and excess basis.

Our underwriters operate through the Lloyd's platform and each underwriter has a wealth of market experience across all classes.

In addition to hull, aviation liability and hull war solutions, the team provides large liability limits to component manufacturers and service operations, and third party liability insurance for airports, air traffic control, refuellers and hangar-keepers. Tokio Marine Kiln is one of the

few insurers to offer hull deductible buy-down options for airlines.

We are responsible for setting the market standard for the implementation of war wordings and geographical exclusion clauses: LSW555 and LSW617H.

http://drone-insurance.com/docs/areas_exclusion.pdf

James Walker

Divisional Head of Aviation London
All classes of aviation business
Tel: +44 (0)20 7886 9000

Ahí lo tienen. A ese es al que deben invitar a declarar en la CPICHAPE: **James Walker CEO Tokio Marine Kiln Aviation.**
Tel: +44 (0)20 7886 9000

Espero que tengan suerte.

DOS DOCUMENTOS DILIGENCIADOS

1. Documento enviado pela CBF à CPICHAPE:

Ações da CBF relativas às vítimas do acidente envolvendo o avião da Chapecoense

Em primeiro lugar, a CBF gostaria de reforçar uma mensagem de solidariedade e apoio às vítimas e seus familiares, que tanto perderam e ainda sentem desde então.

Com respeito ao tamanho da importância das respectivas atividades promovidas, a CBF, à época se prontificou a apoiar e oferecer sua estrutura aos atingidos pelo acidente e fez tudo que lhe cabia em relação ao mesmo.

Resumo de ações:

- Doou R$ 5 milhões à Associação Chapecoense de Futebol, para que o clube arcasse com possíveis demandas emergenciais

- Custeou o seguro de vida dos atletas profissionais registrados na CBF, como faz até hoje

- As famílias receberam 12 meses de salários dos atletas vitimados, em um montante que somou mais de R$ 10 milhões

- Foi disponibilizado um auxílio funeral para as famílias das vítimas no valor de R$ 10 mil

- Promoveu partida amistosa com a Colômbia, com renda doada para a Chapecoense

- O jogo acumulou cerca de R$ 1,2 milhão, que foram repassados após pagamento de custos operacionais da partida

- Após sugestão da CBF, TVs que quiseram transmitir a partida doaram as verbas de propaganda da exibição, que totalizaram cerca de R$ 3,8 milhões

- Mobilizou parte importante de sua equipe, que viajou até Chapecó para atender às famílias das vítimas

- Fretou um avião para os familiares que quisessem ir à Colômbia. Também foram disponibilizados na aeronave assentos aos jornalistas de

veículos da imprensa brasileira que foram até a Colômbia fazer a cobertura do acidente e permitir uma melhor informação às público em geral no Brasil

- Mobilizou, também, o Ministério da Defesa, para que aviões da FAB pudessem trazer os corpos das vítimas fatais

- Enviou à Colômbia uma equipe médica que coordenou a transferência dos sobreviventes para o hospital em melhores condições de atende-los

- Enviou um médico intensivista que permaneceu in loco trabalhando pela recuperação das vítimas

- Custeou a ida de um pneumatologista à Colômbia e montou uma central de atendimento no Hospital Albert Einstein, em São Paulo

Ações detalhadas das áreas financeira e médica:

Apoio financeiro

Em relação ao aspecto financeiro, a CBF fez uma doação inicial de R$ 5 milhões de reais em favor da Associação Chapecoense de Futebol, para que o clube pudesse arcar com possíveis demandas emergenciais, até mesmo no auxílio às vítimas e familiares.

A Confederação Brasileira de Futebol ainda custeia um seguro de vida adicional que beneficia todos os atletas profissionais registrados na entidade. A prática, que não é legalmente obrigatória, fez com que as famílias recebessem 12 meses de salários dos atletas vitimados, em um valor total que ultrapassou os R$ 10 milhões de reais.

Durante o mês de janeiro de 2017, a CBF promoveu uma partida amistosa no Estádio Nilton Santos, no Rio de Janeiro (RJ), diante da Colômbia. O "Jogo da Amizade" teve como principal objetivo homenagear as vítimas do acidente aéreo e a renda da partida (após custos operacionais) foi doada à Chapecoense. Foram arrecadados cerca de 1,2 milhão de reais em ingressos para o jogo.

A CBF ainda sugeriu às marcas anunciantes e às TVs que transmitiram a partida que usassem as verbas pelo espaço de divulgação no jogo como doação à Chapecoense. O resultado disso foi um repasse de cerca de R$ 3,8 milhões em um esforço conjunto de 15 marcas diferentes.

Apoio médico

A CBF também prestou um amparo médico imediato, por meio da ida de médicos à Colômbia, que reuniram os sobreviventes num mesmo hospital com melhores condições, propiciando um melhor atendimento e acompanhamento. Um médico intensivista permaneceu in loco trabalhando pela recuperação das vítimas, tendo a CBF custeado a ida de um pneumologista à Colômbia. Foi montada uma central de atendimento no Hospital Albert Einstein, em São Paulo, que só foi desmobilizada após o retorno do último sobrevivente em avião UTI.

Os doutores Jorge Pagura e Fernando Solera viajaram para Medellín, onde encontraram um grupo de médicos vindos de Chapecó. A pedido do doutor Carlos Mendonça, médico da Chapecoense, Pagura assumiu a coordenação do grupo de médicos. Ao chegar a Rio Negro, havia quatro sobreviventes internados em três hospitais diferentes.

O trabalho começou a ser feito para que, tão logo o jornalista Rafael Henzel e os jogadores Neto e Alan Ruschel estivessem melhores, fossem transferidos para o hospital San Vicente Fundación, que apresentava melhores condições, onde já estava internado o atleta Jackson Follman. A decisão foi tomada após uma reunião entre os médicos do grupo e com a concordância dos familiares, tendo em vista a complexidade do quadro das vítimas e da possibilidade de otimizar o trabalho em um único local.

Todas as transferências foram acompanhadas pelo Dr Edson Stakonski , intensivista de Chapecó, que encaminhava os parâmetros médicos de dentro da ambulância utilizada.

Após o fim das transferências e a estabilização do quadro médico dos quatro pacientes, a equipe retornou ao Brasil. O doutor Edson Stakonski ficou responsável por acompanhar a evolução dos quatro. Durante o tempo em que ficou na Colômbia, a equipe médica ainda visitou os outros

dois sobreviventes, tripulantes do avião da Lamia, que estavam em condições estáveis.

No dia oito de dezembro, houve uma piora no quadro pulmonar do jogador Neto. A CBF, então, enviou a Rio Negro o doutor Gustavo Janot, especialista em lesões traumáticas de pulmão, bem como um tomógrafo de impedância térmica, para avaliar o funcionamento do pulmão do atleta.

Houve contato da CBF com o Ministério da Defesa e a Amil para a transferência aérea dos acidentados para o Brasil. Posteriormente, o atleta Jackson Folmann, que apresentava uma complicada fratura cervical, foi transferido e operado no Hospital Israelita Albert Einstein pela equipe comandada pelo doutor Jorge Pagura.

Como Pagura é Presidente da Comissão Médica e de Combate a Dopagem da CBF, a equipe não cobrou nenhum honorário profissional por essa cirurgia.

É importante frisar que, após todo esse processo de transferências e retorno, as referidas vítimas conseguiram voltar ao convívio de amigos e familiares no Brasil.

2. Documento enviado pela Itaú Seguros à CPICHAPE:

Estipulante	Nome	Total Indenizado	Cobertura	Data do pagamento	Inf. sobre a apólice
CBF*	Ailton Cesar Junior Alves da Silva	R$ 72.215,94	Seguro Vida – Morte	22.02.2017	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Alan Luciano Ruschel	R$	Seguro Vida - Invalidez Permanente por Acidente		Apólice Vendida Prudential
CBF*	Ananias Eloi Castro Monteiro	R$ 600.600,00	Seguro Vida - Morte	21/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Arthur Brasiliano Maia	R$ 432.000,00	Seguro Vida - Morte	09/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Bruno Rangel Domingues	R$ 514.800,00	Seguro Vida - Morte	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Cicoer Santana Loureiro	R$ 960.000,00	Seguro Vida - Morte	19/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Dener Assunção Braz	R$ 442.800,00	Seguro Vida - Morte	12/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Everton Kempes dos S. Gonçalves	R$ 360.000,00	Seguro Vida - Morte	12/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Filipe José Machado	R$ 288.000,00	Seguro Vida - Morte	12/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Guilherme Gimenes de Souza	R$ 192.000,00	Seguro Vida - Morte	14/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Helio Hermito Zampier Neto	R$	Seguro Vida - Invalidez Permanente por Acidente	--	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Jakson Ragnar Follmann	R$ 72.000,00	Seguro Vida - Invalidez Permanente por Acidente	26/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	José Gildoixon Clemente de Paiva	R$ 756.000,00	Seguro Vida - Morte	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Josimar Rosado da Silva Tavares	R$ 518.400,00	Seguro Vida - Morte	13/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Lucas Gomes da Silva	R$ 288.000,00	Seguro Vida - Morte	21/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Marcelo Augusto Machias da Silva	R$ 262.800,00	Seguro Vida - Morte	14/12/2016	Apólice Vendida Prudential

CBF*	Marcos Danilo Padilha	R$	576.000,00	Seguro Vida - Morte	21/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Mateus Lucena dos Santos	R$	180.000,00	Seguro Vida - Morte	11/01/2017	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Matheus Bitencourt	R$	288.000,00	Seguro Vida - Morte	14/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Sérgio Manoel Barbosa	R$	180.000,00	Seguro Vida - Morte	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	Tiago da Rocha Vieira	R$	36.000,00	Seguro Vida - Morte	21/12/2016	Apólice Vendida Prudential
CBF*	William Thiego de Jesus	R$	504.000,00	Seguro Vida - Morte	12/12/2016	Apólice Vendida Prudential
Coritiba**	Dener Assunção Braz	R$	490.000,00	Seguro Vida - Morte	12/12/2016	Apólice Vendida Prudential
FOX***	Lilacio Pereira Jr	R$	261.600,00	Seguro Vida - Morte acidental	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
FOX***	Lilacio Pereira Jr	R$	261.600,00	Seguro Vida - Morte	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
FOX***	Lilacio Pereira Jr	R$	1.200,00	Seguro Vida - Auxílio Cesta Básica	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
FOX***	Rodrigo Santana Gonçalves	R$	102.856,32	Seguro Vida - Morte acidental	13/12/2016	Apólice Vendida Prudential
FOX***	Rodrigo Santana Gonçalves	R$	102.856,32	Seguro Vida - Morte	13/12/2016	Apólice Vendida Prudential
FOX***	Rodrigo Santana Gonçalves	R$	1.200,00	Seguro Vida - Auxílio Cesta Básica	13/12/2016	Apólice Vendida Prudential
Lorenzetti*****	Lilacio Pereira Jr	R$	100.000,00	Seguro Vida - Morte Acidental	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
Lorenzetti*****	Lilacio Pereira Jr	R$	100.000,00	Seguro Vida - Morte	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
Lorenzetti*****	Lilacio Pereira Jr	R$	3.000,00	Seguro Vida - Assistência Funeral	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
Lorenzetti*****	Lilacio Pereira Jr	R$	318.765,80	Seguro de Vida - Morte do Cônjuge	15/12/2016	Apólice Vendida Prudential
Itaú****	Anderson Rodrigues P. Araujo Filho	R$	189.570,51	Seguro Acidentes Pessoais - Morte acidental	21/12/2016	Itaú
Itaú****	Anderson Rodrigues P. Araujo Filho	R$	189.570,51	Seguro Acidentes Pessoais - Morte acidental	21/12/2016	Itaú
Itaú****	Cleber Santana Loureiro	R$	13.422,00	Seguro Acidentes Pessoais - Morte acidental	19/12/2016	Itaú
Itaú****	Devair Paschoalon	R$	202.723,65	Seguro Habitacional - Morte e Invalidez Permanente	01/12/2016	Itaú
Itaú****	José Gildeixon Clemente de Paiva	R$	4.230,81	Seguro Prestamista - Morte	15/12/2016	Itaú
Itaú****	Lilacio Pereira Jr	R$	56.334,91	Seguro Vida - Morte acidental	15/12/2016	Itaú
Itaú****	Lilacio Pereira Jr	R$	56.334,91	Seguro Vida - Morte	15/12/2016	Itaú
Itaú****	Lilacio Pereira Jr	R$	5.757,71	Seguro Vida - Assistência Funeral	15/12/2016	Itaú

Itaú****	Luiz Cezar Martins Cunha	R$	1.074.300,93	Seguro Acidentes Pessoais - Morte acidente aéreo	16/12/2016	Itaú
Itaú****	Luiz Cezar Martins Cunha	R$	21.486,02	Seguro Acidentes Pessoais – Saldo Devedor Morte	16/12/2016	Itaú
Itaú****	Luiz Cezar Martins Cunha	R$	87.376,19	Seguro Vida - Morte Acidental	16/12/2016	Itaú
Itaú****	Luiz Cezar Martins Cunha	R$	87.376,19	Seguro Vida - Morte	16/12/2016	Itaú
Itaú****	Luiz Cezar Martins Cunha	R$	4.233,02	Seguro Vida - Assistência Funeral	16/12/2016	Itaú
Itaú****	Mauro Luis Stumpf	R$	15.722,70	Seguro Vida - Morte acidental	29/12/2016	Itaú
Itaú****	Mauro Luis Stumpf	R$	15.722,70	Seguro Vida - Morte	29/12/2016	Itaú
Itaú****	Rodrigo Santana Gonçalves	R$	11.913,55	Seguro Acidentes Pessoais - Morte Acidental	13/12/2016	Itaú
Itaú****	Victorino Chermont (Miranda)	R$	21.504,81	Seguro Prestamista Crediário - Morte	21/12/2016 e 12/01/2017	Itaú
		Valor total indenizado R$	11.324.275,50			

*Apólice PJ (Seguro contratado pela CBF – Confederação Brasileira de Futebol na condição de estipulante dos jogadores)
**Apólice PJ (Seguro contratado pelo Coritiba Foot Ball Club na condição de estipulante do jogador a ele vinculado)
***Apólice PJ (Seguro contratado pela emissora de televisão Fox Sports na condição de estipulante de seus profissionais)
****Apólices PF (Contratação direta pelas vítimas na condição de clientes Itaú)
*****Apólice PJ (Seguro contratado pela Empresa Lorenzetti na condição de estipulante de seus profissionais)

Observação 1: Importante esclarecer que a Seguradora Prudential do Brasil Vida em Grupo S.A. adquiriu a carteira de seguros de vida em grupo do Itaú Seguros S.A. em 19.09.2016 (antes do acidente com o avião da Chapecoense) e assumiu a responsabilidade por todos os contratos, a partir de 01.04.2017 (ratificado pela Portaria SUSEP nº 6957/2017 de 17 de julho de 2017).

Observação 2: Os segurados Alan Luciano Ruschel e Hélio Zampier Neto tiveram seus sinistros decorrentes de invalidez regulados pela Prudential do Brasil Vida em Grupo S.A., dado que sua conclusão ocorreu após a migração da carteira.

De acordo com o referido documento, os pagamentos foram efetuados em razão dos valores definidos, individualmente, para cada segurado. Outrossim, conforme registro acima, a Seguradora Prudential do Brasil adquiriu a carteira de seguros de vida do Itaú Seguros em 19 de setembro de 2016 (antes do acidente da Chapecoense) e assumiu a responsabilidade por todos os contratos a partir de 01 de abril de 2017. Desse modo, os casos envolvendo Alan Luciano Ruschel e Hélio Zampier Neto tiveram seus sinistros decorrentes de invalidez regulados pela Prudential do Brasil Vida em Grupo S/A.

3. Trechos do Ofício nº 08 G/SG/AFEPA/SCAEC/PARL, de 05/03/2020, que trata das ações tomadas pelo Ministério da Relações Exteriores (MRE) com respeito ao caso:

> *[...]*
>
> ***ASSISTÊNCIA CONSULAR***
>
> *6. O Itamaraty prestou imediato apoio consular aos familiares das vítimas e sobreviventes do acidente, na cidade colombiana de Medellín, e na posterior repatriação dos pertences das vítimas do acidente. [...]*
>
> ***COOPERAÇÃO JURÍDICA INTERNACIONAL***
>
> *13. O Ministério das Relações Exteriores, por meio de sua Divisão de Cooperação Jurídica Internacional (DCJI), tramitou dois pedidos de cooperação jurídica internacional expedidos pela Procuradoria-Geral da República (PGR), dirigidos respectivamente às autoridades colombianas e bolivianas: [...]*
>
> *15. Todas as informações (relatórios e documentos) foram transmitidas ao Departamento de Recuperação de Ativos e Cooperação Jurídica Internacional (DRCI) do Ministério da Justiça e Segurança Pública (DRCI), que exerce a função de Autoridade Central brasileira para a cooperação jurídica internacional e tem a competência de coordenar e instruir pedidos ativos e passivos de cooperação jurídica internacional.*
>
> ***ACOMPANHAMENTO DOS PEDIDOS DE SEGUROS E INDENIZAÇÕES***
>
> *16. Ao longo do ano de 2019, o Itamaraty atuou em diversas frentes junto a organismos internacionais e a governos estrangeiros, em apoio ao pleito dos Familiares vítimas do acidente do voo da Chapecoense, para a obtenção do pagamento das indenizações*

devidas. [...]

18. Em 2 de outubro, a Delegação Permanente do Brasil junto à OACI em Montreal solicitou formalmente à Organização, por meio da Nota Verbal nº 2019-073/BRASICAO, a inclusão de representante brasileiro na missão de auditoria à Bolívia. Em resposta, a OACI informou não ser possível atender ao pedido - dado o caráter de treinamento associado à missão -, e mencionou, ainda, a necessidade de se obter o assentimento do governo boliviano, em respeito ao princípio da soberania. [...]

INTERLOCUÇÃO CONSTANTE COM O PODER LEGISLATIVO

21. Em 26 de julho de 2019, a pedido da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CRE) do Senado Federal, as Embaixadas do Brasil em Assunção, Bogotá e La Paz, em coordenação com a Assessoria Especial de Relações Federativas e com o Congresso Nacional (AFEPA) realizaram gestões para a participação de representantes das seguintes entidades em duas Audiências Públicas (realizadas nos dias 18 de junho e 15 de agosto de 2019) para debater a situação das famílias vítimas do acidente com o voo da Chapecoense:

Confederação Sul-Americana de Futebol (CONMEBOL);

Direção-Geral de Aeronáutica Civil (DGAC), da Bolívia;

Autoridade de Fiscalização e Controle de Pensões e Seguros (APS), também da Bolívia; e

Unidade Administrativa Especial Aeronáutica Civil (Aerocivil), da Colômbia. [...]

25. Em 20 de dezembro, o MRE solicitou ao governo boliviano, por meio da Embaixada do Brasil em La Paz, confirmação e agendamento de audiência entre os advogados das vítimas e sobreviventes do acidente do voo da Chapecoense e da AFAV-C com

o Ministro de Obras Públicas, Transportes e Habitação da Bolívia, Iván Arias Durán.

26. No dia 15 de janeiro de 2020, o Embaixador do Brasil em La Paz manteve reunião com o Ministro de Obras Públicas da Bolívia, ocasião em que a autoridade boliviana aceitou realizar, no dia 28 de janeiro, a audiência solicitada, e dispôs-se a convocar para o encontro o Vice-Ministro de Transportes e representante da Direção Geral de Aviação Civil da Bolívia (DGAC). Contudo, em vista da renúncia coletiva dos ministros do governo boliviano, a reunião marcada para 28 de janeiro foi cancelada. A Embaixada em La Paz está em contato com o lado boliviano para agendar nova data para a reunião.

27. De acordo com relato informal de advogados brasileiros que estiveram em La Paz para a reunião com autoridades bolivianas, foi possível realizar, no dia 28 de janeiro, encontro com representantes da Autoridade de Fiscalização e Controle de Pensões e Seguros da Bolívia (APS), instituição que supervisiona o mercado de seguros local, na qual o lado boliviano comprometeu-se a informar, em um prazo de 10 dias, se houve algum erro administrativo na avaliação do pedido de pagamento do seguro obrigatório por parte da autoridade de aviação civil boliviana no caso do acidente com o voo da Chapecoense. Tendo em conta que a APS não enviou a informação no prazo indicado, em 20 de fevereiro último a Embaixada em La Paz foi instruída a solicitar atualização do órgão boliviano sobre o pedido de informação feito pelos advogados brasileiros.

4. Correspondência encaminhada pela **Aon UK Limited** and **Aon Benfield Limited**, declinando o convite formulado pela CPICHAPE:

CPI da Chapecoense

✕ EXCLUIR ← RESPONDER ↞ RESPONDER A TODOS → ENCAMINHAR ···

Daniel Booker <dan.booker@aon.co.uk>

sex 13/03/2020 16:06

Marcar como não lida

Para: Leandro Augusto de Araújo Cunha Bueno;

Cc: Fernanda Moreira Pinheiro Lima;

Dear Honourable Members of the Brazilian Senator's House

Parliamentary Commission of Inquiry to investigate the situation of the victims and the relatives of the victims of the crash of the plane that transported Chapecoense to Colombia on 28 November 2016

The undersigned is authorised to write this letter to you on behalf of Aon UK Limited ("**Aon UK**") and Aon Benfield Limited ("**ABL**").

Aon UK acknowledges receipt of an invitation from the Brazilian Federal Senate inviting it to appoint a representative to participate in a hearing on 31 March 2020. Yesterday, Aon UK also received, forwarded by Mr. Marcelo Homburger of Aon Brazil, an email from the Federal Senate requiring the attendance of representatives of Aon UK and Aon Benfield Limited on 17 March 2020. This e-mail named two individuals who worked for Aon UK in the past but no longer have any relationship with the company.

Aon UK and ABL are parties to a public class action in Santa Catarina, Brazil. There are other related lawsuits pending in other jurisdictions. The fact of and circumstances surrounding these proceedings, not least the issues of confidentiality which exist under the laws of various countries (including Brazil, the United Kingdom, Bolivia and the United States) mean that Aon UK and ABL have been advised by their lawyers from multiple jurisdictions to respectfully decline the invitation of the Senators to attend the Federal Senate hearing as requested.

Notwithstanding the above, we intend to contribute to the valuable work that the Parliamentary Commission of Inquiry are undertaking to the greatest possible extent that the different applicable laws permit. Therefore, Aon UK is currently gathering relevant documentation from its files and preparing a further written communication to provide the Hon. Senators with an explanation of its position.

This is a complex piece of work that requires considerable effort from a variety of different stakeholders. Once it is finalised, the letter will also need to be translated from English into Portuguese, and checked, before it is submitted to the Hon. Senators.

For these reasons, Aon UK would kindly request the CPI to grant a deadline of 24 March in which to submit our letter and supporting documents from our files. We are committed to provide the CPI with additional information and clarification on the facts under scrutiny as soon as possible. Aon UK will also remain available to provide further written clarification to the CPI as needed.

We hope that the contents of the letter we are preparing and documentation we will present will assist the Senate in its important deliberations, which Aon UK and ABL recognise as highly important to all parties involved in the Tragedy and also to the Brazilian authorities.

Yours sincerely, and very respectfully,

For and on behalf of Aon UK Limited and Aon Benfield Limited

Dan Booker | Head of Litigation EMEA & UK
Aon Service Corporation
The Aon Centre | The Leadenhall Building | 122 Leadenhall Street | London | EC3V 4AN

5. Correspondência da **Tokio Marine Kiln**, <u>confirmando a participação de audiência da CPICHAPE por vídeo conferência</u>:

RES: CPI da Chapecoense - Reunião de 17/03/2020 - TOKIO MARINE

EXCLUIR RESPONDER RESPONDER A TODOS ENCAMINHAR

Sergio Roberto de Oliveira <sergio.oliveira@tokiomarine.com.br> Marcar como não lida

sex 13/03/2020 15:04

Para: Leandro Augusto de Araújo Cunha Bueno; aribeiro@mayerbrown.com;

Cc: Fernanda Moreira Pinheiro Lima;

Você respondeu em 13/03/2020 15:18.

Boa tarde Leandro,

Liguei faz pouco tempo e não o encontrei, mas lhe adianto alguns detalhes acerca da participação da Tokio Marine Kiln na CPI.

No dia 5 p.p., assim que recebemos o seu e-mail com a convocação de representante da Tokio Marine Kiln e convite do Sr. Satoru Komyia, presidente da Tokio Marine Holdings, o presidente da Tokio Marine Brasil, Sr. José Adalberto Ferrara, conforme se compromissara perante a CPI de dar conhecimento da audiência à subsidiária inglesa, e à Matriz, levou referida intimação ao conhecimento dessas pessoas.

Relativamente ao convite ao Sr. Satoru Komyia, a Tokio Marine Holdings, em ofício a ser dirigido a essa Secretaria, justificará o seu não comparecimento à sessão do próximo dia 17, ou a qualquer outro ato da referida CPI.

Já a Tokio Marine Kiln, no dia 5 de março, mesmo dia em que recebeu a convocação para comparecimento no dia 17, recebeu também da Embaixada do Brasil em Londres, o e-mail abaixo copiado, pelo qual a convidava para participar da audiência do dia 31 de março de 2020, data esta que constava do Plano de Trabalho original.

Desse modo a Tokio Marine Kiln programou-se juntamente com a Embaixada Brasileira a participar da audiência do dia 31 de março, por videoconferência, ao entender que, pelo cunho oficial dado por convite de órgão ligado ao Ministério das Relações Exteriores, a este deveria atender.

Qualquer dúvida, por favor, me ligue.

Atenciosamente.

Leandro Augusto de Araújo Cunha Bueno

De: Tammy Lewis <Tammy.Lewis@tokiomarinekiln.com>
Enviado em: sexta-feira, 6 de março de 2020 13:10
Para: 'joao.gomide@itamaraty.gov.br'
Assunto: Tokio Marine Kiln Syndicates Limited - Chapecoense - Invitation

Dear Mr. João Eduardo Gomide de Paula
Political and Legal Section | Setor Político e Jurídico

Tokio Marine Kiln Syndicates Limited hereby acknowledges receipt of your email through which you have informed us that the Parliamentary Inquiry Committee of the Brazilian Federal Senate has invited Tokio Marine Kiln Syndicates Limited to appoint a representative to participate in a hearing on March 31, 2020.

We inform you we will accept the invitation. We have appointed Mr. Peter Merton as Tokio Marine Kiln Syndicates Limited's representative. As per your email, Mr. Peter Merton will join the hearing by video conference from the premises of the Brazilian Embassy in London.
Finally, we understand that Brazilian Law sets forth a specific legal procedure to summon foreign entities and persons to attend a Parliamentary Inquiry Committee. We ask you to convey to the members of the Parliamentary Inquiry Committee that our acceptance of their invitation does not constitute any type of waiver of the use of the proper legal procedure should there be need for the Parliamentary Inquiry Committee to issue further communications to Tokio Marine Kiln Syndicates Limited or to any individuals representing Tokio Marine Kiln Syndicates Limited. In this regard, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited has decided to voluntarily accept this invitation to cooperate with the investigations conducted in Brazil.

Caro Senhor. João Eduardo Gomide de Paula

Setor Político e Jurídico – Embaixado do Brasil

Por meio desta, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited confirma o recebimento do seu e-mail por meio do qual o Senhor nos informou que a Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado Federal do Brasil convidou a Tokio Marine Kiln Syndicates Limited a designar um representante para participar de uma audiência no dia 31 de Março de 2020.

Informamos que aceitaremos o convite. Nós designamos o Sr. Peter Merton como representante da Tokio Marine Kiln Syndicates Limited. Conforme o seu e-mail, o Sr. Peter Merton participará da audiência por videoconferência a partir da sede da Embaixada do Brasil em Londres.

Por fim, entendemos que a legislação brasileira estabelece um procedimento legal específico para a convocação de pessoas jurídicas e físicas estrangeiras para comparecer a uma Comissão Parlamentar de Inquérito. Pedimos que o Senhor transmita aos integrantes da Comissão Parlamentar de Inquérito que nossa aceitação do convite por eles enviado não constitui qualquer tipo de renúncia à utilização do devido procedimento legal caso haja necessidade de a Comissão Parlamentar de Inquérito emitir outras comunicações à Tokio Marine Kiln Syndicates Limited ou a quaisquer indivíduos representando a Tokio Marine Kiln Syndicates Limited. Nesse sentido, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited decidiu por aceitar o convite voluntariamente como demonstração de nossa cooperação com as investigações realizadas no Brasil."

Sinceramente,

Tammy Lewis

Tammy Lewis
Interim Head of Legal & Deputy Head of Compliance

6. Correspondência da **Tokio Marine Holdings** declinando o convite feito para participar de audiência da CPICHAPE:

DOC 20 - CPICHAPE

Dear Mr. Leandro Cunha Bueno
Secretário de Comissão
Senado Federal – SCOM – COCETI

On behalf of Tokio Marine Holdings, Inc. I hereby acknowledge receipt of an invitation from the Parliamentary Inquiry Committee of the Brazilian Federal Senate to attend a hearing on March 17, 2020.

We respectfully inform you that Tokio Marine Holdings has no direct knowledge of the facts related to this event and therefore will not be able to provide any useful information to clarify the questions that will be made by the members of the Parliamentary Inquiry Committee. As such, we respectfully decline your invitation.

However, it has come to our knowledge that Tokio Marine Kiln Syndicates Limited has accepted an invitation received from the Brazilian Embassy in London to attend a hearing on March 31 in cooperation with the investigations conducted in Brazil, as per the attached correspondence. It is our understanding that Tokio Marine Kiln Syndicates will be in a better position to clarify any questions the members of the Parliamentary Inquiry Committee of the Brazilian Federal Senate may have regarding this tragic accident.

***

Em nome da Tokio Marine Holdings, acuso recebimento de um convite enviado pela Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado Federal do Brasil para participar de uma audiência no dia 17 de março de 2020.

Respeitosamente informamos que a Tokio Marine Holdings não tem conhecimento direto dos fatos relacionados a esse evento e, portanto, não pode oferecer nenhuma informação útil ao esclarecimento das perguntas que serão feitas pelos membros da Comissão Parlamentar de Inquérito. Por isso, respeitosamente declinamos o convite feito.

No entanto, tomamos conhecimento de que a Tokio Marine Kiln Syndicates Limited aceitou um convite recebido da Embaixada do Brasil em Londres para comparecer a uma audiência em 31 de Março em cooperação com as investigações realizadas no Brasil, conforme correspondência anexa. Entendemos que a Tokio Marine Kiln Syndicates estará em melhores condições de esclarecer quaisquer dúvidas que os membros da Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado Federal brasileiro possam ter com relação a esse trágico acidente.

Yours sincerely,

Yoshinori Ishii

Yoshinori Ishii
General Manager, Head of Legal Department,
Tokio Marine Holdings, Inc.

Tokio Marine Holdings, Inc.

1-2-1, Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokyo, 100-0005 Japan 81-(0)3-6212-3333
http://www.tokiomarinehd.com/

7. De igual modo, foi diligenciada a Caixa Econômica Federal, que encaminhou Termo de Parceria firmado entre a Caixa Seguridade Participações S.A. e a Tokio Marine Seguradora S.A. para formação de uma nova companhia, ocorrida em 06 de janeiro de 2020, que explorará, pelo prazo de 20 anos, os ramos de seguros Habitacional e Residencial na rede de distribuição da Caixa Econômica Federal ("Balcão CAIXA").

8. Documento encaminhado pela **CONMEBOL**, onde presta os seguintes esclarecimentos:

> *Pelo presente, em nome da CONFEDERAÇÃO SUL-AMERICANA DE FUTEBOL (CONMEBOL), dirigimo-nos à Vossa Senhoria em função do acidente aéreo que ocasionou o falecimento dos membros da Associação Chapecoense de Futebol e tripulantes, ocorrido na data de 28 de novembro de 2016, por ocasião do jogo de ida da final da Copa Sul-Americana a ser disputada em Medellín, Colômbia.*
>
> *Lamentamos profundamente a tragédia ocorrida, situação que colocou de luto todo o futebol mundial que por sua vez demonstrou sua solidariedade e condolências ao clube e familiares das vítimas. Da mesma forma, o Conselho da CONMEBOL, na qualidade de autoridade máxima da entidade, decidiu declarar a Associação Chapecoense de Futebol como Campeão da edição de 2016 da Copa Sul-Americana com todas as prerrogativas desportivas e econômicas que faziam direito.*
>
> *Da mesma forma, deve-se observar que os clubes participantes dos torneios organizados pela CONMEBOL estão de acordo com as bases estabelecidas no Regulamento da Competição. Em relação aos pagamentos executados pela CONMEBOL pela participação no Torneio, eles são efetuados para partidas disputadas na condição*

de local e, para partidas disputadas no exterior, os clubes são responsáveis por chegar ao local do jogo, a seu próprio custo.

A escolha dos meios de transporte é de exclusiva responsabilidade dos clubes participantes e a única obrigação de cada clube é comunicar a data e hora da chegada a efeitos de que o clube local organize a questão de segurança para o deslocamento até o hotel da delegação.

A CONMEBOL, como organizadora do torneio, exige para que os clubes participem dos seus torneios, a aceitação e assinatura de uma carta de conformidade e compromisso. Nela, os clubes reconhecem expressamente que são exclusivamente responsáveis por todos os aspectos da organização, segurança e saúde pública de uma partida quando ela atua como clube local.

Da mesma forma, os participantes reconhecem que, participando do torneio, o fazem sob sua inteira responsabilidade, exonerando e liberando a CONMEBOL de todas as obrigações e responsabilidades de qualquer natureza por qualquer fato, contingência, incidente, bem como responsabilidade por danos e/ou prejuízo causados a proprietários ou terceiros, em questões de segurança e/ou ordem pública e saúde, como resultado da organização de partidas quando atuam como local e que toda a cobertura de seguro e risco que deve cobrir possíveis incidentes relacionados à segurança, será de responsabilidade e deve ser assumida única e exclusivamente pelos clubes participantes.

Pelo exposto, a responsabilidade pelo transporte e traslados nas partidas da Copa Sul-Americana de 2016 recaía exclusivamente sobre cada clube participante.

9. Relação de apólices de seguros da Petrobras com resseguro

firmado junto à Tokio Marine Seguradora S/A:

Nº	Seguro	Nº Apólice	Vigência		Segurador / Cosseguro 01	(%)
			Início	Término		
1	Risco Operacional - RO	16.96.0006439.28	30/11/2019	31/05/2021	Chubb Seguros Brasil S.A.	50%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	10%
					Mapfre Vera Cruz Seguradora S.A.	40%
2	Responsabilidade Civil Geral - RCG	16.51.0033835.28	30/11/2019	31/05/2021	Chubb Seguros Brasil S.A.	50%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	10%
					Mapfre Vera Cruz Seguradora S.A.	40%
3	Risco de Transportes - RT	17.22.0011268.28	30/11/2019	31/05/2021	Chubb Seguros Brasil S.A.	50%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	15%
					Mapfre Vera Cruz Seguradora S.A.	35%
4	Risco de Responsabilidade Civil Aeronáutico - RCA	EM EMISSÃO	30/12/2019	03/06/2021	Mapfre Seguros Gerais S.A.	35%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	35%
					XL Seguros Brasil S.A.	30%
5	P-70 - Risco de Engenharia	17.34.8100042	31/12/2013	25/04/2020	Chubb Seguros Brasil S.A.	50%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	15%
					Mapfre Vera Cruz Seguradora S.A.	35%
6	P-71 - Risco de Engenharia	17.34.4000501	09/05/2014	28/06/2021	Chubb Seguros Brasil S.A.	50%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	15%
					Mapfre Vera Cruz Seguradora S.A.	35%
7	UPGN (Comperj) - Risco Engenharia	16.67.0006032.12	10/07/2018	02/03/2021	Chubb Seguros Brasil S.A.	60%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	40%

10. Principais trechos da carta encaminhada pelas corretoras Aon UK Limited e Aon Benfield Limited:

> *[...] 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 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. [...]*
>
> *Em conformidade com a legislação e regulamentação boliviana, estavam envolvidas as seguintes partes:*
>
> - *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.

- *Uma companhia de seguros boliviana para emitir uma apólice de seguro em favor da LaMia. Essa empresa era a Bisa.*

- *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.*

- *Um corretor de resseguro 'wholesale' ("em atacado") trabalhando na colocação do risco no Mercado Londrino (Aon UK).*

- *Várias resseguradoras subscrevendo o risco. [...]*

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. [...]

A apólice de seguro é um contrato entre o Segurado (LaMia) e a Seguradora (Bisa). O contrato de resseguro é um contrato entre o Ressegurado (Bisa) e a Resseguradora (TMK e outros). [...]

A COLOCAÇÃO DE RESSEGURO E O LIMITE DE US$ 25 MILHÕES

[...] 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). [...]

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, franquia 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 [...]. 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. [...]

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 [...] – 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. [...]

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. [...]

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 [...]. 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. [...]

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. [...]

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. [...]

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. [...]

No dia 6 de abril de 2016, a LaMia informou que não queria pagar mais que US$ 170 mil no prêmio para aquela cobertura. [...]

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. [...]

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. [...]

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?" [...]

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. [...]

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 re resseguro de limite inferior. [...]

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."*

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. [...] Essa apólice foi paga integralmente após o Acidente. [...]

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. [...]

Em resumo:

> *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.*
>
> *A LaMia decidiu, ciente de todas as opções disponíveis a ela, adquirir um limite de US$ 25 milhões.*
>
> *A LaMia tomou tal decisão apesar de saber a opinião da Aon UK no sentido de que US$ 25 milhões era um limite baixo.*

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.

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.

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. [...]

EQUIPES DE FUTEBOL

A Aon UK foi pela primeira vez informada de que a LaMia propunha transportar uma equipe de futebol em julho de 2015. [...]

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 [...]. 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).[...]

No dia 15 de janeiro de 2016, a LaMia disse que estava propondo transportar uma equipe esportiva do Paraguai para a Venezuela e Equador. [...]

No dia 18 de janeiro de 2016, a Aon UK respondeu dizendo que "Precisaríamos falar com os subscritores 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." [...]. 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. [...]

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 [...]. Nós entendemos que as Resseguradoras receberam uma cópia do contrato e que este voo foi realizado. [...]

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 Medelín, na Colômbia. [...] 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. [...]

Em resumo:

> *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.*
>
> *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.*

EXCLUSÃO DA COLÔMBIA

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) [...]. A Aon UK mencionou, especificamente, que a Colômbia e o Peru eram países excluídos. [...]

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. [...]

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 Medelín, na Colômbia [...]. Loredana Albacete notou que a Colômbia era um país excluído de cobertura na apólice e perguntou como deveria proceder. [...]

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. [...]

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 [...]. A TMK também solicitou uma estimativa das exposições referentes às equipes esportivas. [...]

Em resumo:

> *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. [...]*
>
> *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. [...]

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. [...]

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. [...]

A RESPOSTA DAS RESSEGURADORAS IMEDIATAMENTE APÓS O ACIDENTE

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. [...]

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/resseguro. 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. [...]

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. [...]

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. [...]

RESPOSTA DA BISA AO ACIDENTE

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. [...]

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. [...]

RESUMO DAS PRINCIPAIS CONCLUSÕES

[...] 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

ANEXO 1: O MERCADO INTERNACIONAL E LONDRINO DE SEGUROS E RESSEGUROS

[...] O pagamento de uma indenização depende do cumprimento dos termos da apólice de seguro por parte do Segurado (inclusive os termos referentes ao pagamento do prêmio, que é uma responsabilidade contratual do Segurado) e da ocorrência do evento segurado. [...]

[...] A corretora aconselha o Segurado em matérias como o tipo de cobertura que ele precisa, obtém cotações de prêmios das Seguradoras (que são responsáveis por precificar o risco) e negocia o prêmio e os termos e condições da apólice de seguro junto às Seguradoras. Contudo, o seguro e o resseguro baseiam-se na premissa de que o Segurado e o Ressegurado são especialistas em seus próprios negócios e, portanto, embora busquem aconselhamento com relação ao tipo e os termos da apólice de seguro, o Segurado ou Ressegurado continuam tendo total e exclusiva responsabilidade em decidir qual cobertura comprar e sua extensão. Uma corretora de seguros não é responsável pelas operações ou finanças de um Segurado ou uma Seguradora. [...]

[...] O contrato de resseguro é distinto da apólice de seguro e não há relação contratual alguma entre a Resseguradora e o Segurado. A apólice de seguro e o contrato de resseguro são contratos inteiramente distintos. O Segurado e a Seguradora possuem

obrigações contratuais mútuas, conforme determinado na apólice do seguro. De forma totalmente independente, o Ressegurado e a Resseguradora possuem obrigações contratuais mútuas, conforme determinado no contrato de resseguro. [...]

Uma corretora de resseguros é uma intermediária entre o Ressegurado e as Resseguradoras. O Ressegurado é o cliente da corretora de resseguro. É um fato já bem estabelecido que as Resseguradoras não têm relação contratual e nenhuma responsabilidade para com o Segurado, em razão da não existência de uma relação contratual entre essas partes. A única obrigação contratual que as Resseguradoras têm é com o Ressegurado. [...]

[...] Frequentemente, essas empresas de seguro locais elegem ou são obrigadas a buscar o resseguro para certos riscos nos mercados internacionais, incluindo o Mercado Londrino, porque a Seguradora não é capaz de reter todo o risco. Nesses casos, corretoras como a Aon UK atuam apenas em relação ao contrato de resseguro, como uma corretora de resseguro 'wholesale' ("de atacado"), tendo a corretora de resseguro licenciada localmente como sua cliente. [...]

> *Bisa Seguros y Reaseguros S.A. ("Bisa"): a Bisa era a Seguradora da LaMia e a Ressegurada no contrato de resseguro colocada pela Aon UK, como corretora de resseguro 'wholesale' ("de atacado"), no Mercado Londrino de resseguro. A Bisa é uma empresa boliviana;*
>
> *Aon Benfield Argentina ("ABA"): corretora de resseguro licenciada na Argentina e na Bolívia;*
>
> *Aon UK: a Aon UK atuou em nome da ABA na colocação do contrato de resseguro da Bisa no Mercado Londrino. A Aon UK não tem, nessa estruturação, uma relação contratual ou outra*

relação jurídica com a Bisa, as Resseguradoras ou o Segurado. Nem a Aon UK nem a ABA têm qualquer função de supervisão da Bisa ou de qualquer outro Ressegurado.

Resseguradoras: as Resseguradoras sob o contrato de resseguro, que, por um prêmio, assumiram o risco subscrito pela Bisa, com base nos termos do contrato de resseguro. A Resseguradora líder foi a Lloyd's Syndicate 0510 (KLN), que é administrada pela Tokio Marine Kiln Syndicates Limited. [...]

LaMia Corporation S.R.L. e suas respectivas subsidiárias, empresas associadas e afiliadas ou conforme concordado pela seguradora ("LaMia"): a LaMia era a Segurada;

Estratégica Corredores y Asesores de Seguros y Riesgo ("Estratégica"): a Estratégica é uma corretora ("retail broker ou de varejo") na Bolívia. Sua função era dar orientações e receber instruções da LaMia; e [...]

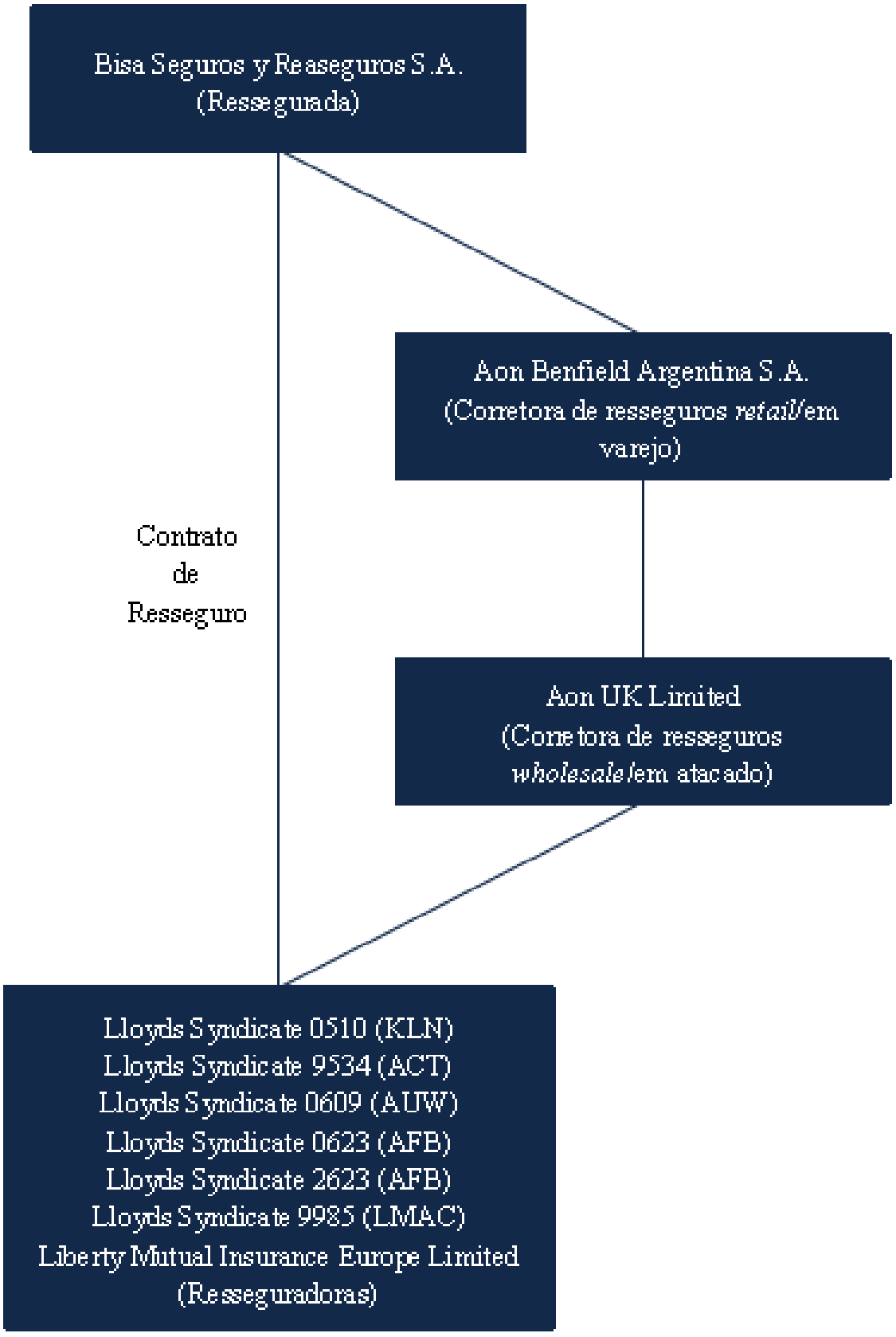
As partes do contrato de seguro foram a LaMia e a Bisa. Nos termos do contrato de seguro, que é regido pela legislação da Bolívia, a LaMia devia certas obrigações à Bisa. Era vital que a LaMia cumprisse com essas obrigações para que pudesse receber o pagamento de um sinistro coberto pela apólice. [...]

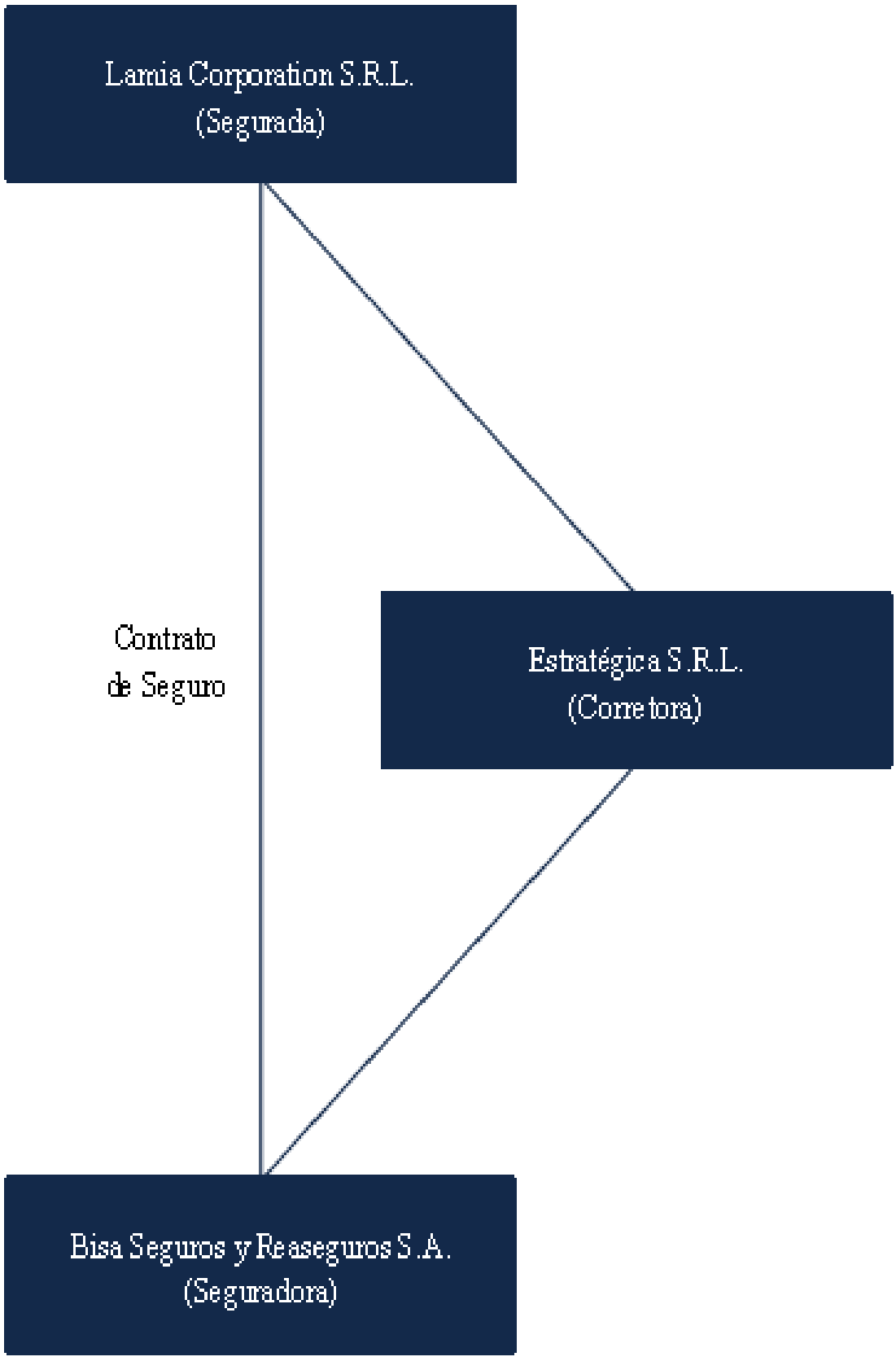
Conforme observado no parágrafo 3.5 da carta, o prêmio de resseguro é, com frequência, determinado antes de o seguro ser finalizado. Portanto, as Resseguradoras precisam saber informações sobre o risco que será coberto pela apólice de seguro, para poderem decidir se é um risco que aceitariam cobrir e, se for o caso, sob quais termos. Dado o número de partes envolvidas [...], não é incomum que as partes se comuniquem diretamente entre si. Embora as partes bem entendam as

relações contratuais, para facilitar o fluxo de comunicação, aceita-se e se entende que há momentos em que e-mails relacionados à colocação de seguro/resseguro podem ser enviados, por exemplo, por corretoras 'wholesale' ("de atacado"), para partes que não são seus clientes. De modo geral, isso ocorre quando há a necessidade de comunicar algo com maior celeridade. Dessa forma, há ocasiões em que a Aon UK se corresponde diretamente com a LaMia – normalmente, quando as partes contratuais pertinentes estão em cópia. Isso não impacta na cadeia contratual e não altera as relações. [...]

Conforme mencionado no parágrafo 1.4 acima, é responsabilidade do Segurado ou do Ressegurado decidir qual cobertura comprar e a sua extensão. O Segurado precisará de permissões da autoridade de aviação apropriada para operar voos, e o acordo que ele firma com a autoridade de aviação provavelmente definirá o nível mínimo de seguro que o Segurado deve ter. Nem a Seguradora nem a Resseguradora são partes de tais acordos, de modo que o Segurado encontra-se em uma posição privilegiada para saber o limite de responsabilidade civil específico necessário. De acordo com a nossa experiência, geralmente será necessário que o Segurado apresente certificado de seguro à autoridade de aviação local antes do início das operações. Se o limite de responsabilidade civil não for suficiente, a companhia aérea não receberá autorização para voar. [...]

A respeito do seguro de aviação, a corretora pode saber os limites exigidos por vários países em razão de experiência prévia ou conhecimento de mercado. Contudo, a corretora não está em posição de garantir que uma apólice cumpra com os requisitos locais. No final das contas, a corretora depende do Segurado para informá-la de qual limite é necessário.


Bisa Seguros y Reaseguros S.A.
(Resegurada)
Aon Benfield Argentina S.A.
(Corretora de resseguros *retail*/em varejo)
Contrato de Resseguro
Aon UK Limited
(Corretora de resseguros *wholesale*/em atacado)
Lloyds Syndicate 0510 (KLN)
Lloyds Syndicate 9534 (ACT)
Lloyds Syndicate 0609 (AUW)
Lloyds Syndicate 0623 (AFB)
Lloyds Syndicate 2623 (AFB)
Lloyds Syndicate 9985 (LMAC)
Liberty Mutual Insurance Europe Limited
(Resseguradoras)


Lamia Corporation S.R.L.
(Segurada)
Contrato
de Seguro
Estratégica S.R.L.
(Corretora)
Bisa Seguros y Reaseguros S.A.
(Seguradora)

11. Comunicado da <u>seguradora Bisa</u> informando a <u>suspensão da apólice de seguro da LaMia Corporation SRL</u>:

Page 23 of 104

BISA
SEGUROS Y REASEGUROS S.A.
Una Empresa del Grupo Financiero BISA

Santa Cruz, 06 de Enero de 2016
CUESP-001/2016

Señor
Gustavo Vargas Gamboa
DIRECTOR GENERAL
LAMIA CORPORATION SRL
Presente.-

REF.: SUSPENSION DE COBERTURA POLIZAS DE AERONAVEGACION - LAMIA CORPORATION SRL

Distinguido Señor:

Mediante la presente carta tenemos a bien comunicar a Usted la determinación de nuestra Compañía de suspender la cobertura de seguro, **por falta de pago de primas** de las siguientes Pólizas de Aeronavegación:

- ✓ Casco, Todo Riesgo para Repuestos y Responsabilidad Civil, No. 2000044.
- ✓ Deducibles No. 2000003
- ✓ Guerra No. 2000004

La cobertura de dichas Pólizas podrán reestablecerse, previo pago del total de la prima de seguro adeudada.

Asimismo, el pago de la totalidad de las primas vencidas no otorga la cobertura en forma retroactiva, por lo que cualquier siniestro ocurrido durante el periodo de suspensión de la cobertura no se encuentra cubierto.

Con este particular motivo, presentamos a usted un cordial y respetuoso saludo personal.

BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

Vanesa Natusch de Uriostegui
Jefe de Cuentas Especiales

Juan Carlos Ballivián Guerrero
Gerente Regional

LAMIA CORPORATION BOLIVIA S.R.L.
Recibido
Fecha: 09/01/16

Adj.Lo mencionado
c.c. Estratégica
c.c. File
LCA.-

CUESP 001/15 06/01/2016 10:56
Pág.-1 de 1

Juramadeu Japiassu 22-04-2020 11:32 192.168.4.51

12. E-mail da corretora Aon UK Limited informando a corretora Estratégica as características da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia Corporation SRL:

To: dgumucio@grupo-estrategica.com[dgumucio@grupo-estrategica.com]
Cc: Guido Marán Ferrari[guido.ferrari@aonbenfield.com]; Danny Martin[danny.martin@aon.co.uk]
From: Simon Kaye[/O=MMS/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=KAYES]
Sent: Thur 07/04/2016 4:02:56 PM (UTC)
Subject: LAMIA 2016/17
3527_001.pdf

Dear Daniela,

Please see attached formal quote in respect of the Aviation Liability only policy from Kiln syndicate 0510 (30% supported).
Summary as follows:

Premium: USD125,000, subject to a minimum premium of USD80,000

Commission: 22.5% - split between Aon London, Aon Argentina and Estrategica to be agreed

Liability limit: USD25,000,000 including AVN52 war liabilities

Policy is subject to the following:

-Geographical exclusion clause LSW617H – note this include Colombia and Peru. We have discussed with the underwriter and any flights to these destination will be subject to their agreement

-Pilot warranty- subject to minimum 2000 hours total time, 1000 hours jet, 50 hours on make and model, no accident/violations unless agreed by underwriters (which we now understand the Lamia pilots are able to comply with)

-Supplementary payments clause limited to USD1,000,000 in the aggregate

Please explain the client that we have proceeded to obtain the formal quote based on USD25,000,000 limit including war liabilities (AVN52) coverage (the original indication was for a premium of USD120,000 plus USD12,000 for a USD50m limit). If the client requires a higher limit please advise urgently

We will advise once we have 100% support for risk, however in the mean time would appreciate your confirmation of the local insurance company's reinsurance order of 100%

Please refer to the Important Information detailed below which provides important disclosures in relation to this quotation.

If you have any questions please do not hesitate to contact us and we await your earliest advices.

Best Regards,

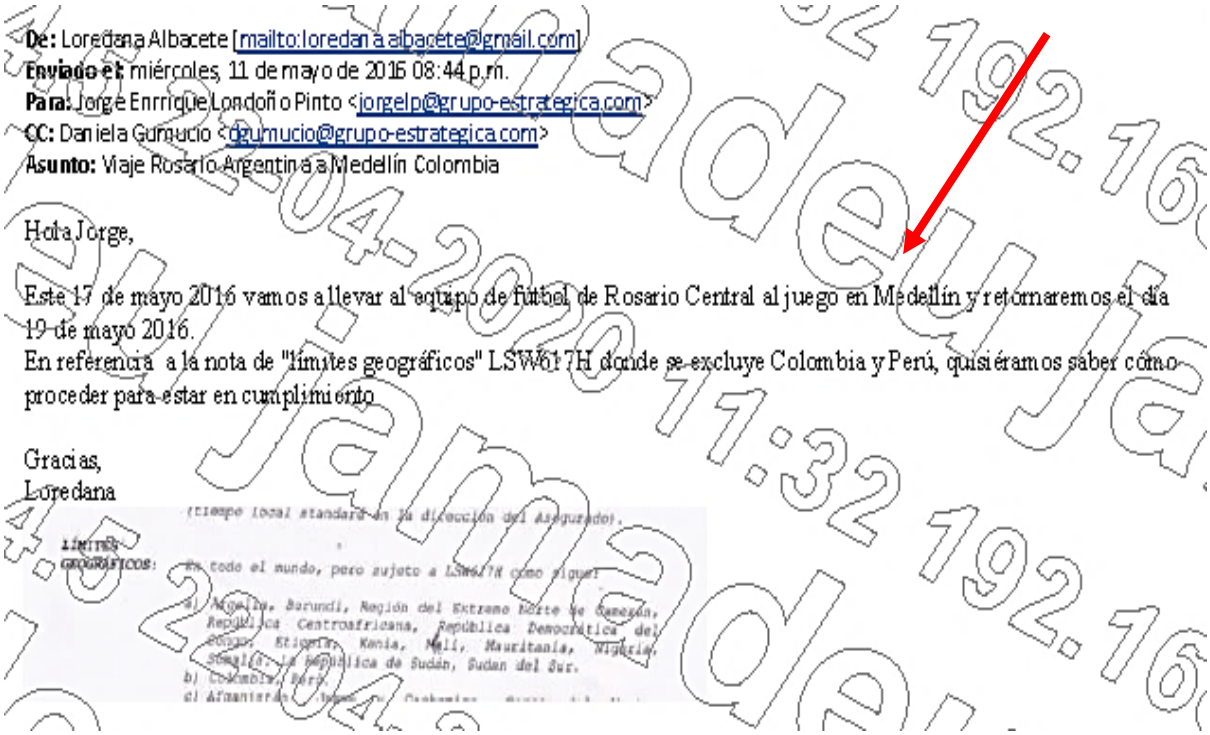
Simon

Important Information

Please note that this quotation does not commit either ourselves or (re)insurers to cover, until such time as your formal request for cover has been accepted by (re)insurers and confirmed by us in writing. Please review the quotation carefully to ensure it reflects

Assinado eletronicamente por: Eduardo Jamadeu Jacinto - 22-04-2020 11:32:16 - 192.168.4.52

13. E-mail da companhia aérea LaMia Corporation SRL informando voo para a Colômbia:



De: Loredana Albacete [mailto:loredana.albacete@gmail.com]
Enviado el: miércoles, 11 de mayo de 2016 08:44 p.m.
Para: Jorge Enrrique Londoño Pinto <jorgelp@grupo-estrategica.com>
CC: Daniela Gumucio <dgumucio@grupo-estrategica.com>
Asunto: Viaje Rosario Argentina a Medellín Colombia

Hola Jorge,

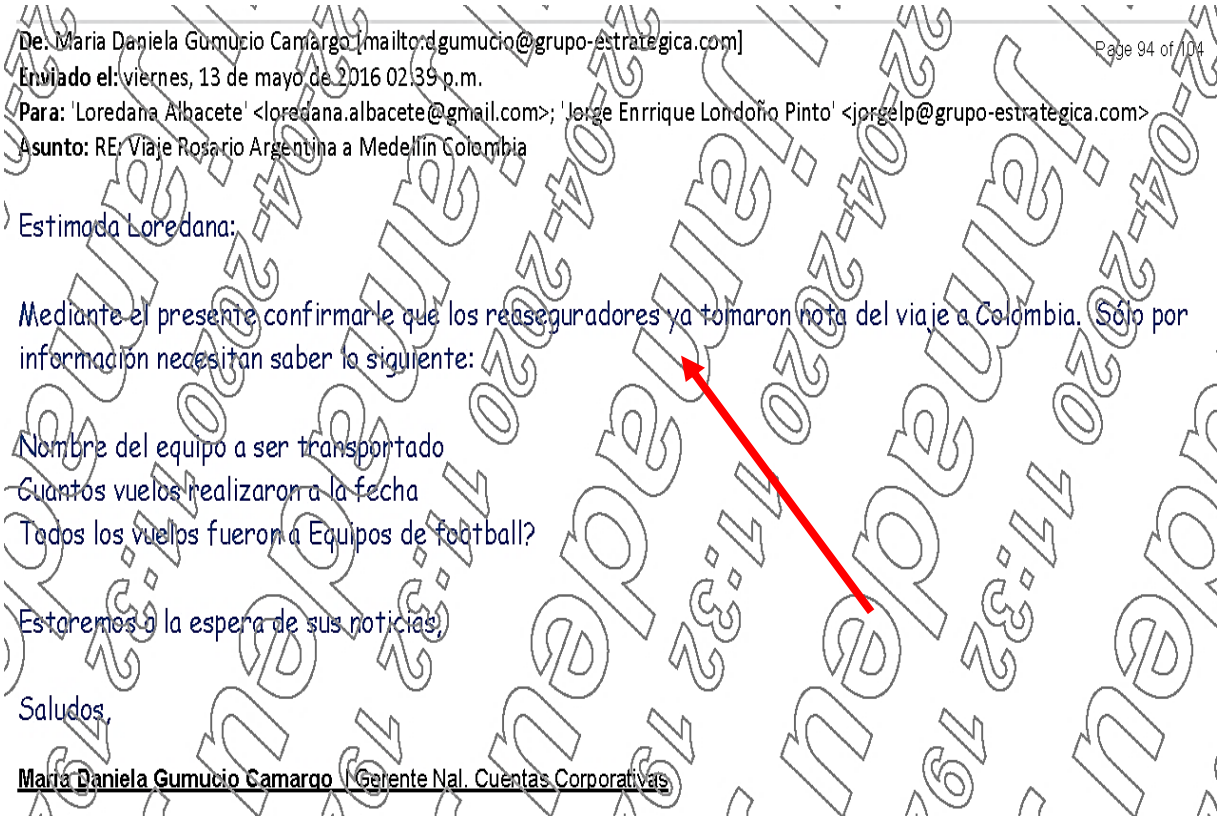
Este 17 de mayo 2016 vamos a llevar al equipo de fútbol de Rosario Central al juego en Medellín y retornaremos el día 19 de mayo 2016.
En referencia a la nota de "límites geográficos" LSW617H donde se excluye Colombia y Perú, quisiéramos saber cómo proceder para estar en cumplimiento.

Gracias,
Loredana

(tiempo local standard en la dirección del asegurado).

LÍMITES GEOGRÁFICOS: en todo el mundo, pero sujeto a LSW617H como sigue:

a) Angola, Burundi, Región del Extremo Norte de Camerún, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Etiopía, Kenia, Mali, Mauritania, Nigeria, Somalia, la República de Sudán, Sudan del Sur.
b) Colombia, Perú.
c) Afganistán, [illegible]



De: Maria Daniela Gumucio Camargo [mailto:dgumucio@grupo-estrategica.com]
Page 94 of 104
Enviado el: viernes, 13 de mayo de 2016 02:39 p.m.
Para: 'Loredana Albacete' <loredana.albacete@gmail.com>; 'Jorge Enrrique Londoño Pinto' <jorgelp@grupo-estrategica.com>
Asunto: RE: Viaje Rosario Argentina a Medellín Colombia

Estimada Loredana:

Mediante el presente confirmarle que los reaseguradores ya tomaron nota del viaje a Colombia. Sólo por información necesitan saber lo siguiente:

Nombre del equipo a ser transportado
Cuantos vuelos realizaron a la fecha
Todos los vuelos fueron a Equipos de football?

Estaremos a la espera de sus noticias,

Saludos,

Maria Daniela Gumucio Camargo | Gerente Nal. Cuentas Corporativas

From: Simon Kaye <Simon.Kaye@aon.co.uk>
Sent: 13 May 2016 15:11
To: dgumucio@grupo-estrategica.com
Cc: jorgelp@grupo-estrategica.com; 'Mariana Valeria Vera G.'
Subject: RE: Viaje Rosario Argentina a Medellín Colombia) Lamia

Daniela,

Thanks for your email.

Can confirm underwriters have noted the below flights and destination. They have requested the following information:

-Name of the team that is being flown?
-How many flights have now been performed?
-Have all the flights been for sports teams?

Best regards

Simon

Simon Kaye | Client Manager
Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviation
The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, London, EC3V 4AN.
t +44 (0) 20 7086 4562 m +44 (0) 7949 409092
simon.kaye@aon.co.uk | aon.co.uk

From: Maria Daniela Gumucio Camargo [mailto:dgumucio@grupo-estrategica.com]
Sent: 12 May 2016 21:47
To: Simon Kaye
Cc: jorgelp@grupo-estrategica.com; 'Mariana Valeria Vera G.'
Subject: RV: Viaje Rosario Argentina a Medellín Colombia
Importance: High

Dear Simon:

Please be advised that Loredana informed they will be taking a football team to Medellin, Colombia on May 17th, returning the 19th. As you may recall, the Geographical Limits of the policy States: "Worldwide, but subject to LSW617H: b) Colombia, Peru…..

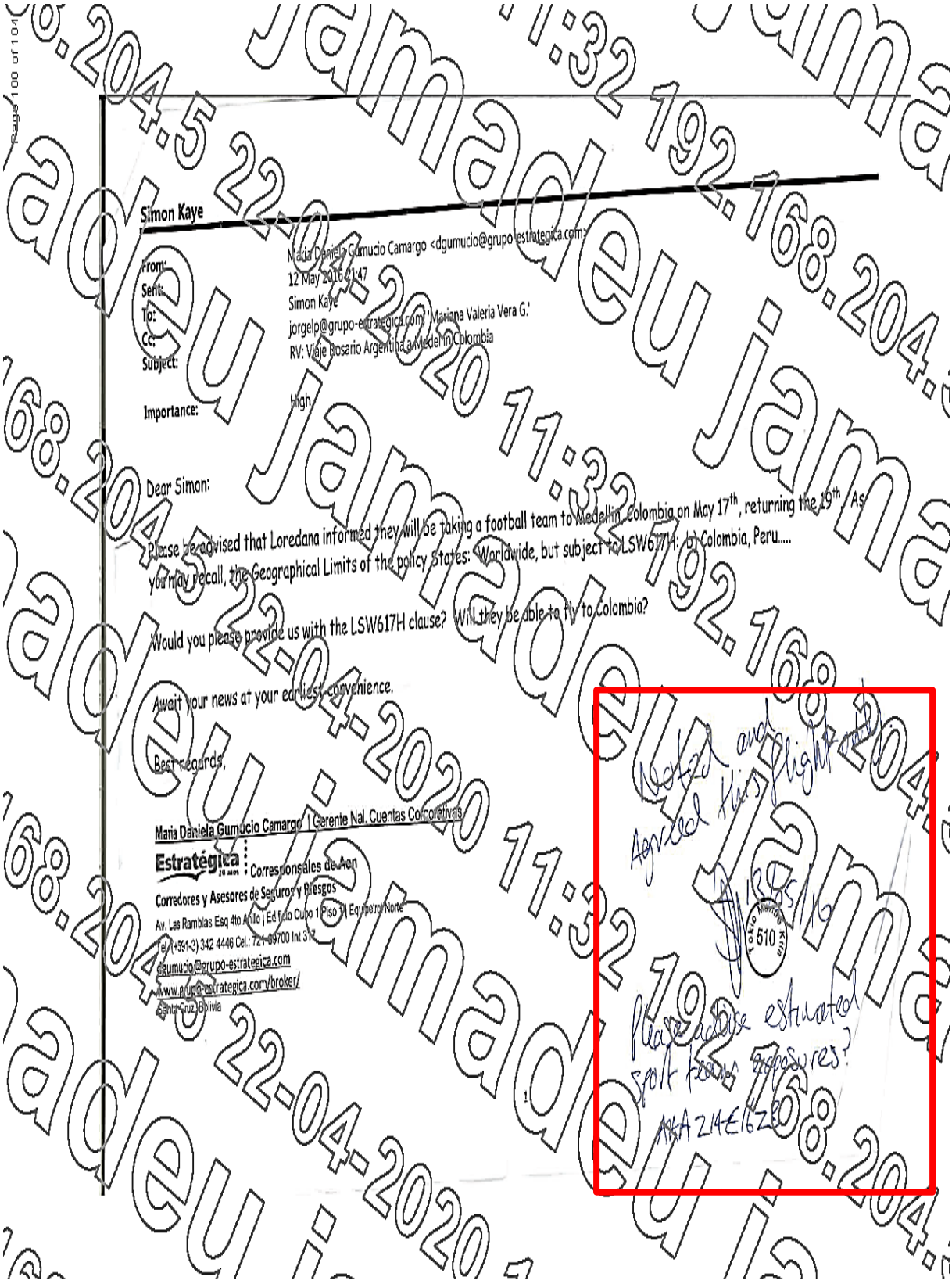
Would you please provide us with the LSW617H clause? Will they be able to fly to Colombia?

Await your news at your earliest convenience.

Best regards,

4.322-04-2020 11:32 192.168 jamadeu jamadeu

14. Anuência da <u>resseguradora líder Tokio Marine</u> com o voo da <u>companhia aérea LaMia Corporation SRL para a Colômbia</u>:



Page 100 of 104

Simon Kaye

From: María Daniela Gumucio Camargo <dgumucio@grupo-estrategica.com>
Sent: 12 May 2016 21:47
To: Simon Kaye
Cc: jorgelp@grupo-estrategica.com; 'Mariana Valeria Vera G.'
Subject: RV: Viaje Rosario Argentina a Medellin Colombia
Importance: High

Dear Simon:

Please be advised that Loredana informed they will be taking a football team to Medellin, Colombia on May 17th, returning the 19th. As you may recall, the Geographical Limits of the policy States: "Worldwide, but subject to LSW617H: a) Colombia, Peru.....

Would you please provide us with the LSW617H clause? Will they be able to fly to Colombia?

Await your news at your earliest convenience.

Best regards,

María Daniela Gumucio Camargo | Gerente Nal. Cuentas Corporativas

Estratégica 10 años | Corresponsales de Aon

Corredores y Asesores de Seguros y Riesgos

Av. Las Ramblas Esq 4to Anillo | Edificio Cubo 1 Piso 11 Equipetrol Norte

Tel./(+591-3) 342 4446 Cel.: 721-09700 Int. 312

dgumucio@grupo-estrategica.com

www.grupo-estrategica.com/broker/

Santa Cruz Bolivia

Agreed and Flight noted

Please advise estimated Spot Rates Exposures?

ARA 214€/16Z

510

adeu jamadeu 22-04-2020 11:32 192.168.204.5

15. Comunicado da corretora Aon UK Limited de que a resseguradora líder Tokio Marine havia concordado em pagar as indenizações:

To: Loredana.Albacete@gmail.com[Loredana.Albacete@gmail.com]
Cc: dgumucio@grupo-estrategica.com[dgumucio@grupo-estrategica.com]; jorgelp@grupo-estrategica.com[jorgelp@grupo-estrategica.com]; guriteca@gmail.com[guriteca@gmail.com]; Guido Martín Ferrari[guido.ferrari@aonbenfield.com]; Simon Kaye[simon.kaye@aon.co.uk]; Michael Crozier[mike.crozier@aon.co.uk]; Danny Parkinson[danny.parkinson@aon.co.uk]; Gareth Morris[gareth.morris@aon.co.uk]
From: Neil Darvill[/O=MMS/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=DARVILN]
Sent: Tue 29/11/2016 11:59:32 AM (UTC)
Subject: LAMIA RJ85 CP-2933 D/L:29/1/16

Dear Loredana

Further to our telephone conversation earlier today and once again our sincere condolences for this very tragic accident.

We have as you would expect put your Insurers on notice, and they have agreed to instruct the Law Firm of Clyde & Co to assist you in this matter. We have to advise you that at the moment, that the Lead Underwriter has agreed to this instruction on a purely "Without Prejudice" basis and that any actions taken are under a complete Reservation of Rights as to coverage. They are taking this position until the issue regarding the exclusion of flights into Colombia is resolved.

To help us with our discussions with the lead Underwriter could you please provide a much detail as possible regarding the Charter Agreement, and any timeline and who was advised of the intended flight into Colombia.

Could you also provide as much information as is currently known regarding the loss itself, and should all contact be through your good self.

When it is possible could you also kindly advise the names of the crew covered under the crew PA policy.

As you will see we have also copied in Grupo Estrategica in case they have any information as well.

Would appreciate your advice as soon as possible.

To: Loredana Albacete[loredana.albacete@gmail.com]
Cc: dgurrucio@grupo-estrategica.com[dgurrucio@grupo-estrategica.com]; jorgelp@grupo-estrategica.com[jorgelp@grupo-estrategica.com]; Guido Martin Ferrari[guido.ferrari@aonbenfield.com]; Simon Kaye[simon.kaye@aon.co.uk]; Michael Crozier[mike.crozier@aon.co.uk]; Gareth Morris[gareth.morris@aon.co.uk]; ricardo Albacete (guriteca@yahoo.es)[guriteca@yahoo.es]; mcamacho@grupobisa.com[mcamacho@grupobisa.com]; Jeronimo Buerba[jeronimo.buerba@aonbenfield.com]; Rodolfo Eduardo Carlini[rodolfo.carlini@aonbenfield.com]; amaclean@grupobisa.com[amaclean@grupobisa.com]; jcballivian@grupobisa.com[jcballivian@grupobisa.com]; hponcedeleon@grupobisa.com[hponcedeleon@grupobisa.com]
From: Neil Darvill[/O=MMS/OU=EXCHANGE ADMINISTRATIVE GROUP (FYDIBOHF23SPDLT)/CN=RECIPIENTS/CN=DARVILN]
Sent: Thur 01/12/2016 1:41:37 PM (UTC)
Subject: LAMIA RJ85 CP-2933 DL 28/11/16

Dear Loredana

Following on from our telephone conversation earlier today, and as mentioned we have now obtained Re Insurers agreement to indemnify LAMIA in respect of the liabilities arising out of this tragic incident, within the policy limits, and on a without prejudice basis to coverage due to the geographical exclusion LSW617H and the material non-disclosure of the sports team exposure, details of which were requested by TMK when agreeing a one-time only endorsement in May 2016.

Re Insurers Reservation of Rights are however removed at this time.

As you will note this means that Re Insurers are now prepared to handle the liability aspect in the normal manner. Clyde & Co have also been made aware of this, so that Alex Stovold can act accordingly in Colombia / Bolivia.

As also mentioned now that we have resolved the coverage issue with the leading Re Insurer, if you believe it would be beneficial to have Aon attend any of the meetings we are of course more than willing to attend. I note that Alex Stovold is in Colombia until Saturday when he flies on to Santa Cruz. Whilst trying to catch up with Alex in Medellin may be difficult, if you would like me to attend the meeting in Santa Cruz on Sunday then please let me know, and perhaps a meeting in Miami with you afterwards to update you.

Please just let us know if you would like us to attend any meetings.

As to the Crew PA we will let you know shortly what documents the PA Insurer requires to settle these cases

Will await your advice.

Best Regards:
Neil.

Neil Darvill | Director
Aon Risk Solutions | Global Broking Centre | Aviation
10th Floor The Aon Centre | The Leadenhall Building |
122 Leadenhall Street | London | EC3V 4AN
t + 44 (0) 20 7086 2538 | m + 44 (0) 7905 884230
neil.darvill@aon.co.uk | aon.com

Documento gerado por 192.168.1.32 em 22-04-2020 11:32

16. <u>Informações complementares</u> acerca das apólices de seguro firmadas pela Petrobras com a Tokio Marine Seguradora S.A.:

Nº	Seguro	Nº Apólice	Vigência		Segurador/ Cosseguro 01	(%)
			Início	Término		
1	Responsabilidade Civil Geral - RCG	510 0000102235	31/05/2021	30/11/2022	Chubb Seguros Brasil S.A.	40%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	60%
2	Risco de Transportes - RT	17.22.0012130.28	31/05/2021	30/11/2022	Chubb Seguros Brasil S.A.	50%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	15%
					Mapfre Vera Cruz Seguradora S.A.	35%
3	Responsabilidade Civil do Transportador Aquaviário - RCA -	16.56.0000085.14	04/10/2021	04/04/2023	Chubb Seguros Brasil S.A.	40%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	30%
					Mapfre Seguros Gerais S.A.	30%
4	UPGN - Comperj	16.67.0000832.22	30/06/2021	24/10/2022	Chubb Seguros Brasil S.A.	60%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	40%
5	Plataforma P-71	0134.004000501.0	09/05/2014	28/06/2021	Mapfre Seguros Gerais S.A.	35%
					Tokio Marine Seguradora S.A.	15%
					Chubb Seguros Brasil S.A.	50%

Seguradora Líder
Coseguradora

Dados Complementares:

1. **Apólice nº.:** 510 0000102235:
   a. **Prêmio Líquido :** R$ 31.512.353,31
   b. **I.O.F. :** R$ 2.325.611,67
   c. **Prêmio Total :** R$ 33.837.964,98
   d. **Prêmio Dólar :** US$ 6.467.253,73
   e. **Valor Conversão :** R$ 5,23220
   f. **Limite de Responsabilidade da Seguradora:** USD 250,000,000.00 (Tokio Marine Seguradora S.A. - 60,01%

USD 150,020,000.00 e Chubb Seguros Brasil S/A - 39,99% USD 99,980,000.00).

2. **Apólice nº.:** 17.22.0012130.28
   a. **Importância Segurada:** US$ 227.272.760.761,00
   b. **Prêmio Liquido:** US$ 2.382.193,88
   c. **Prêmio Total:** US$ 2.382.193,88
   d. **Valor Conversão :** R$ 5,15
   e. **Limite Máximo de Garantia:** US$ 180.000.000,00 por veículo / embarque e/ou acumulação

3. **Apólice nº.:** 16.56.0000085.14
   a. **Limite Máximo de Garantia:** R$ 450.000.000,00
   b. **Prêmio Liquido:** R$ 990.000,00
   c. **I.O.F.:** R$ 73.062,00
   d. **Prêmio Total :** R$ 1.063.062,00
   e. **Importância Segurada Estimada:** R$ 2.250.000.000,00

4. **Apólice nº.:** 16.67.0006032.21
   a. **Limite Máximo de Garantia:** US$ 2.393.109.418,10
   b. **Prêmio Líquido:** US$ 3.542.994,11
   c. **I.O.F.:** US$ 261.472,96
   d. **Prêmio Total:** US$ 3.804.467,07
   e. **Valor Conversão :** R$ 5,14

5. **Apólice nº.:** 01.34.004000501.0
   a. Prêmio: **US$ 10.531.773,54**

b. **Prêmio Liquido:** R$ 21.682.428,54

c. **I.O.F.:** R$ 1.600.163,22

d. **Prêmio Total:** R$ 23.282.591,76

e. **Valor em Risco/Importância Segurada (Danos Físicos):** US$ 2.160.297.016,50

f. **Responsabilidade Civil:** US$ 50.000.000,00

Registre-se que, conforme Nota Técnica da companhia, os contratos de seguro firmados entre a Petrobras e a Tokio Marine visam segurar unidades de produção da companhia, engenharia de obras, atividades de transporte e garantir a responsabilidade civil do transportador aquaviário da Petrobras perante terceiros, relacionadas à sua atividade empresarial, e foram celebrados em conformidade com as Leis vigentes, sobretudo a Lei no 13.303/2016 (Lei das Estatais).

17. Informações complementares acerca do Acordo de Acionistas da XS3 Seguros S.A., celebrado entre Caixa Holding Securitária S.A. e Tokio Marine Seguradora S.A., firmado em 04 de janeiro de 2021, cujo objeto é "reger a relação entre os Acionistas como acionistas da Companhia. Os princípios estabelecidos neste Acordo compõem essencialmente a intenção dos Acionistas em desenvolver conjuntamente os negócios e atividades por meio da Companhia e deverão ser, em todos os momentos durante a vigência deste Acordo, observados pelos Acionistas. Neste ato, os Acionistas se comprometem a se submeter e a fazer com que a Companhia se submeta a tais princípios. Os Acionistas e os administradores da Companhia deverão agir, inclusive nas deliberações sociais, sempre no melhor interesse da Companhia".

18. Carta de Célia Castedo Monastério onde informa os <u>últimos acontecimentos acerca do processo movido em face dela na Bolívia</u>.

Corumbá, 25 de noviembre de 2021

Señores:
COMISION PARLAMENTARIA DE INVESTIGACION
CASO: CHAPECOENSE
PARLAMENTO DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL
Brasilia.-

De mi mayor consideración:
Yo, Celia Castedo Monasterio quiero expresar al pueblo brasilero por intermedio de ustedes como sus máximos representantes, mi mayor agradecimiento por los cerca de 5 años que me permitieron vivir como una ciudadana más, bajo el estatus de "Refugiada" en la República Federativa del Brasil.

Es precisamente por este mi eterno agradecimiento al pueblo brasilero, que me veo en la obligación de informar en particular a ustedes como Comisión Parlamentaria de Investigación, así como al pueblo de Brasil y en especial a los medios de comunicación, de que en fecha 13 de Mayo de 2021, el 10mo. Tribunal de Sentencia del Distrito Judicial de Santa Cruz – Bolivia, dejó sin efecto todas las medidas cautelares en mi contra, como ser mandamientos de aprensión y arraigo entre otras, por efecto de la 'Purga de Rebeldía" a la que me sometí y que fue aceptada por el citado Tribunal. Por tanto en Bolivia, a la fecha de hoy, soy una ciudadana que goza de libertad irrestricta y de garantías plenas para defenderme y demostrar mi total inocencia de los cargos de los que injustamente se me acusa, relativos precisamente al accidente aéreo de la aeronave de "LaMia" en Medellín – Colombia en fecha 29 de Noviembre de 2016.

Aclarar que mi decisión de volver a Bolivia para defender mi inocencia ante los Tribunales de Justicia, fue asumida el15 de diciembre de 2.019, una vez el CONARE de Brasil diera curso a mi solicitud de viaje, otorgándome un plazo de 90 días a partir de la citada fecha para retornar a Brasil, plazo este que cumplí a cabalidad, pero que resultó insuficiente para lograr el objetivo de que las autoridades judiciales de Bolivia den curso a mi intención de "Purgar Rebeldía" y asumir mi defensa.

La Pandemia del COVID-19 paralizo las actividades judiciales en mi país y solo después de 1 año, pude solicitar al CONARE una segunda licencia para viajar a Bolivia, habiéndoseme otorgado un nuevo plazo de 90 días para retornar a Brasil, o sea, se me autorizó viajar desde el 10 de Marzo de 2021 al 10 de Junio de 2021 y fue precisamente en este periodo de tiempo que logre que el Tribunal de Sentencia 10mo. del Distrito Judicial de Santa Cruz – Bolivia, acepte mi Purga de Rebeldía y me permita ponerme a derecho ante las autoridades jurisdiccionales en mi país.

Sin embargo por aspectos estrictamente burocráticos hasta la fecha no se ha procedido con el trámite para dejar sin efecto la solicitud de extradición requerida en 2017 por el Estado Plurinacional de Bolivia a la República Federativa del Brasil, así como el levantamiento del sello rojo en los registros de la INTERPOL.

Cabe también indicar de que en fecha 05 de Agosto de 2021 y como consecuencia de los antecedentes indicados, el CONARE me notificó con el "Indeferimiento de mi pedido de Refugio" en Brasil, y yo decidí asumir y respetar lo resuelto por el CONARE sin presentar apelación alguna, teniendo en cuenta de que este organismo fue el que me permitió en su momento ir a mi país para defender mis derechos, sin necesidad de perder su protección.

19. Cópia do <u>processo instalado na Bolívia</u> em desfavor de Célia Castedo Monastério.

Carmem Giordano

TRADUTORA PUBLICA
INTERPRETE JURAMENTADA DE ESPANHOL
HAB. PELA
JUNTA COMERCIAL DO ESTADO
DE MATO GROSSO DO SUL NO IDIOMA
ESPANHOL SOB MATR. Nº 01 FLS. 02

CARMEM GIORDANO, tradutora pública juramentada e intérprete comercial certifica que a tradução fiel do documento do espanhol para o português, que foi apresentado, é do teor seguinte:
Tradução Nº 1357

Brasão. PROMOTORIA DEPARTAMENTAL DE SANTA Cruz. Brasão. ESTADO PLURINACIONAL DA BOLIVIA. Carimbo: "TRIBUNAL 10º DE SENTENÇA DA CAPITAL. SANTA CRUZ-BOLIVIA" Carimbo: "TRIBUNAL 10º DE SENTENÇA ORDINARIO DA CAPITAL. SECRETARIA. SANTA CRUZ-BOLIVIA". Assinatura ilegível sobre carimbo semi legível. Adv. Shirle .SECRETARIA TRIBUNAL 10º DE SENTENÇA-Santa Cruz Bolívia".

SENHOR JUIZ DA VARA DE ANTIOURRUPÇÃO DA CAPITAL.

INFORMA INÍCIO DO INQUÉRITO E SOLICITA ORDEM DE BUSCA, REGISTRO OU REQUISIÇÃO E SEQUESTRO

Advs. MIRTHA MEJÍA SALAZAR, IVAN SOLANO QUINTANILLA CALVIMONTES E OSVALDO DANTE TEJERINA RÍOS, Promotores da Matéria subordinados ao Ministério Público Especializado em Perseguição dos Delitos contra a Corrupção Nº 1, para os fins de controle jurisdicional, dando cumprimento ao estabelecido no Art. 289 e 290 do Código de Processo Penal, informa à vossa autoridades o início das investigações do presente caso, cuja queixa anexamos.

Tomando conhecimento da queixa realizada por LENNY ROXANA CÁCERES FRIAS, DENIS EDSON LÓPEZALARCÓN E DANIEL ALEJANDRO AGUILAR LARA, contra: MARCO ANTONIO ROCHA VENEGAS, GUSTAVO VARGAS GAMBOA, OSMER CONTRERAS, ÁNGEL EDUARDO LUGO e CELIA CASTEDO MONSATERIO, no dia 05 de Dezembro de 2016, exercendo a direção funcional do inquérito, determinou-se o início do inquérito preliminar dentro do processo penal, cujos dados se descrevem em continuação:

Carmem Giordano
Tradutora Pub. Int. Juramentada de Espanhol
Matr. Jc 01 Fls 02 JUCEMS

CASO Nº :FIS-SCZ 1611877
DENUNCIANTE (S) :LENNY ROXANA CÁCERES FRIAS, DENIS EDSON LÓPEZ ALARCÓN e DANIEL ALEJANDRO AGUILAR LARA
DENUNCIADO(S) :MARCO ANTONIO ROCHA VENEGAS GUSTAVO VARGAS GAMBOA OSMER CONTRER ANGEL EDUARDO LUGO

Rua Rui Barbosa, 3550 – apto 1401 CEP 79.002-364 Fone 33061652- e mail bergoltimi17@hotmail.com Campo Grande – MS 1

CARMEM GIORDANO, tradutora pública juramentada e intérprete comercial certifica que a tradução fiel do documento do espanhol para o português, que foi apresentado, é do teor seguinte:
Tradução Nº 1357

CELIA CASTEDO MONASTERIO
DELITOS :NÃO CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES, USO INDEVIDO DE INFLUENCIAS, DESASTRES EM MEIO DE TRANSPORTE, HOMICIDIO, HOMICIDIO CULPOSO, LESÕES GRAVISSIMAS E LESÕES CULPOSAS
(previstos e sancionado pelos Arts. 154, 146 212, 251. 260 e 270, 174 do Código Penal)

PROMOTORES: MIRTHA MEJÍA SALAZAR
OSVALDO DANTE TEJERINA RÍOS
IVAN SOLANO QINTANILLA CALVIMONTES

INVESTIGADOR: 'SOF. JORGE CAMACHO e SBTTE. VLADMIR BALBOA

DATA DENUNCIA: 05 de Dezembro de 2016

CARMEM GIORDANO, tradutora pública juramentada e intérprete comercial certifica que a tradução fiel do documento do espanhol para o português, que foi apresentado, é do teor seguinte:
Tradução Nº 1357

SENHORES JUIZES DO SENTENÇA NO PENAL DA CAPITAL. Há dois carimbos. COMPARECIMENTO NO PROCSSO.
PEDE PURGAR REVELIA.- CASO-FIS-SCZ-1611877
IANUS.-201631513 .-

CELIA CASTEDO MONASTERIO, boliviana, maior de idade, capaz. Com cédula de identidade Nº 1982449 SC, dentro do processo acompanhado pelo Ministério Público contra pelo suposto delito de não cumprimento de obrigações e outros, ante vossa digna autoridade respeitosamente expõe e pede:

I. ANTECEDENTES.-

1. no dia 16 de fevereiro de 2019 Vossa Excelência havia designado audiência de medidas cautelares contra minha pessoa, na qual não compareci levando-se em conta que naquele momento eu já me encontrava como refugiada pelo governo federal do Brasil, o único que se apresentou foi meu advogado o Dr. Samuel Duran Severiche para levar a conhecimento daquela situação jurídica na qual eu me encontrava.
2. desse modo que minha pessoa se ausentou do país pela conjuntura política e social que nesse momento se vivia no território boliviano, além do que não existiam as garantias no momento por parte do governo central para me submeter à justiça.
3. é por esse motivo que tive que me refugiar em território brasileiro à data e hoje esse motivo já não existe o impedimento para submeter à justiça boliviana pelo qual me apresento ante vossa excelência para que por direito se me tenha como comparecente e se designe dia e hora da audiência de medidas cautelares e se prossiga com o presente processo.

Carmem Giordano
Tradutora Pública Int. Juramentada de Espanhol
Matrícula 01 Fls 02 JUCEMS

II. FUNDAMENTOS DE DIREITO.-

1. ARTIGO 90º DO CODIGO DE PROCESSO PENAL (EFEITOS DA REVELIA).
   A declaração de revelia não suspende a etapa preparatória.-
   Quando seja declarada durante o julgamento, este se suspenderá com relação à revelia e continuará para os demais imputados presentes.
2. ARTIGO 91º do CPP.- (COMPARECIMENTO).
   Quando o revel compareça ou seja colocado à disposição da autoridade que o requeira, o processo continuará seu trâmite ficando sem efeito as ordens dispostas como efeito de seu comparecimento e mantendo as medidas cautelares de caráter real.

CARMEM GIORDANO, tradutora pública juramentada e intérprete comercial certifica que a tradução fiel do documento do espanhol para o português, que foi apresentado, é do teor seguinte:
Tradução Nº 1357

O imputado ou seu fiador pagará as custas de sua revelia. Se justifica que não concorreu devido a um grave e legítimo impedimento, a revelia será revogada e não haverá lugar à execução de fiança.

3. SENTENÇA CONSTITUCIONAL 0179/2011-R Sucre, 11 de março de 2011.- No momento, entrando na análise da segunda parte da demanda desta ação de liberdade, cabe assinalar que a autoridade judicial demandada ao dispor mediante ato complementar de 7 de abril de 2009, uma multa de Bs 50 por dia até que o representado da requerente cumpra seu despacho. A obrigação de fixar domicílio da sede do processo – Santa Cruz, consta que o querelante mediante memorial da mesma data, solicitou purgar revelia: todavia, por providência 8 do referido mês e ano, a autoridade judicial determinou que se esteja ao tramitado, o que motivou que o representado da requerente mediante memorial de 8 de abril de 2009, reiterasse seu pedido de purgar a revelia, que se fixe a quantia que deveria pagar e se deixe sem efeito a ordem de apreensão. Solicitação que mereceu a determinação que previamente o representado devia cumprir com a determinação do domicílio na sede do processo, considero recém o dia 22 de abril do citado ano, Auto pelo qual deixou sem efeito a declaração em revelia e as medidas cautelares pessoais disposta, em atenção a que na forma voluntária se apresenta a seu Tribunal indicando suas fundamentações da lei e seu domicílio processual. Sobre este ato se conclui que a autoridade judicial demandada, no uso de suas faculdades determinou a declaração de revelia contra o representado do requerente por sua ausência na audiência judicial oral; no entanto, ante o comparecimento do representado, a autoridade judicial demandada, no lugar de deixar sem efeito de maneira imediata a ordem de apreensão e permitir que o representado purgue sua revelia, conforme manda o segundo parágrafo do art. 91 do CPP, dilatou indevidamente a apreciação de seus pedidos de purgar sua revelia e que se deixe sem efeito a ordem de apreensão, não obstante que esta medida compulsória cumpriu com sua finalidade, -comparecimento do representado da requerente.- omitindo-se em forma reiterada de fixar a quantia que devia purgar o representado pela declaração de sua revelia.-

Carmem Giordano
Tradutora Pub. Int. Juramentada de Espanhol
Matrícula 01 Fls 02 JUCESMS

III. DO PEDIDO

Senhor Juiz é por esse motivo que me apresento para solicitar a vossa excelência purgar a revelis e que vossa excelência imponha a multa e

CARMEM GIORDANO, tradutora pública juramentada e intérprete comercial certifica que a tradução fiel do documento do espanhol para o português, que foi apresentado, é do teor seguinte:
Tradução Nº 1357

que deixe sem efeito a revelia determinada mediante auto do dia 16 de fevereiro de 2009 e ademais se considere que me estou apresentada e manifestando meu desejo de me submeter ao presente processo do pedido que faço com base no artigo 90, 91 do código de processo penal e a sentença constitucional 0179/2011-R para o que em estrito cumprimento à norma legal peço que se me tenha porpresente e se levante todas as medias cautelares contra mim, nos autos antes mencionado.

ADEMAIS 1.- requeiro cópias autenticadas do expediente.

ADEMAIS 2.- declaro domicílio real Avenida Alemana calle Carmelo Salvatierra 3045.

ASEMAIS 3.- declaro domicílio processual Av. Busch, calle fortín corrales número 152.- correio eletrônico.- samuelduranbogado@gmail.com Tel. 77319723

Santa Cruz, 22 de fevereiro de 2021.

Assinatura Ilegível. CELIA CASTEDO MONASTERIO Assinatura Ilegível. Dr. Samuel Duran Severich- Advogado .

Carimbo da SECRETARIA do 10º Tribunal de Sentença da BOLIVIA.
Recebido às 19:35 Horas do dia 16 do mês de: 03 de 2021.
Anexo Doc em Folhas – Conste.
Firma Ilegível.
ORGÃO JUDICIAL. Brasão
ENTRADA PARA DESPACHO
Hora 14:15 dia 18 Mês 03 Ano 2021
TRIBUNAL DE SENTENÇA DA CAÍTAL

Carmem Giordano
Tradutora Pub. Int. Juramentada de Espanhol
Matrícula 01 Fls 02 JUCEMS

TRIBUNAL 10º DE SENTENÇA DA CAPITAL
Santa Cruz – Bolívia.
Carimbo da SECRETARIA do Tribunal 10º de Sentença da Bolívia.

,em Santa Cruz 18 de março de 2021.

No mérito, a fim de resolver o pedido da senhora CELIA CASTEDO MONASTERIO dentro do processo penal acompanhado pelo Ministério Público pela presunção de cometimento do delito de NÃO CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES e outros, Caso FIS-SCZ 16011877 processo assinalado com o

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

CARMEM GIORDANO, tradutora pública juramentada e intérprete comercial certifica que a tradução fiel do documento do espanhol para o português, que foi apresentado, é do teor seguinte:
Tradução Nº 1357

NUREJ 201631513, determina-se AUDIENCIA DE APLICAÇÃO DA MEDIDA CAUTELAR para o dia sexta feira 13 de maio de 2021, às 10:00 a.m. horas, audiência que se realizará no Salão de Audiências do Tribunal Departamental situado no 8º andar.
Ademais 1.- Pela Secretaria transmita-se como se solicita.
Ademais 2.- Tem-se presente o domicílio real.
Ademais 3.- Marcado domicílio processual e cidadania digital.
NOTIFIQUE-SE:
Assinatura Ilegível. Dra. Pabla Paola
Assinatura Ilegível. Advogado Sandoval Pizarro – JUIZ TECNICO TRIBUNAL DE SENTENÇA 10º DA CAPITAL. SANTA CRUZ – BOLIVIA.
Assinatura Ilegível. Adv. Shirley ilegível. SECRETARIA. TRIBUNAL DE SENTENÇA PENAL 10º Santa Cruz – Bolívia ante mim

Brasão.
TRIBUNAL 10º DE SENTENÇA DA CAPITAL
Santa Cruz – Bolívia
, Em Santa Cruz de la Sierra 13 de maio de 2021
Vistos o comparecimento no presente audiência e ao pedido de purgar a Revelia apresentado pela Imputada CELIA CASTEDO MONASTERIO, portando sua cédula de identidade, dentro do processo penal que acompanha o Ministério Público pela presunção da comissão dos delitos de NÃO CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES e DESASTRES POR MEIO DE TRANSPORTE, marcado com o número de NUREJ 201631513, no mérito ao que prevê o Art. 91 da Lei 1970, tem-se presente o comparecimento da acusada CELIA CASTEDO MONASTERIO, com cédula de identidade Nº 1982449 SC a qual deverá assumir a presente causa no estado em que se encontra; Fixa-se a quantia de 1000 bs (Um Mil 00/100 Bolivianos), como custas por sua Revelia, que deverá ser paga na conta autorizada do Conselho da Magistratura, deixa-se sem efeito as determinações de Apreensão, como Arraigo ordenados como a emergência da Revelia.
Registre-se, Cumpra-se, Notifique-se.
Assinatura Ilegível. Dra, Pabla Paola Sandoval Pizarro. JUIZ TECNICO. TRIBUNAL 10º DE SENTENÇA DA CAPITAL. SANTA CRUZ – BOLIVIA.
Assinatura Ilegível. Adv. Shirley Alamayo SECRETARIA. TRIBUNAL DE SENTENÇA PENAL 10º. SANTA CRUZ – BOLIVIA. Ante mim.

Carmem Giordano

TRADUTORA PUBLICA
INTERPRETE JURAMENTADA DE ESPANHOL
HAB. PELA
JUNTA COMERCIAL DO ESTADO
DE MATO GROSSO DO SUL NO IDIOMA
ESPANHOL SOB MATR. Nº 01 FLS. 02

CARMEM GIORDANO, tradutora pública juramentada e intérprete comercial certifica que a tradução fiel do documento do espanhol para o português, que foi apresentado, é do teor seguinte:
Tradução **Nº** 1357

É TUDO. FIRMO E DOU FÉ. Campo Grande/MS/Brasil, 25 de outubro de 2021.
R$ 2.000,00
Recibo 1159

Carmem Giordano
Tradutora Pub. Int. Juramentada de Espanhol
Matrícula 01 Fls 02 JUCEMS

Rua Rui Barbosa, 3550 – apto 1401 CEP 79.002-364 Fone 33061652- e mail bergottim07@hotmail.com Campo Grande – MS

20. Cópia do Manual de Funções – Centro Regional de Navegação Aérea – com as atribuições do cargo de "Oficial de ARO – AIS".

OFICIAL DE ARO – AIS

9.- FUNCIONES:

a) *Ofrecer a las tripulaciones de vuelo, toda la información necesaria previa al vuelo, con inclusión de los aeródromos designados para uso de transporte aéreo comercial regular, no regular, nacional e internacional, así como de los aeródromos de alternativa y aquellos considerados como aeropuertos de entrada y salida de los vuelos internacionales.*

b) *Revisar en forma minuciosa el contenido de los planes de vuelo presentados por las tripulaciones de vuelo y asesorar en su caso sobre el contenido del mismo.*

c) *Determinar con exactitud las horas límites de las operaciones de aeronaves conforme a las Tablas de Puestas y Salidas del sol en vigencia.*

d) *Proporcionar instrucciones de últimas horas completas y fidedignas.*

e) *Cuidará y se preocupará de tener actualizada la siguiente información aeronáutica necesaria:*

- *Rutas aéreas.*
- *Disposiciones relativas a la entrada y salida de las aeronaves civiles que realizan vuelos internacionales.*
- *Aeródromos que pueda utilizar la aviación internacional.*
- *Información referente a las ayudas a la navegación aérea e instalaciones de comunicaciones del servicio móvil.*
- *Reglamentos de vuelo y procedimientos de control de tránsito aéreo.*
- *Medios de búsqueda y salvamento.*
- *Información relativa a supervivencia.*
- *Mapas y cartas aeronáuticas.*
- *Una lista recapitulativa, escrita o impresa de los NOTAM en vigor, así como de otra información de carácter urgente que no figure en los NOTAM, acerca de las condiciones de aeródromo, incluso el estado de servicio y funcionamiento de las ayudas* ***visuales*** *terrestres.*

REQUISITOS PARA OCUPAR EL CARGO

a) *Curso básico para Oficial Aro Ais, con certificado.*

b) *Conocimientos básicos de inglés, con certificado.*

c) *Prácticas mínimo de seis (6) meses.*

21. Manifestação da resseguradora Chubb Global Markets acerca da participação no processo de indenização do voo CP 2933 da LaMia.

São Paulo, 7 de dezembro de 2021

Para: **COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO DA CHAPECOENSE**
Senado Federal
Praça dos Três Poderes
Brasília/DF - CEP 70165-900
A/C: Exmos. Senadores Jorginho Mello, Izalci Lucas e Sr. Leandro Cunha (*enviado por email*)

Ref.: Chubb Global Markets - Londres| Resumo do resseguro da Bisa Seguros y Reaseguros SA.

Prezados Srs.,

1. **PREMISSA DESTA MANIFESTAÇÃO**: Chubb Global Markets ("Chubb") declara desde logo sua disposição de, nos limites de sua participação no resseguro, apoiar o líder do resseguro, Tokio Marine, para o alcance de um acordo equitativo com as famílias das vítimas do acidente aéreo investigado por esta CPI.

2. **Esclarecimento sobre a posição da Chubb em relação ao objeto da CPI.** O resseguro da Bisa Seguros y Reaseguros SA da Bolívia ("BISA") foi subscrito pelo Consórcio de Aviação Liberty ("Consórcio"). Neste Consórcio, Liberty assumiu determinados riscos e compartilhou com Chubb o pequeno percentual de 5% de sua posição[1].

3. **Participação da Chubb**. Como a Liberty subscreveu 22,5% do resseguro da BISA por meio do Consórcio, a participação da Chubb é de, somente, 1,125% (5% de 22,5%) do limite de resseguro. Logo, Chubb é uma resseguradora muito minoritária no Consórcio.

4. **Gerenciamento de reivindicações**. De acordo com o sistema em que o Consórcio está integrado, o controle de sinistros fica por conta do líder de resseguro, Tokio Marine, que, consequentemente, administra o sinistro do resseguro. A Chubb não tem autoridade sobre o tratamento de sinistros no âmbito desse sistema e não tem papel ativo na gestão ou resposta de sinistros.

5. **Compromisso de Chubb**. Apesar de não ter papel na gestão do resseguro, Chubb reafirma seu compromisso de, na medida do percentual de sua participação no risco, apoiar a abordagem iniciada pela Tokio Marine para prestar apoio às famílias.

ROBERT WILSON
Chief Underwriting Officer | Chubb Global Markets

22. Documentação recebida do escritório norte-americano *PodhurstOrseck* com informações referentes ao acidente ocorrido com a equipe de futebol da Chapecoense em novembro de 2016. O escritório *PodhurstOrseck* representa 43 vítimas daquela tragédia, sendo a ampla maioria nacionais brasileiros. Logrou decisão favorável em processo movido contra a empresa aérea LaMia em tribunal no Estado norte-americano da Flórida.

PodhurstOrseck
TRIAL & APPELLATE LAWYERS

Aaron S. Podhurst
Robert C. Josefsberg
Joel D. Eaton
Steven C. Marks
Peter Prieto
Stephen F. Rosenthal
Ricardo M. Martinez-Cid
Ramon A. Rasco
John Gravante III
Lea P. Bucciero
Matthew P. Weinshall
Alissa Del Riego
Kristina M. Infante
Pablo Rojas
Christina Martinez

Robert Orseck (1934-1978)
Walter H. Beckham, Jr. (1920-2011)

Karen Podhurst Dem
Of Counsel

October 5, 2021

Leonardo Onofre, Assessor
Gabinete do Senador Fernando Collor
Senado Federal – Anexo I – 13o Andar
70165-900 Brasilia DF

Dear Leonardo,

It was good to meet you and Senator Collor, and to discuss our representation of the Chapecoense air disaster victims, as well as recent efforts by English insurance companies to deny our clients justice. I know that your time and Senator Collor's time are extremely valuable, and I am grateful for the opportunity to speak with you both.

As you know, we represent 43 victims of the Chapecoense tragedy. On behalf of these victims—who are overwhelmingly Brazilian nationals—we filed suit in Miami against the Bolivian airline LaMia, whose executives were partly based in Miami. In that lawsuit, we have succeeded in obtaining a judgment against LaMia. Generally speaking, under Florida law, this judgment can now be collected against LaMia's insurers and/or insurance brokers.

Presumably out of fear of our clients' success to date in the Miami litigation, those insurers and brokers—led by Tokio Marine and AON, both of which are England-based companies—have recently engaged in improper and misleading efforts to deny our clients justice. Specifically, Tokio Marine and AON filed highly unusual lawsuits in London against our clients, and obtained orders from the English courts prohibiting our clients from proceeding with the Miami litigation. These extraterritorial orders were obtained without the participation or awareness of our clients, and based on a misleading version of the relevant events.

As we discussed, we are making every effort to rectify this injustice. Namely, we have responded to the lawsuits in London on behalf of our clients, and we have presented forceful arguments to the English courts, explaining that Tokio Marine and AON's lawsuits are meritless and misleading. Unfortunately, the English courts will not resolve this issue until at least January of 2022.

Podhurst Orseck, P.A.
SunTrust International Center, One S.E. 3rd Avenue, Suite 2300, Miami, FL 33131 Miami 305.358.2800 Fax 305.358.2382 Ft. Lauderdale 954.463.4846 www.podhurst.com

In the meantime, as we discussed, we see *multiple* potential avenues for the Brazilian government to assist its nationals in investigating and rectifying AON and Tokio Marine's efforts to intimidate our clients through the English lawsuits. We are grateful for the opportunity to share with you and other stakeholders our respectful suggestions about actions that various branches and agencies of the Brazilian government can take, including but not limited to:

1. Actions available to the Superintendence of Private Insurance (SUSEP), including investigating AON and Tokio Marine's bad faith conduct, demanding that AON and Tokio Marine demonstrate their solvency despite the severe damage to their brand image as a result of their conduct toward the Chapecoense victims, and potentially taking disciplinary actions as available and appropriate under law, such as fines or a suspension of AON and Tokio Marine's licenses to operate in the Brazilian market.
2. A resumption of investigations and hearings by relevant committees and offices of the Brazilian National Congress, potentially including a reopening of the Senate's Parliamentary Inquiry Commission (CPI) focusing on the Chapecoense tragedy. The CPI performed a great public service and greatly assisted the Chapecoense victims in uncovering the truth about the tragedy, but its work was unfortunately interrupted by the global COVID-19 crisis.
3. Additional law-enforcement actions against AON and Tokio Marine. The Public Federal Ministry (MPF) has a pending lawsuit against AON and Tokio Marine, among other entities, that is stalled due to procedural technicalities. Instead, we respectfully suggest that the Ministry of Justice and Public Security could initiate an investigation into AON and Tokio Marine's misleading and bad-faith conduct at the expense of Brazilian nationals.

These are just some suggestions of ways that Brazil's institutions can help the Chapecoense victims in the face of gross misconduct by AON and Tokio Marine. Simply put, these companies have been misleading the public and have co-opted the British justice system at the expense of Brazilian victims of the Chapecoense tragedy.

Enclosed you will find a more detailed summary of these issues as well as some additional relevant materials. I look forward to speaking to you soon.

Sincerely,

Steven C. Marks
Podhurst Orseck, P.A.
One S.E. 3rd Avenue
Suite 2300
Miami, FL 33131
(305) 358-2800

SUMMARY REPORT

We represent 43 of the 77 victims of the Chapecoense air disaster, which took place in November of 2016. On behalf of our clients—virtually all of whom are Brazilian nationals—we have been seeking justice and fair compensation in court in Miami, Florida. We filed suit in Miami because, among other things, the airline responsible for the accident was partly operated from Miami, and several of its senior executives resided and worked from Miami. Our law firm has over fifty years of experience handling major aviation disaster litigation.

Recently, there have been developments in this matter that are highly unusual and deeply unjust. Namely, several of the insurance entities that have financial responsibility for the tremendous damages suffered by our clients have filed suit against our clients in England, and now seek to prevent our clients from proceeding with the litigation in Miami. These efforts by the insurance entities are unprecedented in our law firm's experience, and in our view represent an extraordinary effort by the insurance entities to deny our clients justice.

This Summary Report details the insurance entities' recent actions and respectfully suggests ways in which the Brazilian government may address those actions and therefore protect its citizens from the insurance companies' improper maneuvers keeping them from achieving justice. We are grateful for the opportunity to bring this issue to your attention. Enclosed are additional materials that provide additional details regarding this issue.

Introduction

The basic facts of the Chapecoense tragedy are well known. On November 28, 2016, a plane carrying the players of the Associação Chapecoense de Futebol ("Chapecoense"), crashed near the international airport serving Medellin, Colombia. Also on board were several Chapecoense staff, executives, and journalists, as well as the flight crew. The airline responsible for the flight was a Bolivian airline commonly known as LaMia. At the time of the accident, LaMia was insured by a Bolivian insurer commonly known as BISA. LaMia's insurance policy was brokered by AON UK Limited ("AON"), an English insurance broker, and reinsured by several London-based reinsurers led by Tokio Marine Kiln Syndicates Limited ("Tokio Marine"). Both AON and Tokio Marine have a significant presence in Brazil.

Our law firm, Podhurst Orseck, P.A., represents 43 of the victims of the Chapecoense air disaster. Although our firm's practice extends to various areas of law, one of our specialties is aviation law, with a particular focus on major international air disasters. We have decades of experience representing grieving families like the families affected by the Chapecoense tragedy.

Most of our clients in the Chapecoense matter first retained us in early 2017. Since then, we have been endeavoring to obtain justice and fair compensation for our clients through a lawsuit filed in Miami, Florida. We filed suit in Miami due to LaMia's ties to Miami. At least one LaMia official, Loredana Albacete, lived permanently in Miami at all relevant times, and conducted LaMia business from Miami. Several other individuals associated with

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

LaMia also lived and worked in Miami for at least part of the relevant time period. Our law firm also knows—from decades of experience practicing aviation law in Miami—that the civil courts in Miami are capable of efficiently handling complex litigation arising from air disasters.

As part of the Miami lawsuit, we settled our clients' claims against LaMia, which resulted judgments in favor of our clients totaling $844 million. Consistent with our usual practice and Florida law and procedure, we intended to add BISA, AON, Tokio Marine, and other insurance entities as defendants to the lawsuit, and seek to collect the $844 million judgment against those entities.

AON and Tokio Marine's English lawsuits

In a highly unusual effort to thwart the Miami litigation, AON and Tokio Marine have filed lawsuits in England against our clients. Without our clients being able to respond to the lawsuits—indeed, without our clients even being *aware* of the lawsuits—the English courts issued injunctions that purport to prohibit our clients from proceeding to add AON and Tokio Marine as defendants to the Miami litigation. Effectively, AON and Tokio Marine have persuaded the English courts to block proper and lawful litigation in Miami. Moreover, the English courts' injunctions threaten our firm and our clients with potential criminal sanctions if we take any further step in the Miami litigation.

In our firm's decades of experience, we have never encountered such an extraordinary extraterritorial injunction. Indeed, to our knowledge, this sort of extraterritorial interference is unprecedented in the history of aviation law. And more importantly, AON and Tokio Marine's conduct represents an effort to coerce, intimidate, and otherwise prevent our clients—Brazilian nationals and victims of a major aviation tragedy—from seeking just compensation.

The ostensible bases of AON and Tokio Marine's lawsuits in England are entirely without merit. For example, AON and Tokio Marine contend that our clients' Miami lawsuit is hopeless because there is no insurance coverage for the Chapecoense tragedy. One of the main supposed reasons for this is that LaMia's insurance policy contained a geographic exclusion covering Colombia. But this argument is meritless. We know that this geographic exclusion was rescinded in May of 2016, that the various insurance entities were aware of and approved previous LaMia flights to Colombia, and that LaMia flew to Colombia on several occasions before the accident. Indeed, the month before the accident, LaMia flew Chapecoense to Barranquilla, Colombia for a match against Atletico Junior.

More importantly, even if AON and Tokio Marine's arguments had merit, both companies could and should assert those arguments in court in Miami. Under Florida's laws and rules of procedure, AON and Tokio Marine have a right to seek to dismiss the claims against them, seek summary resolution of the lawsuit in their favor, and challenge and respond to those claims on various grounds. There was simply no good reason and certainly

no need for AON and Tokio Marine to seek relief in the English courts. They did so only to intimidate our clients and to interfere with our clients' ability to seek relief in Miami.

As of the date of writing of this report, the injunctions that AON and Tokio Marine obtained remain in place. Although U.S. courts may not recognize the validity of the injunctions, in an abundance of caution we and our clients are complying with the injunctions by effectively pausing our Miami litigation. In the meantime, we are making every effort to persuade the English courts to vacate the injunctions. We have hired English counsel and have filed written briefs in the English courts explaining why the injunctions should be withdrawn. We will not know of the English courts' ruling until at least January of 2022.

Of course, we do not know what the English courts' ruling will be. Moreover, the English courts' ability and willingness to issue this type of extraterritorial injunction has come as a great surprise to us, and has deeply undermined our faith in the English legal system. Given that AON and Tokio Marine are English entities and given the importance of the insurance industry to the English economy, our Brazilian clients may be at an unfair disadvantage in seeking to persuade the English courts to lift the injunctions.

Potential actions available to Brazilian government

As lawyers for Chapecoense victims, we are aware of and have followed the efforts of various branches of the Brazilian government to assist the victims of the tragedy. Among other things, we have closely followed hearings in the National Congress of Brazil, namely the Senate's Parliamentary Inquiry Commission (CPI) focusing on the Chapecoense tragedy. These include hearings at which lawyers and representatives of insurance entities have provided testimony, for example Alexander Stovold, an attorney for Tokio Marine, and Marcelo Homburger, the CEO of AON Brasil. We have also been following developments in a civil lawsuit filed by the Ministério Público Federal (MPF) in federal court in Chapecó.

Although these efforts have been invaluable and have helped uncover the truth of this tragedy, they have unfortunately been suspended in recent months: the Senate CPI formally closed several months ago, and the MPF's lawsuit is stalled because of a technical procedural issue. We respectfully submit that renewed and urgent actions are warranted in response to AON and Tokio Marine's recent efforts to intimidate our clients and prevent them from receiving the compensation that they deserve.

We specifically submit the following suggestions regarding actions that may be taken by the Brazilian government to address and resolve the injustice perpetrated by AON and Tokio Marine against the Chapecoense victims. Of course, we submit these suggestions as lawyers who are relatively unfamiliar with the tools available to the Brazilian government to act on behalf of its nationals, and we are grateful for any additional ideas about actions that may be taken in this matter.

1. *Insurance regulatory actions*

We understand that Brazil's insurance regulatory agencies—namely the Superintendence of Private Insurance (SUSEP)—may be able to help address and rectify the conduct of AON and Tokio Marine. We specifically understand that under Brazilian law, the SUSEP is tasked with supervising participants in Brazil's insurance market, protecting the rights of insureds, and, where necessary, conducting inspections, investigations and disciplinary proceedings. We also understand that all insurers, insurance brokers, and reinsurers need the approval of the SUSEP to participate in the Brazilian market.

As an initial matter, it bears emphasizing that although LaMia's insurance policy was issued in Bolivia and under Bolivian law, both Tokio Marine and AON are clearly subject to the SUSEP's supervision and jurisdiction. This is because both AON and Tokio Marine are participants in the Brazilian insurance market and have employees and offices in Brazil. For example, AON has offices in Sao Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador, and Recife. Indeed, in March 2020 a SUSEP Official, César da Rocha Neves, explained to a Brazilian Congressional commission that both AON and Tokio Marine are subject to regulation by the Brazilian government due to their presence in the Brazil. And in this case, the insurance policy was issued in favor of LaMia's Brazilian customers and passengers: the Chapecoense football team and victims of the Chapecoense tragedy, most of whom were Brazilian.

Although Mr. da Rocha Neves also expressed doubt about whether SUSEP would have direct jurisdiction over AON and Tokio Marine's conduct in this accident, we respectfully submit that this conclusion was based on the limited information known at that time. Today—with the benefit of additional information obtained in recent months—it is clear that AON and Tokio Marine have taken action in the Chapecoense matter that has been directed toward Brazil, based in Brazil, and indeed designed to intimidate and harass Brazilian nationals.

Among other things, AON and Tokio Marine have (1) made potentially misleading representations to Brazilian governmental authorities, including the Senate CPI, regarding the Chapecoense tragedy related insurance issues; (2) made misleading representations about the relevant insurance documents to our Brazilian clients, other Chapecoense victims, and their lawyers; and (3) filed suit in England against Brazilian claimants to insurance policies and threatened criminal sanctions against Brazilian nationals if they proceed with valid insurance-related litigation in Miami. Although we are not experts in Brazilian law, we believe that this conduct violates several provisions of the Brazilian Civil Code, including Article 765 (which requires insurers to act in good faith both before and after agreeing to an insurance contract).

In short, AON and Tokio Marine have likely violated Brazilian law, acted in bad faith toward Brazilian crash victims, and sought to intimidate those victims. We respectfully submit that the SUSEP not only should begin an investigation into these matters, but should also require AON and Tokio Marine to *show cause* why they should not be barred or at least

suspended from conducting insurance business in Brazil as a result of their bad-faith conduct. Enclosed you will find a draft Order to Show Cause. In our experience, such an Order is a useful and available tool in many jurisdictions with insurance regulators similar to SUSEP. Although we are not aware of any reason why such an Order is unavailable in Brazil, we of course defer if there is another similar procedural device that is more common in Brazil to accomplish a similar objective.

We also respectfully suggest that the SUSEP should undertake a thorough investigation of the solvency of AON and Tokio Marine's Brazilian offices and affiliates. At the March 2020 CPI hearing, Mr. da Rocha Neves explained that the SUSEP was investigating these companies' solvency, and specifically considering the financial impact of AON and Tokio Marine's *image risk* or "risco de imagem," given the negative public perception that these companies suffer in Brazil. We respectfully submit that these companies' image risk is *much* greater today than in March 2020, for the simple reason that these companies have drastically escalated their efforts to deny justice to victims of such a high-profile tragedy as the Chapecoense air disaster.

2. *Congressional investigations*

To date, the Brazilian National Congress hearings—namely the public hearings of the Senate CPI focusing on the Chapecoense tragedy—have performed a great public service by uncovering the truth about the accident and the insurance entities' post-accident conduct, among other topics. We are very grateful for these hearings and have found them indispensable to our own investigation of this tragedy. However, the work of the Senate CPI was unfortunately interrupted by the global COVID crisis, and we understand that the Senate CPI focusing on the Chapecoense tragedy has technically been terminated. To our knowledge, there has been no hearing or other session of the CPI since March 2020.

We respectfully suggest that additional hearings may be appropriate. We also respectfully submit that, to the extent possible, the CPI focusing on the Chapecoense tragedy and the state of the victims should be reopened so that it may continue the extremely valuable work that was cut short by the COVID crisis. Indeed, we understand that some Brazilian legislators, including Senator Izalci Lucas, have raised the possibility of extending or reopening the CPI.

Additionally, we also respectfully submit that the existing committees of the Brazilian National Congress—for example, the Senate Committee on Economic Affairs; the Senate Committee on Education, Culture and Sports; and/or the Senate Committee on the Constitution, Justice and Citizenship, among others—likely also have jurisdiction and competency to investigate AON and Tokio Marine's conduct toward the Chapecoense victims, and AON and Tokio Marine's worthiness or lack thereof to participate in Brazil's insurance and reinsurance markets.

Among other topics for further hearings and questioning, we suggest the following: (1) AON and Tokio Marine's awareness of LaMia's pre-accident flights to Colombia, and

rescission of the insurance policy's purported geographic exclusion for Colombia in May 2016; (2) AON and Tokio Marine's efforts in the English courts to restrict the Chapecoense victims' access to justice and compensation; (3) AON and Tokio Marine's representations about the tragedy and their post-accident claims handling to Brazilian legislative and regulatory authorities; and (4) Tokio Marine's relationship with BISA, and relatedly Tokio Marine's management of the post-accident claims handling process.

These hearings could involve witnesses from AON and Tokio Marine, including those who already appeared before the CPI in 2020, for example Alexander Stovold (attorney for Tokio Marine), Marcelo Homburger (President of AON Brasil), Jose Adalberto Ferrara (President of Tokio Marine in Brazil). The hearings could also involve new witnesses such as AON officials Neil Darvill and Simon Kaye, the Tokio Marine officials responsible for the Chapecoense claims handling process (whose identities are still not known to us), and officials from AON's Bolivian affiliate Grupo Estrategica. To the extent feasible and necessary to allow these hearings to move forward, these witnesses could be asked to testify using Zoom or similar technology.

3. *Judicial and law enforcement actions*

Although the MPF's lawsuit in Chapecó names AON and Tokio Marine among the defendants, our understanding is that this lawsuit is effectively stalled for the foreseeable future. Apparently, this is in part due to a procedural technicality, which is that it has been difficult to effect service of the lawsuit on other defendants, such as LaMia and BISA. Unfortunately, during the time the MPF's lawsuit has been stalled, AON and Tokio Marine have taken advantage by filing their lawsuits in England and thereby escalating their campaign of obstruction, confusion and intimidation against the Chapecoense victims.

Accordingly, and to the extent possible, we respectfully submit that *new* legal action against AON and Tokio Marine—whether regulatory enforcement actions or law enforcement investigations—may be appropriate. These stronger actions are warranted in this case for the simple reason that AON and Tokio Marine have engaged in increasingly aggressive and improper actions at the expense of the victims of the Chapecoense tragedy. For example, AON and Tokio Marine have improperly conspired to co-opt the English legal system to deny justice to Brazilian nationals, have made misleading representations to the Brazilian National Congress, and have repeatedly engaged in misleading efforts to persuade the Chapecoense victims—overwhelmingly Brazilian nationals—to release AON and Tokio Marine from liability in this matter. Many of these efforts are briefly described here, but they are also detailed in materials in the MPF lawsuit, and in our own filings on behalf of our clients in Florida and England. Some of those materials are enclosed with this Summary Report.

As part of the Brazilian government's investigative efforts, it may be appropriate to issue letters to AON and Tokio Marine requesting documents and witness testimony. We understand that in Brazil in circumstances like these, these letters would typically be sent by the Ministry of Justice and Public Security. We enclose here draft proposed letters to that

effect. From our past experience in other matters involving sovereign nations investigating wrongdoing by foreign companies, these letters can be an effective tool for eliciting information and testimony from such companies, particularly when the letters make reference to the sovereign's ability to seek witness testimony though Interpol.

Enclosed please find:

1. Draft SUSEP Orders to Show Cause
2. Draft Interpol Letters
3. Our clients' Draft Amended Complaint in the Miami Litigation (confidential)
4. An affidavit we submitted to the Courts in England detailing the Chapecoense tragedy, our representation of Chapecoense victims, and AON and Tokio Marine's conduct in this matter

SUPERINTENDNECE OF PRIVATE INSURANCE (SUSEP)

ORDER TO SHOW CAUSE

Issued by the Superintendence of Private Insurance (SUSEP), an autarchy created by Decree #73/66.

1. This agency, the Superintendence of Private Insurance (SUSEP), is tasked with supervising and controlling the insurance and insurance brokerage markets in Brazil, among other things.

2. This Order arises out of a preliminary investigation by SUSEP into the conduct of Tokio Marine Kiln Syndicates Limited and its Brazilian affiliates and/or subsidiaries (collectively, "Tokio Marine") in relation to claims arising out of the crash of LaMia Flight 2933 on November 28, 2016. As is well known, this tragedy resulted in the deaths of 71 individuals, and injuries to 6 others, most of them Brazilian nationals and many of them affiliated with the football team Associação Chapecoense de Futebol.

3. This agency has specifically initiated a preliminary investigation into Tokio Marine's conduct arising from Tokio Marine's role as reinsurer of the airline operating the flight, which is and was commonly known as LaMia.

4. It has come to the attention of this agency that Tokio Marine has recently initiated legal action against a number of victims of the Chapecoense tragedy. This agency specifically understands that Tokio MArine filed a lawsuit in London, England, the apparent goal of which is to prevent and prohibit the Chapecoense victims with proceeding with litigation in the United States related to the crash of LaMia Flight 2933.

5. Although this agency takes no formal position on the legal or factual issues pending adjudication in the United States or in England, this agency's preliminary conclusion is that

Tokio Marine's efforts to prevent the Chapecoense victims from litigating their claims may be in bad faith and contrary to Tokio Marine's good-faith obligations under Brazilian law.

6. This agency has also initiated an investigation into the solvency of Tokio Marine's Brazilian offices, among other things taking into account the risk to Tokio Marine's brand image as a result of the Chapecoense crash and AON's post-crash conduct, and specifically taking into account the financial impact of any deterioration in Tokio Marine's brand image in Brazil.

Based upon the foregoing, this agency hereby RESOLVES and ORDERS:

1. That Tokio Marine's, including through its local affiliates and/or subsidiaries, shall *show cause* why its conduct in the Chapecoense tragedy is not in violation of Brazilian law, and

2. That Tokio Marine, including through its local affiliates and/or subsidiaries, shall *submit documentation* establishing that Tokio Marine's Brazilian offices and affiliates comply with solvency requirements under Brazilian law.

Should Tokio Marine fail to make one or both showings within *thirty days* of this Order, this agency may prepare an opinion that Tokio Marine is not in compliance with legal prerequisites to operate its business in Brazil, and submit this opinion to the relevant judicial authorities for further proceedings.

DONE AND ORDERED on this ____ day of September, 2021.

SUPERINTENDNECE OF PRIVATE INSURANCE (SUSEP)

ORDER TO SHOW CAUSE

Issued by the Superintendence of Private Insurance (SUSEP), an autarchy created by Decree #73/66.

1. This agency, the Superintendence of Private Insurance (SUSEP), is tasked with supervising and controlling the insurance and insurance brokerage markets in Brazil, among other things.

2. This Order arises out of a preliminary investigation by SUSEP into the conduct of AON UK Limited and its Brazilian affiliates and/or subsidiaries (collectively, "AON") in relation to claims arising out of the crash of LaMia Flight 2933 on November 28, 2016. As is well known, this tragedy resulted in the deaths of 71 individuals, and injuries to 6 others, most of them Brazilian nationals and many of them affiliated with the Associação Chapecoense de Futebol.

3. This agency has specifically initiated a preliminary investigation into AON's conduct arising from AON's role as insurance broker for the airline operating the flight, which is and was commonly known as LaMia.

4. It has come to the attention of this agency that AON has recently initiated legal action against a number of victims of the Chapecoense tragedy. This agency specifically understands that AON filed a lawsuit in London, England, the apparent goal of which is to prevent and prohibit the Chapecoense victims with proceeding with litigation in the United States related to the crash of LaMia Flight 2933.

5. Although this agency takes no formal position on the legal or factual issues pending adjudication in the United States or in England, this agency's preliminary conclusion is that

AON's efforts to prevent the Chapecoense victims from litigating their claims may be in bad faith and contrary to AON's good-faith obligations under Brazilian law.

6. This agency has also initiated an investigation into the solvency of AON's Brazilian offices, among other things taking into account the risk to AON's brand image as a result of the Chapecoense crash and AON's post-crash conduct, and specifically taking into account the financial impact of any deterioration in AON's brand image in Brazil.

Based upon the foregoing, this agency hereby RESOLVES and ORDERS:

1. That AON, including through its local affiliate and/or subsidiary AON Brasil, shall *show cause* why its conduct in the Chapecoense tragedy is not in violation of Brazilian law, and

2. That AON, including through its local affiliate and/or subsidiary AON Brasil, shall *submit documentation* establishing that AON's Brazilian offices and affiliates comply with solvency requirements under Brazilian law.

Should AON fail to make one or both showings within *thirty days* of this Order, this agency may prepare an opinion that AON is not in compliance with legal prerequisites to operate its business in Brazil, and submit this opinion to the relevant judicial authorities for further proceedings.

DONE AND ORDERED on this ____ day of September, 2021.

PRIVILEGED CONFIDENTIAL & VERY SENSITIVE
ATTORNEY/CLIENT COMMUNICATION

DRAFT

September [ ], 2021

Marcelo Homburger
CEO, AON Brasil
Alameda Campinas, 1070
1° ao 12° andar - Jardim Paulista
CEP: 01404-200
Sao Paulo, SP

Gregory C. Case
CEO, AON
The AON Centre
The Leadenhall Building
122 Leadenhall Street
London, England EC3V 4AN

Re: LaMia Flight 2933 Tragedy and Insurance Coverage Issues

Dear Mr. Homburger and Mr. Case:

The Ministry of Justice and Public Security is charged with the responsibility of investigating and when appropriate, seeking justice against individuals and companies who have violated the laws of the Federative Republic of Brazil. The Ministry has been investigating the activities of AON UK Limited ("AON"), Tokio Marine Kiln Syndicates Limited ("Tokio Marine"), and others in relation to the crash of LaMia Flight 2933 on November 28, 2016.

As you probably know, the LaMia crash resulted in the deaths of 71 of the 77 people on board, and serious injuries to the remaining occupants. The Ministry understands that at the time of the accident, LaMia was insured pursuant to an insurance policy brokered by AON, and reinsured by Tokio Marine, among other reinsurers. The Ministry also understands that subsequent to the accident, Tokio Marine took primary responsibility for handling insurance claims related to the accident, and sought to obtain releases from liability covering itself, LaMia, AON and others, in exchange for financial compensation to the crash victims. However, the Ministry also understands that Tokio Marine and AON have taken the position in multiple forums that there is no insurance coverage for this accident.

The Ministry is specifically investigating the post-accident conduct of AON, Tokio Marine and others, including efforts to settle claims arising from the accident, and efforts to deny or otherwise restrict insurance coverage and compensation to victims. As part of that investigation, the Ministry seeks relevant documents as well as the testimony of relevant witnesses and officials.

Rather than proceeding with formal Interpol notices which would seek to compel the testimony of various AON employees who have knowledge as to these issues, we first seek through official channels your cooperation. As a further accommodation, assuming that you and your company promptly cooperate with our efforts, we would be willing to question you and other witnesses in the United States, the United Kingdom, or another convenient location, rather than seeking to compel this testimony in the Federative Republic of Brazil.

At this time, the relevant AON employees whom we would like to question include the following:

1. Simon Kaye;
2. Neil Darvill;
3. Michael Crozier; and
4. Maria Daniela Gumucio Camargo.

In order to avoid formal compulsion, we would want to receive prior to any questioning any and all documents[1] relating in any way to AON's brokerage and post-accident conduct related to LaMia and the crash of LaMia Flight 2933, including but not limited to the following:

1. Any claims file(s) related to the crash of LaMia Flight 2933;
2. Any underwriting or brokerage file(s) related to any insurance policy brokered and/or issued by you for LaMia;

---

[1] The terms "document", "materials" and/or "literature" are to be used in the broadest possible sense and mean, without limitation, any written, printed, typed, photostatic, photographed, recorded or otherwise reproduced communication or representation, whether comprised of letters, words, numbers, pictures, sounds or symbols, or any combination thereof. This definition includes copies of duplicates of documents contemporaneously or subsequently created which have any non-conforming notes or other markings. Without limiting the generality of the foregoing, "document" includes, but is not limited to, all writings, correspondence, memoranda, notes, records, e-mail, letters, envelopes, telegrams, messages, studies, analyses, contracts, agreements, working papers of all kinds, statements, entries, ledgers, balances, reconciliations, accounts, analytical records, reports, summaries of investigations, trade letters, press releases, comparisons, books, calendars, diaries, articles, magazines, newspapers, booklets, brochures, pamphlets, circulars, bulletins, notices, drawings, diagrams, instructions, notes or minutes of meetings or of other communications of any type, including inter- and intra-office communications, questionnaires, surveys, charts, graphs, papers, indices, data sheets, forms, manuals, lists, photographs, phonograph recordings, films, tapes, discs, data cells, drums, printouts of information stored or maintained by electronic data processing or word processing equipment, all other data compilations from which information can be obtained including, without limitation, electromagnetically sensitive storage media such as floppy disks and hard disks, and any preliminary versions, drafts or revisions of any of the foregoing.

3. Any communications between AON, Tokio Marine, and/or any of their respective employees or agents related to insurance coverage for LaMia;
4. Any communications between AON, Tokio Marine, and/or any of their respective employees or agents related to the crash of LaMia Flight 2933;
5. Any communications between AON, Tokio Marine, and/or any of their respective employees or agents related to LaMia flights to and/or from Colombia;
6. Any documents reflecting AON and/or Tokio Marine's awareness or lack thereof of LaMia flights to and/or from Colombia at any time prior to the crash of LaMia Flight 2933; and
7. Any communications or disclosures between AON, Tokio Marine and any government agency—including any agency of the governments of Brazil, Bolivia, and/or Colombia—regarding insurance coverage for LaMia.

The failure to appear personally and produce these requested documents or respond to this informal request may result in our bringing a formal Interpol directive, criminal prosecution, an arrest warrant and/or other regulatory action including but not limited to the withdrawal of any authorization to conduct any business in The Federative Republic of Brazil as well as any other action authorized under applicable law.

PRIVILEGED CONFIDENTIAL & VERY SENSITIVE
ATTORNEY/CLIENT COMMUNICATION

DRAFT

September [ ], 2021

Brad Irick, CEO
Tokio Marine Kiln
20 Fenchurch Street
London EC3M 3BY

Andrew Torrance, Chairman
Tokio Marine Kiln
20 Fenchurch Street
London EC3M 3BY

Re: LaMia Flight 2933 Tragedy and Insurance Coverage Issues

Dear Mr. Irick and Mr. Torrance:

The Ministry of Justice and Public Security is charged with the responsibility of investigating and when appropriate, seeking justice against individuals and companies who have violated the laws of the Federative Republic of Brazil. The Ministry has been investigating the activities of AON UK Limited ("AON"), Tokio Marine Kiln Syndicates Limited ("Tokio Marine"), and others in relation to the crash of LaMia Flight 2933 on November 28, 2016.

As you probably know, the LaMia crash resulted in the deaths of 71 of the 77 people on board, and serious injuries to the remaining occupants. The Ministry understands that at the time of the accident, LaMia was insured pursuant to an insurance policy brokered by AON, and reinsured by Tokio Marine, among other reinsurers. The Ministry also understands that subsequent to the accident, Tokio Marine took primary responsibility for handling insurance claims related to the accident, and sought to obtain releases from liability covering itself, LaMia, AON and others, in exchange for financial compensation to the crash victims. However, the Ministry also understands that Tokio Marine and AON have taken the position in multiple forums that there is no insurance coverage for this accident.

The Ministry is specifically investigating the post-accident conduct of AON, Tokio Marine and others, including efforts to settle claims arising from the accident, and efforts to deny or otherwise restrict insurance coverage and compensation to victims. As part of that investigation, the Ministry seeks relevant documents as well as the testimony of relevant witnesses and officials.

Rather than proceeding with formal Interpol notices which would seek to compel the testimony of various Tokio Marine employees, attorneys and/or agents who have knowledge as to

these issues, we first seek through official channels your cooperation. As a further accommodation, assuming that you and your company promptly cooperate with our efforts, we would be willing to question you and other witnesses in the United States, the United Kingdom, or another convenient location, rather than seeking to compel this testimony in the Federative Republic of Brazil.

At this time, the relevant Tokio Marine employees, attorneys and/or agents whom we would like to question include but are not limited to the following:

1. Alexander John Stovold;
2. Gareth William Lewis;
3. Ioannis Samiotis;
4. John Gilfedder; and
5. Leon Mark Taylor.

In order to avoid formal compulsion, we would want to receive prior to any questioning any and all documents[1] relating in any way to AON's brokerage and post-accident conduct related to LaMia and the crash of LaMia Flight 2933, including but not limited to the following:

1. Any claims file(s) related to the crash of LaMia Flight 2933;

[1] The terms "document", "materials" and/or "literature" are to be used in the broadest possible sense and mean, without limitation, any written, printed, typed, photostatic, photographed, recorded or otherwise reproduced communication or representation, whether comprised of letters, words, numbers, pictures, sounds or symbols, or any combination thereof. This definition includes copies of duplicates of documents contemporaneously or subsequently created which have any non-conforming notes or other markings. Without limiting the generality of the foregoing, "document" includes, but is not limited to, all writings, correspondence, memoranda, notes, records, e-mail, letters, envelopes, telegrams, messages, studies, analyses, contracts, agreements, working papers of all kinds, statements, entries, ledgers, balances, reconciliations, accounts, analytical records, reports, summaries of investigations, trade letters, press releases, comparisons, books, calendars, diaries, articles, magazines, newspapers, booklets, brochures, pamphlets, circulars, bulletins, notices, drawings, diagrams, instructions, notes or minutes of meetings or of other communications of any type, including inter- and intra-office communications, questionnaires, surveys, charts, graphs, papers, indices, data sheets, forms, manuals, lists, photographs, phonograph recordings, films, tapes, discs, data cells, drums, printouts of information stored or maintained by electronic data processing or word processing equipment, all other data compilations from which information can be obtained including, without limitation, electromagnetically sensitive storage media such as floppy disks and hard disks, and any preliminary versions, drafts or revisions of any of the foregoing.

2. Any underwriting or brokerage file(s) related to any insurance policy brokered and/or issued by you for LaMia;
3. Any communications between AON, Tokio Marine, and/or any of their respective employees or agents related to insurance coverage for LaMia;
4. Any communications between AON, Tokio Marine, and/or any of their respective employees or agents related to the crash of LaMia Flight 2933;
5. Any communications between AON, Tokio Marine, and/or any of their respective employees or agents related to LaMia flights to and/or from Colombia;
6. Any documents reflecting AON and/or Tokio Marine's awareness or lack thereof of LaMia flights to and/or from Colombia at any time prior to the crash of LaMia Flight 2933; and
7. Any communications or disclosures between AON, Tokio Marine and any government agency—including any agency of the governments of Brazil, Bolivia, and/or Colombia—regarding insurance coverage for LaMia.

The failure to appear personally and produce these requested documents or respond to this informal request may result in our bringing a formal Interpol directive, criminal prosecution, an arrest warrant and/or other regulatory action including but not limited to the withdrawal of any authorization to conduct any business in The Federative Republic of Brazil as well as any other action authorized under applicable law.

IN THE CIRCUIT COURT OF THE 11TH
JUDICIAL CIRCUIT IN AND FOR
MIAMI-DADE COUNTY, FLORIDA

GENERAL JURISDICTION DIVISION

CASE NO. 2018-039581-CA(08)

PRISCILA ELEN DE SOUZA LIMA, as
Personal Representative of the Estate of
AILTON CESAR JUNIOR ALVES DA SILVA,
deceased,

BÁRBARA CALAZANS MONTEIRO, as
Personal Representative of the Estate of
ANANIAS ALOI CASTRO MONTEIRO,
deceased,

GIRLENE CAMPINHO AZEVEDO
DOMINGUES, as Personal Representative of
the Estate of BRUNO RANGEL DOMINGUES,
deceased,

ARIADINY PATRICYA WEBER, as Personal
Representative of the Estate of EMERSON FABIO
DIDOMENICO, deceased,

PATRÍCIA LUANA GROZA DA SILVA
GIMENEZ, as Personal Representative of the Estate
of GUILHERME GIMENEZ DE SOUZA,
deceased,

VALDÉCIA BORGES DE MORAIS PAIVA, as
Personal Representative of the Estate of
JOSE GILDEIXON CLEMENTE DE PAIVA,
deceased,

AQUINOAN DE SOUSA CARVALHO, as
Personal Representative of the Estate of
LUCAS GOMES DA SILVA,
deceased,

HÉLIO HERMITO ZAMPIER NETO,

ULRIKE OHLWEILER, as Personal Representative of
the Estate of ANDERSON RODRIGUES PAIXAO
DE ARAUJO, deceased,

DAIELLI FAUSTINO KEMITC DA SILVA, as Personal Representative of the Estate of MATHEUS BITENCOURT DA SILVA, deceased,

GRAZIELE DE AQUINO ALVES VIEIRA, as Personal Representative of the Estate of TIAGO DA ROCHA VIEIRA ALVES, deceased,

JAKSON RAGNAR FOLLMANN,

SUELLEN NERY DOS SANTOS, as Personal Representative of the Estate of MARCELO AUGUSTO MATHIAS DA SILVA, deceased,

ROSÂNGELA MARIA DOS SANTOS SILVA LOUREIRO, as Personal Representative of the Estate of CLEBER SANTANA LOUREIRO, deceased,

SUSANA RIBAS PEREIRA DE JESUS, as Personal Representative of the Estate of WILLIAN THIEGO DE JESUS, deceased,

ALINE PENTEADO PEREIRA MACHADO, as Personal Representative of the Estate of FILIPE JOSE MACHADO, deceased,

VENELANDA DUMKE, as Personal Representative of the Estate of ANDERSON ROBERTO MARTINS, deceased,

LETÍCIA DOS ANJOS GABRIEL, as Personal Representative of the Estate of MARCOS DANILO PADILHA, deceased,

PAULINHO GOBBATO, as Personal Representative of the Estate of RAFAEL CORREA GOBBATO, deceased,

LUIZ MAURO GROHS, as Personal Representative of the Estate of LUIZ FELIPE GROHS, deceased,

AJUSSARA ENRISCO, as Personal Representative Of the Estate of RAFAEL VALMORBIDA,

GRACIELA MISSEL, as Personal Representative of the Estate of MARCIO BESTENE KOURY, deceased,

ILKA APARECIDA LABES PEIXOTO, as Personal Representative of the Estate of DELFIM PADUA PEIXOTO, deceased,

SANDRA JACQUELINE MADRID LUCAS CASTILLO, as Personal Representative of the Estate of ANDERSON DONIZETI LUCAS, Deceased,

DICLEIA JOHANN DE JESUS, as Personal Representative of the Estate of SERGIO LUIZ FERREIRA DE JESUS, deceased,

AMANDA DOS SANTOS MACHADO, as Personal Representative of the Estate of DENER ASSUNCAO BRAZ, deceased,

ALAN RUSCHEL,

ANA CLAUDIA SEVERO, as Personal Representative of the Estate of EDUARDO LUIS PREUSS, deceased,

FABIENNE BELLE, as Personal Representative of the Estate of LUIS CESAR MARTINS CUNHA, deceased,

EZIQUIELA CALDERON GALIOTTO, as Personal Representative of the Estate of GELSON GALIOTTO, Deceased,

CRISTIANI VICENTINI, as Personal Representative of the Estate of RENAN CARLOS AGNOLIN, deceased,

FERNANDA AMORIM DE ABREU, as Personal Representative of the Estate of ARTHUR BRASILIANO MAIA, deceased,

MAURI ANTONIO DA SILVA, as Personal Representative of the Estate of BRUNO MAURI DA SILVA, deceased,

ADRIANA DE OLIVEIRA SAROLI, as Personal Representative of the Estate of LUIZ CARLOS SAROLI, deceased,

SUELI SALETE DE CASTRO, as Personal Representative of the Estate of EDUARDO DE CASTRO, deceased,

XIMENA SUAREZ OTTERBURG,

RAQUEL DONAIDE CORONEL BENAGAS, as Personal Representative of the Estate of GUSTAVO FELICIANO ENCINA NUNEZ, deceased,

ELIZETH ANDREINA SANDOBAL GONZALEZ, as Personal Representative of the Estate of ANGEL EDUARDO LUGO UGAS, deceased

OVIEDO VON BORRIES CABALLERO, as Personal Representative of the Estate of SISY GABRIELA ARIAS PARAVICINY, deceased

EDWIN TUMIRI CHOQUE,

PAMELA JUSTINIANO PEDRAZA as Personal Representative of the Estate of ROMMEL DAVID VACAFLORES TERRAZAS, deceased

FLORA TARQUI AVILA as Personal Representative of the Estate of ALEX RICHARD QUISPE GARCIA, deceased,

LUCAS CASAGRANDE DAL BELLO as Personal Representative of the Estate of MAURO LUIZ DAL BELLO, deceased,

Plaintiffs,

vs.

LINEA AEREA MERIDA INTERNACIONAL DE AVIACION d/b/a LAMIA CORPORATION S.R.L., a foreign corporation, KITE AIR CORPORATION LTD. a foreign corporation, MARCO ANTONIO ROCHA VENEGAS, RICARDO ALBERTO ALBACETE VIDAL, AON UK LIMITED, a foreign corporation,

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

BISA SEGUROS Y REASEGUROS, S.A., a foreign corporation, TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, a foreign corporation, and JOHN DOES 1-25, foreign corporations,

Defendants.
_____/

[DRAFT] SECOND AMENDED COMPLAINT AND THIRD-PARTY COMPLAINT

The Plaintiffs hereby bring this complaint for, where applicable, wrongful death, personal injury, negligence and various insurance-related claims against the Defendants, and allege as follows:

INTRODUCTION

1. This is a civil action arising from an aviation disaster that occurred on or about November 28, 2016 (the "subject accident"). On that date, a British Aerospace Avro 146-RJ85, Registration Number CP2933, Serial Number E2348 (the "aircraft"), ran out of fuel and crashed in a mountainous region near the international airport serving Medellin, Colombia. Among those on board were Plaintiffs and Plaintiffs' decedents. Accordingly, some Plaintiffs in this action are suing for negligence following a personal injury and others who are suing for wrongful death pursuant to Florida's wrongful-death statute, Fla. Stat. § 768.21, and any other applicable wrongful-death statute.

2. The aircraft was being operated by Defendant LaMia Corporation S.R.L. as LaMia Flight 2933 (the "subject flight"). Namely, LaMia was flying a professional soccer team from Chapeco, Brazil, to a match in Medellin against a Medellin-based soccer team called Atletico Nacional. The crash victims include the team's players, staff and executives, as well as journalists who joined the flight.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

3. As amended herein, this action also includes counts asserted against Defendants BISA Seguros y Reaseguros, S.A. ("BISA"); AON UK Limited ("AON"); Tokio Marine Kiln Syndicates Limited ("Tokio Marine"). These Defendants respectively served as the insurer, insurance broker, and lead reinsurer for Defendant LaMia at all times material to this action. In addition, this action includes as Defendants certain "John Doe" Reinsurers, identified as "John Does 1–25," whom Plaintiffs assert are liable on the same grounds and for the same reasons as Tokio Marine. Plaintiffs' claims against these Defendants include claims of negligence and claims arising from certain Defendants' wrongful refusal to defend Plaintiffs' claims against LaMia.

THE PARTIES

4. At all times material, Plaintiff PRISCILA ELEN DE SOUZA LIMA was a citizen and resident of Brazil.

5. At all times material, Plaintiff PRISCILA ELEN DE SOUZA LIMA is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of AILTON CESAR JUNIOR ALVES DA SILVA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent AILTON CESAR JUNIOR ALVES DA SILVA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff PRISCILA ELEN DE SOUZA LIMA brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Barbara Lima da Silva, minor daughter of decedent.

6. At all times material, Plaintiff BÁRBARA CALAZANS MONTEIRO was a citizen and resident of Brazil.

7. At all times material, Plaintiff BÁRBARA CALAZANS MONTEIRO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of ANANIAS ALOI CASTRO MONTEIRO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary,

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent ANANIAS ALOI CASTRO MONTEIRO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff BÁRBARA CALAZANS MONTEIRO brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Enzo Calazans Monteiro, minor son of decedent.

8. At all times material, Plaintiff GIRLENE CAMPINHO AZEVEDO DOMINGUES was a citizen and resident of Brazil.

9. At all times material, Plaintiff GIRLENE CAMPINHO AZEVEDO DOMINGUES is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of BRUNO RANGEL DOMINGUES, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent BRUNO RANGEL DOMINGUES was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff GIRLENE CAMPINHO AZEVEDO DOMINGUES brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Bárbara Azevedo Domingues, minor daughter of decedent;

b. Daniel Azevedo Domingues, minor son of decedent.

10. At all times material, Plaintiff ARIADINY PATRICYA WEBER was a citizen and resident of Brazil.

11. At all times material, Plaintiff ARIADINY PATRICYA WEBER is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of EMERSON FABIO DIDOMENICO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent EMERSON FABIO DIDOMENICO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff ARIADINY PATRICYA WEBER brings this wrongful-

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Luca Didomenico, minor son of decedent;

b. Laura Weber Didomenico, minor daughter of decedent.

12. At all times material, Plaintiff PATRÍCIA LUANA GROZA DA SILVA GIMENEZ was a citizen and resident of Brazil.

13. At all times material, Plaintiff PATRÍCIA LUANA GROZA DA SILVA GIMENEZ is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of GUILHERME GIMENEZ DE SOUZA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent GUILHERME GIMENEZ DE SOUZA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff PATRÍCIA LUANA GROZA DA SILVA GIMENEZ brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Ana Clara Groza Da Silva Gimenez, minor daughter of decedent.

14. At all times material, Plaintiff VALDÉCIA BORGES DE MORAIS PAIVA was a citizen and resident of Brazil.

15. At all times material, Plaintiff VALDÉCIA BORGES DE MORAIS PAIVA is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of JOSE GILDEIXON CLEMENTE DE PAIVA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent JOSE GILDEIXON CLEMENTE DE PAIVA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff VALDÉCIA BORGES DE MORAIS PAIVA brings this wrongful-death action in his/her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Gabriella Vitória Borges De Paiva, minor daughter of decedent;

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

b. Lívia Borges De Paiva, minor daughter of decedent.

16. At all times material, Plaintiff AQUINOAN DE SOUSA CARVALHO was a citizen and resident of Brazil.

17. At all times material, Plaintiff AQUINOAN DE SOUSA CARVALHO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of LUCAS GOMES DA SILVA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent LUCAS GOMES DA SILVA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff AQUINOAN DE SOUSA CARVALHO brings this wrongful-death action in her representative capacity.

18. At all times material, Plaintiff HÉLIO HERMITO ZAMPIER NETO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff HÉLIO HERMITO ZAMPIER NETO was a passenger on and suffered injuries during LaMia Flight 2933.

19. At all times material, Plaintiff ULRIKE OHLWEILER was a citizen and resident of Brazil.

20. At all times material, Plaintiff ULRIKE OHLWEILER is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of ANDERSON RODRIGUES PAIXAO DE ARAUJO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent ANDERSON RODRIGUES PAIXAO DE ARAUJO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff ULRIKE OHLWEILER brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Johann Ohlweiler Paixão De Araújo, minor daughter of decedent;

b. Jordie Ohlweiler Paixão De Araújo, minor son of decedent.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

21. At all times material, Plaintiff DAIELLI FAUSTINO KEMITC DA SILVA was a citizen and resident of Brazil.

22. At all times material, Plaintiff DAIELLI FAUSTINO KEMITC DA SILVA is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of MATHEUS BITENCOURT DA SILVA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent MATHEUS BITENCOURT DA SILVA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff DAIELLI FAUSTINO KEMITC DA SILVA brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Miguel Faustino Da Silva, minor son of decedent.

23. At all times material, Plaintiff GRAZIELE DE AQUINO ALVES VIEIRA was a citizen and resident of Brazil.

24. At all times material, Plaintiff GRAZIELE DE AQUINO ALVES VIEIRA is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of TIAGO DA ROCHA VIEIRA ALVES, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent TIAGO DA ROCHA VIEIRA ALVES was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff GRAZIELE DE AQUINO ALVES VIEIRA brings this wrongful-death action in his/her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Tiago Da Rocha Vieira Alves, minor son of decedent.

25. At all times material, Plaintiff JAKSON RAGNAR FOLLMANN was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff JAKSON RAGNAR FOLLMANN was a passenger on and suffered injuries during LaMia Flight 2933.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

26. At all times material, Plaintiff SUELLEN NERY DOS SANTOS was a citizen and resident of Brazil.

27. At all times material, Plaintiff SUELLEN NERY DOS SANTOS is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of MARCELO AUGUSTO MATHIAS DA SILVA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent MARCELO AUGUSTO MATHIAS DA SILVA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff SUELLEN NERY DOS SANTOS brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. João Arthur Mathias Nery, minor son of decedent.

28. At all times material, Plaintiff ROSÂNGELA MARIA DOS SANTOS SILVA LOUREIRO was a citizen and resident of Brazil.

29. At all times material, Plaintiff ROSÂNGELA MARIA DOS SANTOS SILVA LOUREIRO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of CLEBER SANTANA LOUREIRO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent CLEBER SANTANA LOUREIRO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff ROSÂNGELA MARIA DOS SANTOS SILVA LOUREIRO brings this wrongful-death action in his/her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Cleber Santana Loureiro Júnior, minor son of decedent;

b. Aroldo José Pereira Loureiro Neto, minor son of decedent.

30. At all times material, Plaintiff SUSANA RIBAS PEREIRA DE JESUS was a citizen and resident of Brazil.

31. At all times material, Plaintiff SUSANA RIBAS PEREIRA DE JESUS is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of WILLIAN THIEGO DE JESUS deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent WILLIAN THIEGO DE JESUS was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff SUSANA RIBAS PEREIRA DE JESUS brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Nina Ribas De Jesus, minor daughter of decedent.

32. At all times material, Plaintiff ALINE PENTEADO PEREIRA MACHADO was a citizen and resident of Brazil.

33. At all times material, Plaintiff ALINE PENTEADO PEREIRA MACHADO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of FILIPE JOSE MACHADO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent FILIPE JOSE MACHADO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff ALINE PENTEADO PEREIRA MACHADO brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Antonella Pereira Machado, minor daughter of decedent.

34. At all times material, Plaintiff VENELANDA DUMKE was a citizen and resident of Brazil.

35. At all times material, Plaintiff VENELANDA DUMKE is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of ANDERSON ROBERTO MARTINS, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent ANDERSON ROBERTO MARTINS, was

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

a citizen and resident of Brazil. Plaintiff VENELANDA DUMKE brings this wrongful-death action in his/her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Eloisa Dumke Martins, minor daughter of decedent;

b. Isabela Dumke Martins, minor daughter of decedent;

c. Anderson Roberto Martins Junior, son of decedent.

36. At all times material, Plaintiff LETÍCIA DOS ANJOS GABRIEL was a citizen and resident of Brazil.

37. At all times material, Plaintiff LETÍCIA DOS ANJOS GABRIEL is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of MARCOS DANILO PADILHA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent MARCOS DANILO PADILHA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff LETÍCIA DOS ANJOS GABRIEL brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Lorenzo Gabriel Padilha, minor son of decedent.

38. At all times material, Plaintiff PAULINHO GOBBATO was a citizen and resident of Brazil.

39. At all times material, Plaintiff PAULINHO GOBBATO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of RAFAEL CORREA GOBBATO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent RAFAEL CORREA GOBBATO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff PAULINHO GOBBATO brings this wrongful-death action in his

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Vivian Da Pieve Antunes, daughter of decedent;

b. Maria De Lourdes Correa Gobbato, daughter of decedent.

40. At all times material, Plaintiff LUIZ MAURO GROHS was a citizen and resident of Brazil.

41. At all times material, Plaintiff LUIZ MAURO GROHS is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of LUIZ FELIPE GROHS, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent LUIZ FELIPE GROHS was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff LUIZ MAURO GROHS brings this wrongful-death action in his representative capacity.

42. At all times material, Plaintiff AJUSSARA ERSICO was a citizen and resident of Brazil.

43. At all times material, Plaintiff AJUSSARA ERSICO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of RAFAEL VALMORBIDA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent RAFAEL VALMORBIDA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff AJUSSARA ERSICO brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Otavio Torquato Valmorbida, minor son of decedent;

44. At all times material, Plaintiff GRACIELA MISSEL was a citizen and resident of Brazil.

45. At all times material, Plaintiff GRACIELA MISSEL is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of MARCIO BESTENE KOURY, deceased, or is otherwise

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent MARCIO BESTENE KOURY was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff GRACIELA MISSEL brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Isabela Missel Bestene Koury, minor daughter of decedent;

b. Ana Carolina Missel Correa, minor step-daughter of decedent.

46. At all times material, Plaintiff ILKA APARECIDA LABES PEIXOTO was a citizen and resident of Brazil.

47. At all times material, Plaintiff ILKA APARECIDA LABES PEIXOTO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of DELFIM PADUA PEIXOTO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent DELFIM PADUA PEIXOTO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff ILKA APARECIDA LABES PEIXOTO brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Bianka Labes Peixoto Graff, daughter of decedent;

b. Emanuella Labes Peixoto, daughter of decedent;

c. Delfim Mario Padua Peixoto Neto, son of decedent.

48. At all times material, Plaintiff SANDRA JACQUELINE MADRID LUCAS CASTILLO was a citizen and resident of Brazil.

49. At all times material, Plaintiff SANDRA JACQUELINE MADRID LUCAS CASTILLO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of ANDERSON DONIZETI LUCAS, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent ANDERSON

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

DONIZETI LUCAS was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff SANDRA JACQUELINE MADRID LUCAS CASTILLO brings this wrongful-death action in her representative capacity.

50. At all times material, Plaintiff DICLEIA JOHANN DE JESUS was a citizen and resident of Brazil.

51. At all times material, Plaintiff DICLEIA JOHANN DE JESUS is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of SERGIO LUIZ FERREIRA DE JESUS, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent SERGIO LUIZ FERREIRA DE JESUS was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff DICLEIA JOHANN DE JESUS brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Vanessa Johann de Jesus, daughter of decedent;

b. Luiz Antonio Johann de Jesus, minor son of decedent.

52. At all times material, Plaintiff AMANDA DOS SANTOS MACHADO was a citizen and resident of Brazil.

53. At all times material, Plaintiff AMANDA DOS SANTOS MACHADO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of DENER ASSUNCAO BRAZ, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent DENER ASSUNCAO BRAZ was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff AMANDA DOS SANTOS MACHADO brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Bernardo Braz Machado, minor son of decedent.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

54. At all times material, Plaintiff ALAN RUSCHEL was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff ALAN RUSCHEL was a passenger on and suffered injuries during the crash of LaMia Flight 2933.

55. At all times material, Plaintiff ANA CLAUDIA SEVERO was a citizen and resident of Brazil.

56. At all times material, Plaintiff ANA CLAUDIA SEVERO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of EDUARDO LUIS PREUSS, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent EDUARDO LUIS PREUSS was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff ANA CLAUDIA SEVERO brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Gabrielle Luiza Preuss, daughter of decedent.

57. At all times material, Plaintiff FABIENNE BELLE was a citizen and resident of Brazil.

58. At all times material, Plaintiff FABIENNE BELLE is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of LUIS CESAR MARTINS CUNHA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent LUIS CESAR MARTINS CUNHA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff FABIENNE BELLE brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Nazare Gaudencia Cunha, mother of decedent.

59. At all times material, Plaintiff EZIQUIELA CALDERON GALIOTTO was a citizen and resident of Brazil.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

60. At all times material, Plaintiff EZIQUIELA CALDERON GALIOTTO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of GELSON GALIOTTO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent GELSON GALIOTTO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff EZIQUIELA CALDERON GALIOTTO brings this wrongful-death action in his/her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Emilly Gabrieli Galiotto, daughter of decedent.

61. At all times material, Plaintiff CRISTIANI VICENTINI was a citizen and resident of Brazil.

62. At all times material, Plaintiff CRISTIANI VICENTINI is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of RENAN CARLOS AGNOLIN, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent RENAN AGNOLIN was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff CRISTIANI VICENTINI brings this wrongful-death action in her representative capacity.

63. At all times material, Plaintiff FERNANDA AMORIM DE ABREU was a citizen and resident of Brazil.

64. At all times material, Plaintiff FERNANDA AMORIM DE ABREU is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of ARTHUR BRASILIANO MAIA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent ARTHUR BRASILIANO MAIA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff FERNANDA AMORIM DE ABREU brings this wrongful-death action in her representative capacity.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

65. At all times material, Plaintiff MAURI ANTONIO DA SILVA was a citizen and resident of Brazil.

66. At all times material, Plaintiff MAURI ANTONIO DA SILVA is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of BRUNO MAURI DA SILVA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent BRUNO MAURI DA SILVA was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff MAURI ANTONIO DA SILVA brings this wrongful-death action in his representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Adriana Izabel da Silva, mother of decedent.

67. At all times material, Plaintiff ADRIANA DE OLIVEIRA SAROLI was a citizen and resident of Brazil.

68. At all times material, Plaintiff ADRIANA DE OLIVEIRA SAROLI is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of LUIZ CARLOS SAROLI, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent LUIZ CARLOS SAROLI was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff ADRIANA DE OLIVEIRA SAROLI brings this wrongful-death action in his representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Gabriel de Oliveira Saroli, son of decedent;

b. Matheus de Oliveira Saroli, son of decedent.

69. At all times material, Plaintiff EDUARDO DE CASTRO was a citizen and resident of Brazil.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

70. At all times material, Plaintiff EDUARDO DE CASTRO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of EDUARDO DE CASTRO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent EDUARDO DE CASTRO was a citizen and resident of Brazil. Plaintiff EDUARDO DE CASTRO brings this wrongful-death action in his representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Sueli Salete de Castro, mother of decedent.

71. At all times material, Plaintiff XIMENA SUAREZ OTTERBURG was a citizen and resident of Bolivia.

72. At all times material, Plaintiff XIMENA SUAREZ OTTERBURG was a citizen and resident of Bolivia. Plaintiff XIMENA SUAREZ OTTERBURG was a passenger on and suffered injuries during LaMia Flight 2933.

73. At all times material, Plaintiff RAQUEL DONAIDE CORONEL BENAGAS was a citizen and resident of Paraguay.

74. At all times material, Plaintiff RAQUEL DONAIDE CORONEL BENAGAS is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of GUSTAVO FELICIANO ENCINA NUNEZ, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent GUSTAVO FELICIANO ENCINA NUNEZ was a citizen and resident of Paraguay. Plaintiff RAQUEL DONAIDE CORONEL BENAGAS brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Andrea Monstserrah Encina Coronel, minor daughter of decedent.

75. At all times material, Plaintiff ELIZETH ANDREINA SANDOBAL GONZALEZ was a citizen and resident of Venezuela.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

76. At all times material, Plaintiff ELIZETH ANDREINA SANDOBAL GONZALEZ is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of ANGEL EDUARDO LUGO UGAS, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent ANGEL EDUARDO LUGO UGAS was a citizen and resident of Venezuela. Plaintiff ELIZETH ANDREINA SANDOBAL GONZALEZ brings this wrongful-death action in her representative capacity.

77. At all times material, Plaintiff, OVIEDO VON BORRIES RIBERA, was a citizen and resident of Bolivia.

78. At all times material, Plaintiff OVIEDO VON BORRIES RIBERA is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of SISY GABRIELA ARIAS PARAVICINY, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent SISY GABRIELA ARIAS PARAVICINY was a citizen and resident of Bolivia. Plaintiff OVIEDO VON BORRIES RIBERA, brings this wrongful-death action in his representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Mariana Von Borries Arias, minor daughter of decedent;

b. Matias Von Borries Arias, minor son of decedent.

79. At all times material, Plaintiff ERWIN TUMIRI CHOQUE was a citizen and resident of Bolivia. Plaintiff, ERWIN TUMIRI CHOQUE was a passenger on and suffered injuries during the crash of LaMia Flight 2933.

80. At all times material, Plaintiff, PAMELA JUSTINIANO PEDRAZA, was a citizen and resident of Bolivia.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

81. At all times material, Plaintiff PAMELA JUSTINIANO PEDRAZA is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of ROMMEL DAVID VACAFLORES TERRAZAS, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent ROMMEL DAVID VACAFLORES TERRAZAS was a citizen and resident of Bolivia. Plaintiff PAMELA JUSTINIANO PEDRAZA, brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Juliana Vacaflores Justiniano, minor daughter of decedent;

82. At all times material, Plaintiff, FLORA TARQUI AVILA GONZALEZ, was a citizen and resident of Bolivia.

83. At all times material, Plaintiff FLORA TARQUI AVILA GONZALEZ is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of ALEX RICHARD QUISPE GARCIA, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin under applicable law. At all times material, Decedent ALEX RICHARD QUISPE GARCIA was a citizen and resident of Bolivia. Plaintiff, FLORA TARQUI AVILA GONZALEZ, brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Gonzalo Alex Quispe Aduviri, minor son of decedent;

b. Braynt Anibal Quispe Oyardo, minor son of decedent.

84. At all times material, Plaintiff, LUCAS CASAGRANDE DAL BELLO, was a citizen and resident of Brazil.

85. At all times material, Plaintiff LUCAS CASAGRANDE DAL BELLO is or will be the duly appointed Personal Representative of the Estate of MAURO LUIZ DAL BELLO, deceased, or is otherwise the appropriate and representative survivor, beneficiary, or next of kin

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

under applicable law. At all times material, Decedent MAURO LUIZ DAL BELLO was a citizen and resident of Bolivia. Plaintiff, LUCAS CASAGRANDE DAL BELLO, brings this wrongful-death action in her representative capacity and on behalf of all potential survivors, including, but not limited to, the following:

a. Thalia Casagrande dal Bello, daughter of decedent;

b. Leticia Casagrande dal Bello, daughter of decedent.

86. The decedents referenced in this Complaint were all passengers aboard the subject flight.

87. At all times material, Defendant Línea Aérea Mérida Internacional de Aviación d/b/a LaMia Corporation S.R.L. ("LaMia") was and is organized under the laws of Bolivia, with its principal place of business in Miami, Florida.

88. At all times material, Defendant Marco Antonio Rocha Venegas, a citizen and resident of Broward County, Florida, was an officer and managing partner of Defendant LaMia.

89. At all times material, the aircraft was owned by Defendant Kite Air Corporation Ltd. ("Kite"), a company that was and is organized under the laws of Hong Kong.

90. At all times material, Defendant Ricardo Alberto Albacete Vidal, a citizen and resident of Spain, owned Defendant Kite. Alternatively, Defendant Ricardo Alberto Albacete Vidal, a natural person, has been doing business as Kite Air Corporation Ltd.

91. At all times material, the aircraft was owned by Defendant Ricardo Alberto Albacete Vidal, who was and is a citizen of Spain.

92. At all times material, BISA was and is organized under the laws of Bolivia, with its principal place of business in Bolivia. BISA was the insurance company that provided flight insurance covering the subject accident.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

93. At all times material, AON UK Limited was and is organized under the laws of England, with its principal place of business in England. AON UK Limited was and is the insurance broker who placed the flight insurance policy covering the subject accident.

94. At all times material, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited was and is organized under the laws of England, with its principal place of business in England. Tokio Marine was and is the lead reinsurer subscribed the reinsurance policy covering the subject accident.

95. At all times material, John Does 1-25 (the "John Doe Reinsurers") are entities subscribed to the reinsurance policy covering the accident. The specific identities of John Does 1-25 are unknown to Plaintiffs. Plaintiffs anticipate that they will promptly obtain a full and verified copy of the reinsurance policy or another document which will confirm the identities of the John Doe Reinsurers, at which point Plaintiffs will name as defendants the specific entities and/or individuals subscribed to the reinsurance policy.

JURISDICTIONAL ALLEGATIONS

96. This is an action for damages in excess of Thirty Thousand Dollars ($30,000.00), exclusive of costs, interest, and attorneys' fees, and is therefore within the jurisdictional limits of this Court.

97. Venue is proper in Miami-Dade County because, among other things, all of the Florida-resident Defendants resided in Miami-Dade County or conducted business in Miami-Dade County at all times material, the Plaintiffs' causes of action accrued in Miami-Dade County, and the foreign corporate defendants have agents and other representatives in Miami-Dade County.

98. At all times material, LaMia engaged in substantial and not isolated activity within Florida. LaMia has continuous and systematic business contacts in Florida that are extensive and pervasive. LaMia has its nucleus of operations and nerve center in Florida and is so heavily

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

engaged in activity in Florida as to render it essentially at home in Florida because, among other things:

a. LaMia's officers and agents reside and perform work on behalf of LaMia in Florida;

b. LaMia's officers and agents performed high-level, executive tasks in Florida, such as negotiating and procuring insurance coverage for its operations, including the insurance policy that was placed on the aircraft at the time of the subject flight;

c. LaMia's officers and agents made business decisions in Florida, including decisions regarding which coverage to place on its operations;

d. LaMia's officers coordinated flights, procured operations licenses, and solicited and negotiated business from Florida;

e. LaMia's managing partner, Marco Antonio Rocha Venegas, is a citizen and resident of Florida, where he continues to run LaMia's business affairs, including making decisions about LaMia's liability exposure following the subject accident; and

f. Loredana Albacete, a senior LaMia principal, resided in Miami at all times material and conducted extensive business affairs for LaMia in and from Miami, including business related to LaMia's flight operations and insurance coverage.

99. At all times material, Kite engaged in substantial and not isolated activity within Florida. Kite has continuous and systematic business contacts in Florida that are extensive and pervasive. Kite has its nucleus of operations and nerve center in Florida and is so heavily engaged in activity in Florida as to render it essentially at home in Florida because, among other things:

a. Kite's officers and agents reside and perform work on behalf of Kite in Florida;

b. Kite's officers and agents performed high-level, executive tasks in Florida, such as negotiating and procuring insurance coverage for its operations, including the insurance policy that was placed on the aircraft at the time of the subject flight;

c. Kite's officers and agents made business decisions in Florida, including which coverage to place on its operations;

d. Kite's officers coordinated flights, procured operations licenses, and solicited and negotiated business from Florida; and

e. Kite's owner, Ricardo Albacete, is a citizen and resident of Florida.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

100. At all times material, Ricardo Albacete has operated and done business individually, or as Kite Air Corporation Ltd., in Florida, including by:

a. Making decisions about LaMia and Kite's affairs from Florida, such as negotiating and procuring insurance coverage for Kite's operations, including the insurance policy that was placed on the aircraft at the time of the subject flight; and

b. Having agents residing permanently in Florida and carrying tasks on his behalf in Florida.

101. At all times material, Marco Antonio Rocha Venegas, in his capacity as an agent, officer, and managing partner of LaMia, has operated and done business in Florida, including by:

a. Making decisions about LaMia's affairs from Florida, including decisions about LaMia's liability exposure following the subject accident as well as LaMia's viability as a company;

b. Overseeing LaMia's policies, practices, and operations, including those relevant to the subject accident, from Florida.

102. At all times material, Loredana Albacete, a citizen of Spain, acted as an agent of Defendants LaMia, and/or Kite, and/or Ricardo Albacete, and/or Marco Antonio Rocha Venegas, and in that capacity carried out high-level functions for the Defendants, made corporate-level decisions for the Defendants, and handled the Defendants' business affairs, including negotiating contracts, deals, flights, and ventures on their behalf, applying for and securing licenses, permits, and insurance on their behalf, and acting as the central repository and conduit of the Defendants' business communications and information. Loredana Albacete performed these functions from Miami, Florida, and at all times material resided there. Specifically, Loredana Albacete, on behalf of LaMia, and/or Kite, and/or Ricardo Albacete, and/or Marco Antonio Rocha Venegas, negotiated and secured the flight insurance policies and reinsurance policies for the subject flight from her residence in Miami, Florida.

103. At all times material, AON UK Limited engaged in substantial and not isolated activity within Florida. AON UK Limited has continuous and systematic business contacts in

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

Florida that are extensive and pervasive. Among other things, AON and its affiliates maintain offices in Florida, have agents and representatives in Florida, and solicit business in Florida. Specifically, AON UK Limited operated and did business in Florida with respect to the events giving rise to this lawsuit, including by, among other things:

a. Contracting to procure insurance for LaMia, whose officers and agents operated and resided in Miami, Florida at the time the negotiations and written and/or implied contract to procure insurance were entered into;

b. Communicating directly, knowingly and extensively with Miami-resident Loredana Albacete, who was primarily responsible for securing insurance of behalf of LaMia, on the subject of the procurement of the subject flight insurance policies;

c. Acting as insurance broker for flight insurance policies within a policy territory, which included all territories within the United States of America, *see, e.g., ESAB Grp. Inc. v. Zurich Ins. PLC*, 685 F.3d 376, 392 (4th Cir. 2012).

104. At all times material, B ISA Seguros y Reaseguros, S.A., engaged in substantial and not isolated activity within Florida. B ISA Seguros y Reaseguros, S.A. has continuous and systematic business contacts in Florida that are extensive and pervasive. Specifically, B ISA Seguros y Reaseguros, S.A. operated and did business in Florida with respect to the events giving rise to this lawsuit, including by, among other things:

a. Contracting to provide insurance for LaMia, whose officers and agents operated and resided in Miami, Florida at the time the negotiations took place and the subject flight insurance and reinsurance policies were entered into;

b. Communicating directly with Loredana Albacete, who was primarily responsible for securing insurance of behalf of LaMia, on the subject of the subject flight insurance policies in Miami, Florida, where Loredana Albacete resided;

c. Providing flight insurance within a policy territory, which included all territories within the United States of America, including Miami, Florida; and

d. Agreeing to cover accidents and furnish a defense to its insured within a policy territory, which included all territories within the United States of America, including Miami, Florida.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

105. At all times material, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited engaged in substantial and not isolated activity within Florida. Tokio Marine Kiln Syndicates Limited has continuous and systematic business contacts in Florida that are extensive and pervasive. Specifically, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited operated and did business in Florida with respect to the events giving rise to this lawsuit, including by, among other things:

a. Contracting to provide a flight reinsurance policy that named as an insured LaMia, whose officers and agents operated and resided in Miami, Florida at the time the negotiations took place and the subject flight insurance and reinsurance policies were entered into;

b. Communicating directly and/or through AON with Loredana Albacete, who was primarily responsible for securing insurance of behalf of LaMia, on the subject of the subject flight insurance policies in Miami, Florida, where Loredana Albacete resided;

c. Providing flight insurance within a policy territory, which included all territories within the United States of America, including Miami, Florida;

d. Agreeing to cover accidents and furnish a defense to its insured within a policy territory, which included all territories within the United States of America, including Miami, Florida; and

e. Engaging in claims-handling in the aftermath of the subject accident in Florida, including by communicating through counsel extensively with Florida-based attorneys and sending legal representatives to Florida for claims-handling discussions and negotiations.

106. Moreover, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited waived or abandoned any objection to this Court's exercise of personal jurisdiction by pre-emptively intervening in the instant action and seeking affirmative relief in this Court and a Florida-based federal court on several occasions, including by seeking to remove the instant action and seeking to transfer the instant action, among other things.

107. At all times material, John Does 1-25 engaged in substantial and not isolated activity within Florida. At all times material, John Does 1-25—by and through their agent, lead reinsurer, and representative Tokio Marine Kiln Syndicates Limited—engaged in activity in

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

Florida to the full extent of Tokio Marine's activities in Florida. Specifically, John Does 1-25 operated and did business in Florida with respect to the events giving rise to this lawsuit, including by:

a. Subscribing to a flight reinsurance policy that named as an insured LaMia, whose officers and agents operated and resided in Miami, Florida at the time the negotiations took place and the subject flight insurance and reinsurance policies were executed;

b. Subscribing to a flight reinsurance policy that provided coverage within a policy territory, which included all territories within the United States of America, including Miami, Florida; and

c. Acting, through their agent, representative and lead reinsurer Tokio Marine Kiln Syndicates, in the same respect alleged in the immediately preceding paragraphs.

108. Moreover, pursuant to Florida Statutes § 48.193, all defendants are subject to this Court's jurisdiction because they breached a contract—the subject flight insurance policies—by failing to perform acts in Florida that were required under the contract to have been performed in Florida. Specifically, defending the insureds in this Florida court was "a contractual obligation to be performed in Florida." The excess judgments at issue here were obtained in Florida as a result of bad faith that occurred in the state of Florida, where the lawsuit against the insureds was filed. Defendants foresaw or should have foreseen that their breaches of duties owed to their insureds in Florida and resulted in Florida judgments would subject them to being haled into a Florida court.

GENERAL ALLEGATIONS

LaMia's business and insurance coverage

109. At all times material, Defendant LaMia was engaged in the business of flying passengers for remuneration.

110. To insure risks related to its business and/or to comply with applicable insurance-coverage requirements, LaMia sought and obtained insurance coverage.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

111. Beginning in 2011 or earlier, LaMia's principal insurance broker was Defendant AON. In this capacity, AON served and purported to serve as LaMia's agent, brokering and helping to arrange for the placement of several insurance policies for LaMia.

112. Upon information, AON arranged for the placement of several insurance policies covering one-year periods roughly spanning all or part of calendar years 2012 through 2017.

113. One of these policies—hereinafter the "2015-2016 policy"—had a policy period spanning calendar years 2015 and 2016. Specifically and upon information, the 2015-2016 policy was issued by BISA, was identified by the policy number AF1539901, and had a policy period of April 10, 2015 through April 10, 2016.

114. In or around September of 2015, LaMia fell behind on premium payments on the 2015-2016 policy. Loredana Albacete, a Miami-resident LaMia official acting on LaMia's behalf, explained to AON via email that the company was experiencing a temporary financial strain and asked AON to help arrange an extension of the premium payment deadlines. Simon Kaye, an AON employee, explained to Ms. Albacete that the Reinsurers of the 2015-2016 policy, who held all or materially all of the risk on the policy, were becoming impatient with the delayed payments.

115. Finally, on January 5, 2016, AON communicated to LaMia that as a result of the overdue premium payments, the Reinsurers intended to cancel the 2015-2016 policy. Specifically, he wrote that "[w]e have spoken to Reinsurers . . . and it is with regret that we have to advise that the Reinsurance of BISA is cancelled effective midnight 5th January 2016. Reinsurers have advised that they will reinstate coverage however subject to settlement of the full outstanding premium, being the third and fourth installment of the policies."

116. On January 11, 2016, the Bolivian aviation authority (officially known by its Spanish-language name Direccion General de Aeronautica Civil) grounded the subject aircraft due

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

to the fact that LaMia lacked the requisite insurance coverage. Upon information and belief, the aviation authority learned of LaMia's lapse in coverage through communications from AON, BISA, Tokio Marine, the John Doe Reinsurers, and/or their agents, employees, and/or affiliates.

117. Shortly after the 2015-2016 policy was cancelled, AON and LaMia began discussions about renewing or reactivating the cancelled policy. For example, on or around January 13, 2016, Simon Kaye of AON wrote to Loredana Albacete to inquire about the past-due premium payments on the previous insurance policy and discuss renewing coverage.

118. On or around February 5, 2016, Mr. Kaye wrote to Ms. Albacete explaining that the Reinsurers would likely be unwilling to reinstate coverage on the 2015-2016 policy, and that a new policy would need to be negotiated. Mr. Kaye also explained that the issuance of a new policy was contingent on LaMia's payment of the overdue premiums on the 2015-2016 policy.

119. Over the next several weeks, Mr. Kaye and Ms. Albacete engaged in extensive discussions about, among other topics: (a) LaMia's operations and business prospects; (b) LaMia's insurance needs; (c) the resolution of LaMia's overdue premium obligations on the prior policy; and (d) the placement of new insurance coverage for LaMia. These exchanges took place largely or exclusively over email. On at least some emails, Ms. Albacete and Mr. Kaye also copied other employees or principals of AON and LaMia, as well as employees of AON's Bolivian affiliate.

120. As Ms. Albacete explained to Mr. Kaye, LaMia was facing a difficult chicken-and-egg problem. It could not legally operate flights without insurance coverage, but it would struggle to pay insurance premiums without first securing new flight business and new revenue.

121. In part to resolve this problem, Ms. Albacete provided Mr. Kaye with extensive details about LaMia's business leads and prospects. Namely, Ms. Albacete repeatedly conveyed that LaMia had negotiated lucrative contracts which would help it pay the overdue premiums.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

During this time period, the overwhelming majority of LaMia's business prospects were flight contracts with South American soccer teams.

122. On or around April 1, 2016, Ms. Albacete wrote Mr. Kaye explaining that LaMia had exciting business prospects with South American soccer teams and that they urgently needed insurance coverage because the soccer season would soon commence. Mr. Kaye responded that LaMia would have to pay the premiums owed to the Reinsurers in order to obtain a new policy.

123. In April 2016, discussions between Mr. Kaye and Ms. Albacete advanced such that LaMia appeared willing and able to pay the overdue premiums on the 2015-2016 policy, which would then allow LaMia to obtain a new policy. On or around April 5, Mr. Kaye informed Ms. Albacete that the exact payment "due to AON UK" for the overdue premiums was $46,759.08. Upon information and belief, LaMia made a payment to AON in that amount shortly thereafter, under the direction of Ms. Albacete.

124. With the overdue premiums having been paid, Ms. Albacete and Mr. Kaye proceeded to discuss the placement of a new policy.

125. The new policy—identified by the policy numbers AF1639901 and B0823AF1639901—had a policy period of April 10, 2016 through April 10, 2017 (hereinafter the "2016-2017 policy"). The Policy was insured by Defendant BISA and reinsured by Defendant Tokio Marine as well as the Defendant John Doe Reinsurers. It provided $25 million in personal injury liability coverage. As noted in more detail below, the 2016-2017 policy was amended about one month later, on or around May 12, 2016.

AON, BISA, Tokio Marine, and the John Doe Reinsurers' knowledge of LaMia's business operations and coverage needs

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

126. Throughout Mr. Kaye and Ms. Albacete's extensive discussions regarding the 2016-2017 policy, Ms. Albacete repeatedly explained to Mr. Kaye that the vast majority—if not the entirety—of LaMia's business consisted and would in the future consist of flying South American soccer teams.

127. In South America, although each country has its own domestic soccer league, professional soccer teams commonly play cross-border matches. Indeed, the continent's two highest-profile tournaments—the Copa Sudamericana (the South American Cup) and the Copa Libertadores (the Liberators' Cup)—are international in nature, and feature dozens of cross-border matches each year.

128. Accordingly, when LaMia was courting business from South American soccer teams, it was expressly and implicitly courting business for international flights between South American countries.

129. LaMia's express communications to AON regarding the soccer team business began in July of 2015 at the latest, when Ms. Albacete explained in an email to AON that LaMia's "operations" would involve "fly[ing] a soccer team to 3 different games in Brazil."

> The other question is, what is the best way to insure the type of operations that we will be conducting? To give you an example: we are being requested to fly a soccer team to 3 different games in Brazil.

130. Later, LaMia expressly stated that it was seeking to fly soccer teams internationally across different South American countries. For example, in January of 2016, Ms. Albacete wrote to Mr. Kaye that LaMia was in negotiations to fly Club Olimpia, a professional soccer team based in Asuncion, Paraguay, to matches in Venezuela and Ecuador.

131. On or around March 30, 2016, Ms. Albacete wrote to Mr. Kaye explaining that LaMia had negotiated a deal to fly a soccer team on a round-trip flight between Bolivia and

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

Venezuela. Ms. Albacete also explained that LaMia would seek business involving the Copa Sudamericana, a continent-wide tournament.

132. In 2016, the participants in the Copa Sudamericana included six teams from Argentina, four from Bolivia, eight from Brazil, four from Chile, five from Colombia, four from Ecuador, four from Paraguay, four from Peru, four from Uruguay, and four from Venezuela. Dozens of matches were scheduled and ultimately played across all of these countries.

133. In her communications with Mr. Kaye, Ms. Albacete also specifically referenced and described potential flights involving Bolivian soccer team The Strongest, Argentine soccer team Rosario Central, and the Argentinian national soccer team. In 2015 and 2016, these teams collectively played matches in virtually every South American country, including Brazil, Argentina, Chile, Colombia, and Venezuela.

134. Indeed, Ms. Albacete expressly communicated to Mr. Kaye LaMia's hopes of becoming a go-to airline for soccer teams flying across South America. In one email, she told Mr. Kaye that she was "secretly hoping that Bolivian team beats Venezuela so that we can continue to fly them around the continent." In another, she wrote that "[t]he Southamerican cup has many games coming and we are the perfect candidates to fly them."

> We now have an airworthy aircraft and a contract to operate. This initial contract is only for one flight. We would be transporting a futbol team from Bolivia to Venezuela and back to Bolivia.
>
> We are working on signing an operation contract for a longer period of time but in the mean time we have several options to sign this type of one trip deals. The Southamerican cup has many games coming and we are the perfect candidates to fly them.

135. This dynamic continued over several months, even after the issuance of the 2016-2017 policy. For example, in May 2016, Ms. Albacete wrote to Mr. Kaye regarding a specific flight for Argentine soccer team Rosario Central. Namely, LaMia planned to fly Rosario Central to a game in Medellin, Colombia against Medellin-based team Atletico Nacional. Notably for

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

purposes of the instant action, Medellin was the destination airport in the subject accident. Separately, on or around August 14, 2016, Ms. Albacete again wrote Mr. Kaye explaining that LaMia was due to fly a soccer team to matches in Venezuela and Colombia.

136. In sum, both before and after placement of the 2016-2017 policy, AON was intimately aware of LaMia's operations, and specifically of the fact that LaMia's business would include flights to Colombia.

137. Upon information and belief, Tokio Marine and the John Doe Reinsurers were also at least partly aware of LaMia's business operations and its focus on soccer team flights. Email communications between Mr. Kaye and Ms. Albacete make reference to exchanges between AON and "underwriters" and "Reinsurers"—presumably meaning Tokio Marine and the John Doe Reinsurers—regarding LaMia's flights for professional sports teams.

138. For example, in July of 2015, Mr. Kaye explained that LaMia's soccer team business was a topic that AON would need to discuss with the Reinsurers.

> Finally, regarding sports teams, we will need to ensure that underwriters are aware of this exposure and obtain their agreement prior to contracts/flights commencing. As you will appreciate, underwriters can be uncomfortable with certain high profile sports teams due to the payouts they would be expected to pay in the event a loss. If you can provide details of the particular team we will run this by underwriters and ensure there are no issues and coverage is in full force and effect.

139. Later, in January 2016, Mr. Kaye again explained that he would need to discuss "the sports team risk" with underwriters—referring to LaMia's prospects of flying Paraguayan soccer team Olimpia—"as this can be a sensitive area."

The May 2016 emails and endorsements

140. In May 2016, AON expressly discussed with Reinsurers LaMia's plans to fly Argentine soccer team Rosario Central to a match in Medellin, Colombia. As a result, the 2016-2017 policy underwent significant amendment in May 2016. The relevant endorsements appear

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

to be dated May 12, 2016 and appear to have been prompted by said email from LaMia inquiring about flying to Colombia.

141. Specifically, on or around May 11, 2016, Ms. Albacete wrote to AON's Bolivian affiliate explaining that "[o]n May 17, 2016, we are going to take the soccer team Rosario Central to the game in Medellin, and we will be returning on May 19, 2016. In reference to the note of 'geographic limitations' LSW617H [a geographic exclusion form] where Colombia and Peru are excluded, we would like to know how to proceed in order to be in compliance." On or around May 12, 2016, several endorsements to the policy were executed. One endorsement provided for "Revision of Premium and/or Geographic Limits." Specifically, it provided that "Insurers may give notice for revision of premium and/or geographic limits. Such notice will be effective upon expiration of eight days from 23:59 GMT the day the notice is given." On or around May 13, AON's Bolivian affiliate replied that "[b]y this message, we confirm that the reinsurers have taken note of the trip to Colombia. Only for informational purposes, they need to know the following: the team to be transported, how many flights have been performed to date, and whether all the flights were for soccer teams."[1] Ultimately, Ms. Albacete replied that the deal with Rosario Central had fallen through.

142. The May 2016 emails make clear that AON *and* the reinsurers were aware that LaMia performed flights to Colombia, and that they expressly considered those flights *not* to run afoul of the 2016-2017 policy's geographic exclusion. Moreover, the May 2016 endorsement, read together with the May 2016 emails, indicates that BISA and the reinsurers rescinded the

[1] Unlike Ms. Albacete's emails with Mr. Kaye, which were in English the emails regarding the Rosario Central flights to Medellin were in Spanish. Accordingly, the text of those emails has been translated for purposes of the present Complaint.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

exclusion for Colombia on May 13, 2016, consistent with the "Revision of Premium and/or Geographic Limits" provision of the endorsement.

143. Later, in testimony before a Brazilian Senate committee, Ricardo Albacete explained that AON, BISA, and LaMia's Reinsurers were informed—in writing—about flights to and over Colombia.

144. In addition, throughout AON's extensive discussions with Ms. Albacete, AON was aware that she lived in and conducted business out of Miami. For example, in December 2016, an AON employee named Neil Darvill wrote to Ms. Albacete regarding a potential meeting in Miami.

The crash of LaMia Flight 2933

145. Sometime in 2016, Chapecoense, a Brazilian professional soccer team (officially called Associação Chapecoense de Futebol), contracted with LaMia to transport players, staff, and others from Brazil to Colombia for a soccer match. Specifically, the scheduled match was against Atletico Nacional, a Colombian professional soccer team based in the city of Medellin. The flight was to land at the same airport as the previously-discussed Rosario Central flight, and indeed Chapecoense's match was against the same rival—Atletico Nacional—that Rosario Central played against in May 2016.

146. On November 27, 2016, the day before the subject flight, LaMia made two requests to the Brazilian Aeronautical Authority to transport the team and others by air from Brazil directly to Colombia.

147. The Brazilian Aeronautical Authority, however, rejected both requests because LaMia, a Bolivian entity, did not comply with Brazilian regulations, which required that charter flights be conducted by operators belonging to the country of origin (Brazil) or destination (Colombia).

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

148. In light of that decision by the Brazilian Aeronautical Authority, LaMia arranged for the Chapecoense team and staff to travel on a regular passenger flight from Guarulhos, Brazil, to Santa Cruz, Bolivia, where they would rendezvous with the aircraft.

149. On November 28, 2016, LaMia flew the aircraft from Cochabamba, Bolivia, where it was stationed, to Santa Cruz, Bolivia, where it met with the soccer team for the subject flight. Thereafter, the flight departed from Santa Cruz, Bolivia, with 73 passengers and four crew members. The destination airport for this flight was the international airport serving Medellin, which is located in the nearby town of Rionegro.

150. According to the original flight plan prepared by LaMia, the proposed flight route had the aircraft taking off from Santa Cruz, Bolivia, towards the ultimate destination of Medellin, Colombia with a stop to refuel in Cobija, Bolivia, which is located between Santa Cruz and Medellin.[2]

151. Midflight, however, the flight crew—LaMia's agents—changed the flight plan, electing to forgo the fuel stop in Cobija and head directly to Medellin.

152. The flight crew knew or should have known that, by failing to refuel, the aircraft would be at dangerously low fuel levels by the time it reached Medellin, in violation of multiple international standards and protocols concerning fuel reserves as well as industry minimum fuel requirements for the aircraft, all of which required the aircraft to have at least one extra hour of fuel reserved for the subject flight.

153. For instance, before reaching Medellin, the flight crew had multiple conversations concerning the low fuel levels of the aircraft.

---

[2] Although the destination airport—Jose Maria Cordova International Airport—is the main international airport serving the city of Medellin, it is located in the nearby town of Rionegro. For simplicity's sake, this Amended Complaint will refer to Medellin as the destination city.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

154. At one point, one of the pilots even recommended that they refuel at an airport in Bogota, Colombia, which was closer than the airport in Medellin to their then-current location.

155. The flight crew, however, ultimately elected not to stop to refuel, and instead maintained course towards Medellin.

156. By the time the aircraft approached Medellin, the crew knew or should have known that it had reached critical fuel levels and that it was unreasonably dangerous to continue flying. At the very least, the flight crew knew that they lacked the one-hour fuel reserve required by intentional, national, and industry standards for the subject flight.

157. Once the aircraft entered Medellin airspace, Colombian air traffic control ("ATC") instructed the flight crew to enter multiple holding patterns because the airspace was heavily congested.

158. Despite knowing of the low fuel levels, the flight crew, without objecting to ATC's instructions, entered into the multiple holding patterns.

159. The pilots failed to notify ATC that they were at dangerously low, emergency levels of fuel when placed in the holding patterns.

160. It was only when the aircraft reached a second holding pattern that the pilots requested "priority" to approach.

161. The request for "priority" did not equate to declaring "Minimum Fuel Status" or "MAYDAY" for fuel as indicated by the International Civil Aviation Organization ("ICAO"), which would have notified ATC of an immediate emergency and which would have mandated that the aircraft be given priority to land.

162. It was not until the aircraft reached a third holding pattern that the pilots finally reported their emergency condition.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

163. At this point, the aircraft ran out of fuel and all engines began to shut down.

164. Although the pilots had direct knowledge of the aircraft's fuel condition, they failed to alert the cabin crew so that they could prepare the passengers for an emergency descent.

165. After the loss of power in all engines, the aircraft suffered a complete electrical failure and began its descent into the mountainous region near the Medellin airport, where it crashed, killing 71 individuals and injuring 6 others on board the subject flight.

166. Had the pilots communicated their emergency conditions to ATC before entering any of the holding patterns, the aircraft would have had enough fuel to land at Rionegro, though the aircraft would still have been well below the required fuel-reserve levels.

167. Remarkably, LaMia operated the subject flight with a crew that lacked a valid language proficiency license in English.

168. English is the official language internationally for the operation of aircrafts and must be specified individually in pilot licenses.

169. The documentation required to carry out the subject flight had an apparent flaw because the pilot-in-command had an expired language proficiency license and the co-pilot did not have one at all.

170. These licenses are an indispensable requirement for international flights since, as is the case here, emergency status is communicated in English to the ATC.

171. The flight crew's failure to stop to refuel was a regular practice and procedure of LaMia. Indeed, on three separate occasions—flights on August 23, October 30, and November 5, 2016—LaMia flew flights with planned fuel stops at Cobija, and each time LaMia skipped the refueling and continued towards the ultimate destination, in a pattern that indicates that the crew repeatedly ignored the aircraft's minimum fuel requirements.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

172. LaMia's officers, management, and partners knew or should have known that that practice and procedure presented a substantial risk of injury to the occupants of the aircraft. LaMia's officers, management, and partners also knew that LaMia's pilots lacked the requisite language proficiency to operate international flights.

173. Despite that, LaMia's officers, management, and partners failed to properly train the flight crew to operate the aircraft in a safe and reasonable manner, failed to ensure that the flight crew possessed the requisite language proficiency to operate international flights, and failed to ensure that LaMia's chartering operations complied with international protocols and industry standards.

174. Indeed, the official report from Colombia's civil aviation agency, Aerocivil, found the causes of the crash to be fuel exhaustion due to an inappropriate flight plan by the airline, and certain erroneous decisions by the pilots, including a failure to declare an emergency after fuel levels became critically low.

Post-accident insurance disputes and claims handling

175. After the accident, discussions commenced between LaMia, AON, BISA and the Reinsurers concerning insurance coverage for claims arising from the accident.

176. Notably, it was Tokio Marine and the other Reinsurers—not BISA—who took primary responsibility for most or all of the post-accident claims handling.

177. For example, shortly after the accident, on December 1, 2016, an AON employee named Neil Darvill emailed Ms. Albacete to explain that the Resinsurers had agreed "to Indemnify LaMia" related to the accident, without prejudice as to certain coverage issues, and that the Reinsurers "are now prepared to handle the liability aspect in the normal manner."

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

178. Nevertheless, upon information and belief, Tokio Marine began arranging for a flat denial of coverage in this matter shortly after the accident. Namely, on February 20, 2017, Tokio Marine and BISA executed a "Deed of Release." This Deed provided that "BISA shall decline coverage under the Insurance." It also explained that "Reinsurers wish to establish . . . a humanitarian assistance fund for the benefit of the 68 Passengers affected by the accident" and that "[i]n consideration of this, BISA now wishes to fully and irrevocably release and waive" any rights it had against Tokio Marine under the reinsurance contract.

179. In other words, the "Deed of Release" purported to be a type of contract, in which BISA agreed to deny coverage for the passengers' claims, in exchange and consideration for Tokio Marine setting up a "humanitarian assistance fund" for the passengers. Incidentally, the Deed provided that this "humanitarian assistance fund" would be in the amount of $25 million, the exact amount of liability coverage under the 2016-2017 policy.

180. In short, the "Deed of Release" was a sham collusive document, reflecting a deal that inured only to the benefit of BISA and the Reinsurers, and clearly to the detriment of LaMia and the passengers. Specifically, the Deed required BISA to violate its statutory and common law duties to its insured, LaMia, to properly investigate and defend claims arising from the subject accident. Moreover, the upshot of the Deed was to delegate to Tokio Marine all aspects of claims-handling and to empower Tokio Marine to settle the passengers' claims for the exact amount of the 2016-2017 policy's liability limits, under the guise of a "humanitarian assistance fund."

181. The day after the Deed was executed, on February 21, BISA formally informed LaMia that it was denying coverage for the accident. Among other things, BISA cited a geographic exclusion in the policy covering Colombia.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

182. Beginning in October 2017, counsel for Tokio Marine engaged in initial conversations with counsel for Plaintiffs regarding Plaintiffs' claims. These conversations continued over several months largely over phone and email. However, they also included in-person meetings, including in Miami.

183. For all practical and material purposes, these were claims-handling discussions, the goal of which was to secure a release of Plaintiffs' claims.

184. At all times material Plaintiffs have declined any payments pursuant from the so-called "humanitarian assistance fund" under the terms and conditions proposed by Tokio Marine.

185. Since the filing of this action, neither BISA nor Tokio Marine nor any other reinsurer has provided a defense for Plaintiffs' claims against LaMia.

186. Plaintiffs entered into settlement agreements with Defendants LaMia, Kite, Rocha and Albacete. Specifically, Plaintiffs entered into *Coblentz* agreements with these Defendants, which included provisions for consent judgments against LaMia, specific provisions regarding the amount of each Plaintiff's damages arising from the subject accident, and an assignment of LaMia's rights against AON or any other insurance broker related to the accident. *See Coblentz v. Am. Sur. Co. of New York*, 416 F.2d 1059 (5th Cir. 1969). *See also Com. Ins. Consultants, Inc. v. Frenz Enter., Inc.*, 696 So.2d 871, 872 (Fla. 5th DCA 1997) (third party may seek to recover against tortfeasor's insurance broker after being successful in its action against tortfeasor). This Court subsequently entered final judgments against Defendants LaMia, Kite, Rocha and Albacete consistent with these settlement agreements.

Tokio Marine and the John Doe Reinsurers' role

187. As illustrated by the claims-handling process, although the 2016-2017 policy was technically issued by BISA, in most practical respects the real insurers were Tokio Marine and the

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

other "Reinsurers." It was the so-called Reinsurers, not BISA, who (1) drove negotiations on the terms of the 2016-2017 policy; (2) retained all of the risk on the policy; (3) were paid the overwhelming majority of the premiums on the policy; (4) arranged for a denial of coverage under the policy; and (5) ultimately led the entirety of the claims-handling process after the accident.

188. The Reinsurers' central role is reflected in virtually every document and communication regarding insurance coverage in this matter. For example, when LaMia was not able to timely pay its premiums on the 2015-2016 policy, Mr. Kaye expressed to Ms. Albacete that the London-based Reinsurers were becoming impatient with the overdue payments and may force the cancellation of the policy. Among other things, he wrote that "[w]e have done all we can to obtain Reinsurers [sic] agreement to extend the Notices of Cancellation to this point however one of the Reinsurers will not extend any further without confirmation that BISA have premium and are transferring the funds to AON." In December of 2015, Ms. Albacete wrote to AON's Bolivian affiliate to explain that Mr. Kaye had been supporting a one-week "extension of cover with the re-insurers." Mr. Kaye also wrote that he would need Ms. Albacete's help to "negotiate with underwriters."

189. On January 5, 2016, Mr. Kaye wrote to Ms. Albacete confirming the cancellation of the 2015-2016 policy. Specifically, he wrote that "[w]e have spoken to Reinsurers . . . and it is with regret that we have to advise that the Reinsurance of BISA is cancelled effective midnight 5th January 2016. Reinsurers have advised that they will reinstate coverage however subject to settlement of the full outstanding premium, being the third and fourth installment of the policies." As this email makes clear, LaMia's insurance coverage was fully dependent upon—and in most respects indistinguishable from—the reinsurance contract between the Reinsurers and BISA. Indeed, when Mr. Kaye wrote to explain that LaMia's coverage would be cancelled, he specifically

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

explained that the *reinsurance* would be cancelled. It was the Reinsurers, and not BISA, who functionally insured LaMia, and it was the Reinsurers, not BISA, who decided to cancel LaMia's coverage.

190. Similarly, during the negotiation of the 2016-2017 policy—which in significant part took place through emails between Ms. Albacete and Mr. Kaye—Mr. Kaye made repeated references to the preferences and demands of "the underwriters" or "the Reinsurers," rather than BISA.

191. For example, in early April 2016, Mr. Kaye explained by email that "underwriters calculated the [applicable] premium"; that the debt on the 2015-2016 policy would need "to be cleared in order for underwriters to consider re-instating coverage"; that "underwriters were not willing to provide quotations until the debt [referring to the overdue premiums on the 2015-2016 policy] is cleared"; and that once the debt was cleared that would "allow underwriters to quote for a policy[.]"

192. Once Ms. Albacete and Mr. Kaye had arranged for payment of the overdue premiums on the 2015-2016 policy, Mr. Kaye conveyed to Ms. Albacete that "we have received 100% support to the [new 2016-2017] policy from Reinsurers[.]"

193. In early 2016, Mr. Kaye also conveyed to Ms. Albacete that some of the underwriters may have concerns about the significant liability risk involved in flights for professional soccer teams.

194. Moreover, upon information and belief, Tokio Marine and the Reinsurers retained 100 percent of the risk on the 2016-2017 policy. In other words, BISA kept none of the risk. This arrangement—commonly known as "fronting"—allowed Tokio Marine to insure risks in Bolivia, where it was not able to directly issue policies due to local regulations and licensing requirements.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

195. Pursuant to and consistent with this fronting arrangement, BISA was merely a technical conduit for an insurance relationship between LaMia on the one hand, and Tokio Marine and the Reinsurers on the other. Upon information and belief, LaMia paid insurance premiums to AON and/or its Bolivian affiliate, who would then relay those premiums to Tokio Marine and the Reinsurers. LaMia did not pay premiums directly to BISA.

196. An email sent by AON's Bolivian affiliate to Ms. Albacete in May of 2015, concerning the 2015-2016 policy, is instructive. Among other things, the email attempted to provide Ms. Albacete with a detailed breakdown of LaMia's premium obligations. Pursuant to the "Fronting Policy" that LaMia then held, its premium was a combination of (1) a "Net Reinsurance Premium" due to the reinsurers, (2) a fee owed to BISA, and (3) various minor costs and tax obligations. Notably, BISA was owed only a one percent fee. In other words, LaMia's premium overwhelmingly consisted of a "Reinsurance Premium" owed to the Reinsurers. Just as BISA's role in the insurance relationship was negligible, so, too, was its fee. Upon information and belief, a similar arrangement was in place for the 2016-2017 policy.

197. BISA likewise made no meaningful decisions regarding the placement of the 2016-2017 policy or the policy's substantive terms. In April 2016, Mr. Kaye's exchanges with Ms. Albacete made virtually no reference to BISA, and certainly not to BISA as a meaningful decisionmaker regarding the terms of the policy. Instead, Mr. Kaye negotiated entirely between LaMia and "underwriters" or "Reinsurers." He only engaged BISA once a deal had been reached between LaMia and the Reinsurers.

198. After the accident, Tokio Marine and the other Reinsurers remained the key players and decisionmakers. Entirely bypassing BISA, Tokio Marine directly engaged with LaMia and with Plaintiffs regarding claims arising out of the subject accident.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

199. For example, as noted above, on December 1, 2016, an AON employee named Neil Darvill emailed Ms. Albacete to explain that the Resinsurers had effectively agreed to indemnify LaMia for the accident, without prejudice as to certain coverage issues, and to manage the claims-handling process.

> Dear Loredana
>
> Following on from our telephone conversation earlier today, and as mentioned we have now obtained Re Insurers agreement to Indemnify LAMIA in respect of the liabilities arising out of this tragic incident, within the policy limits, and on a without prejudice basis to coverage due to the geographical exclusion LSW617H and the material non-disclosure of the sports team exposure, details of which were requested by TMK when agreeing a one-time only endorsement in May 2016.
>
> Re Insurers Reservation of Rights are however removed at this time.
>
> As you will note this means that Re insurers are now prepared to handle the liability aspect in the normal manner. Clyde & Co have also been made aware of this, so that Alex Stovold can act accordingly in Colombia / Bolivia.

200. Consistent with Mr. Darvill's email to Ms. Albacete, Tokio Marine sought to negotiate with Plaintiffs regarding a release of their claims against LaMia arising out of the accident. These negotiations were largely undertaken by counsel for Tokio Marine, who visited Miami as part of the negotiations.

201. Although Tokio Marine—perhaps self-servingly—at times characterized these negotiations as concerning a "humanitarian fund," in all substantive and material respects they were standard negotiations concerning a release of liability for LaMia, its insurer and its Reinsurers. As Mr. Darvill's email explained, the "Re insurers [sic]" were responsible for "handl[ing] the liability aspect" arising from the accident.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

COUNT I

WRONGFUL DEATH AGAINST LAMIA

202. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

203. **Duty:** At all times material, the flight crew (including the pilots) of the subject flight were operating the aircraft in the course and scope of their employment with and on behalf of LaMia.

204. At all times material, LaMia and the flight crew (including the pilots) owed a duty to the decedents and the Plaintiffs to operate and control the aircraft, a passenger-carrying dangerous instrumentality, with the highest degree of care, and to exercise the highest degree of care to prevent injury of any kind.

205. LaMia knew or reasonably should have foreseen that the failure to exercise reasonable care in the operation, control, and maintenance of the aircraft created a broad zone of risk that posed a general threat of harm to the occupants of the subject flight.

206. **Breach:** At all times material, LaMia and its agents breached their duty of care owed to the occupants of the subject flight, including the decedents and the Plaintiffs, in some or all of the following ways:

a. Failing to properly navigate and operate the aircraft in a safe and competent manner, thereby resulting in the subject accident;

b. Failing to warn passengers on the subject flight of the dangers associated with operation of the aircraft, including failing to notify the passengers of the impending crash;

c. Failing to fly at the proper fuel levels in accordance with the flight plan, regulations of the ICAO, flight manual, or any other law or regulation that applied;

d. Failing to comply with rules, norms, and industry standards regarding proper fuel management for the aircraft and the subject flight;

e. Failing to maintain proper communication with ATC;

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

f. Failing to comply with rules and norms regarding proper emergency procedures and communications for the aircraft and the subject flight;

g. Failing to properly oversee and make sure that its crew was qualified to make the subject flight;

h. Failing to ensure that its crew complied with all licensing requirements and regulations;

i. Failing to maintain proper maintenance logbooks and flight operations manuals that complied with all applicable laws and regulations;

j. Failing to assure that its crew was properly trained in air traffic communications for emergency situations; and

k. Failing to protect against known or foreseeable risks and to take precautionary measures.

207. **Causation:** LaMia's negligence, through its agents, directly and proximately caused the death of the decedents and the injuries of the Plaintiffs. Furthermore, as the operator of the aircraft, a dangerous instrumentality, LaMia is liable to the decedents and the Plaintiffs for damages regardless of the degree of care exercised and is vicariously liable for the negligent acts and omissions of its agents, whom LaMia entrusted to operate the aircraft. LaMia also knew or reasonably should have foreseen that by failing to operate, control, and maintain the aircraft in a reasonable manner and in conformity with international and industry standards, there was a substantial likelihood that the occupants of the subject flight would be injured.

208. **Damages:** As a direct and proximate result of LaMia's negligence, the consequent death of the decedents, the Plaintiffs have been damaged and claim all damages to which they individually, the estates, the survivors, and the beneficiaries are entitled, including, as applicable law may provide, but not limited to:

a. Pain and suffering of the decedents prior to death;

b. Pain and suffering of the survivors, beneficiaries, and heirs of the decedents;

c. Lost society, companionship, guidance, and services of the decedents to their survivors, beneficiaries, and heirs;

d. Loss of support in money or in kind;

e. Lost net accumulations;

f. Lost value of life;

g. Funeral expenses; and

h. Any and all other damages to which the Plaintiffs, survivors, beneficiaries, or the estates of the decedents may be entitled to recover under applicable law.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against LaMia for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demand trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT II

NEGLIGENCE AGAINST LAMIA

209. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

210. **Duty:** At all times material, the flight crew (including the pilots) of the subject flight were operating the aircraft in the course and scope of their employment with and on behalf of LaMia.

211. At all times material, LaMia and the flight crew (including the pilots) owed a duty to the decedents and the Plaintiffs to operate and control the aircraft, a passenger-carrying dangerous instrumentality, with the highest degree of care, and to exercise the highest degree of care to prevent injury of any kind.

212. LaMia knew or reasonably should have foreseen that the failure to exercise reasonable care in the operation, control, and maintenance of the aircraft created a broad zone of risk that posed a general threat of harm to the occupants of the subject flight.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

213. **Breach:** At all times material, LaMia and its agents breached their duty of care owed to the occupants of the subject flight, including the decedents and the Plaintiffs, in some or all of the following ways:

a. Failing to properly navigate and operate the aircraft in a safe and competent manner, thereby resulting in the subject accident;

b. Failing to warn passengers on the subject flight of the dangers associated with operation of the aircraft, including failing to notify the passengers of the impending crash;

c. Failing to fly at the proper fuel levels in accordance with the flight plan, regulations of the ICAO, flight manual, or any other law or regulation that applied;

d. Failing to comply with rules, norms, and industry standards regarding proper fuel management for the aircraft and the subject flight;

e. Failing to maintain proper communication with ATC;

f. Failing to comply with rules and norms regarding proper emergency procedures and communications for the aircraft and the subject flight;

g. Failing to properly oversee and make sure that its crew was qualified to make the subject flight;

h. Failing to ensure that its crew complied with all licensing requirements and regulations;

i. Failing to maintain proper maintenance logbooks and flight operations manuals that complied with all applicable laws and regulations;

j. Failing to assure that its crew was properly trained in air traffic communications for emergency situations; and

k. Failing to protect against known or foreseeable risks and to take precautionary measures.

214. **Causation:** LaMia's negligence, through its agents, directly and proximately caused the death of the decedents and the injuries of the Plaintiffs. Furthermore, as the operator of the aircraft, a dangerous instrumentality, LaMia is liable to the decedents and the Plaintiffs for damages regardless of the degree of care exercised and is vicariously liable for the negligent acts and omissions of its agents, whom LaMia entrusted to operate the aircraft. LaMia also knew or

reasonably should have foreseen that by failing to operate, control, and maintain the aircraft in a reasonable manner and in conformity with international and industry standards, there was a substantial likelihood that the occupants of the subject flight would be injured.

215. **Damages:** As a direct and proximate result of LaMia's negligence, the Plaintiffs suffered serious and permanent injuries, including bodily injury, pain and suffering, disability, mental anguish, loss of capacity for the enjoyment of life, and medical treatment. The losses are permanent and/or continuing and the Plaintiffs will suffer losses in the future.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against LaMia for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demand trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT III
WRONGFUL DEATH AGAINST KITE

216. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

217. At all times material, Kite was the owner of the aircraft, a dangerous instrumentality under the law.

218. At all times material, Kite was in control of who could use the aircraft and had a nondelegable obligation to ensure that the aircraft was operated safely and to entrust the aircraft to persons who would exercise reasonable care.

219. Kite authorized LaMia and its agents to operate the aircraft for the subject flight.

220. Accordingly, Kite is vicariously and legally liable for the damages resulting from the ownership and operation of the aircraft, since LaMia and its agents were operating the aircraft with Kite's knowledge and consent.

221. The subject accident was the direct and proximate cause of the decedents' deaths.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

222. As a direct and proximate result of the decedents' deaths, the Plaintiffs have been damaged and claim all damages to which they individually, the estates, the survivors, and the beneficiaries are entitled, including, as applicable law may provide, but not limited to:

a. Pain and suffering of the decedents prior to death;

b. Pain and suffering of the survivors, beneficiaries, and heirs of the decedents;

c. Lost society, companionship, guidance, and services of the decedents to their survivors, beneficiaries, and heirs;

d. Loss of support in money or in kind;

e. Lost net accumulations;

f. Lost value of life;

g. Funeral expenses; and

h. Any and all other damages to which the Plaintiffs, survivors, beneficiaries, or the estates of the decedents may be entitled to recover under applicable law.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against Kite for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demand trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT IV

NEGLIGENCE AGAINST KITE

223. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

224. At all times material, Kite was the owner of the aircraft, a dangerous instrumentality under the law.

225. At all times material, Kite was in control of who could use the aircraft and had a nondelegable obligation to ensure that the aircraft was operated safely and to entrust the aircraft to persons who would exercise reasonable care.

226. Kite authorized LaMia and its agents to operate the aircraft for the subject flight.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

227. Accordingly, Kite is vicariously and legally liable for the damages resulting from the ownership and operation of the aircraft, since LaMia and its agents were operating the aircraft with Kite's knowledge and consent.

228. The subject accident was the direct and proximate cause of the Plaintiffs' injuries.

229. As a direct and proximate result of LaMia's negligence, the Plaintiffs suffered serious and permanent injuries, including bodily injury, pain and suffering, disability, mental anguish, loss of capacity for the enjoyment of life, and medical treatment. The losses are permanent and/or continuing and the Plaintiffs will suffer losses in the future.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against Kite for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demand trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT V

WRONGFUL DEATH AGAINST RICARDO ALBACETE

230. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

231. At all times material, Ricardo Albacete was the owner of the aircraft, a dangerous instrumentality under the law.

232. At all times material, Ricardo Albacete was in control of who could use the aircraft and had a nondelegable obligation to ensure that the aircraft was operated safely and to entrust the aircraft to persons who would exercise reasonable care.

233. Ricardo Albacete authorized LaMia and its agents to operate the aircraft for the subject flight.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

234. Accordingly, Ricardo Albacete is vicariously and legally liable for the damages resulting from the ownership and negligent operation of the aircraft, since LaMia and its agents were operating the aircraft with Ricardo Albacete's knowledge and consent.

235. The subject accident was the direct and proximate cause of the decedents' deaths.

236. As a direct and proximate result of the decedents' deaths, the Plaintiffs have been damaged and claim all damages to which they individually, the estates, the survivors, and the beneficiaries are entitled, including, as applicable law may provide, but not limited to:

a. Pain and suffering of the decedents prior to death;

b. Pain and suffering of the survivors, beneficiaries, and heirs of the decedents;

c. Lost society, companionship, guidance, and services of the decedents to their survivors, beneficiaries, and heirs;

d. Loss of support in money or in kind;

e. Lost net accumulations;

f. Lost value of life;

g. Funeral expenses; and

h. Any and all other damages to which the Plaintiffs, survivors, beneficiaries, or the estates of the decedents may be entitled to recover under applicable law.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against Ricardo Albacete for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demand trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT VI

NEGLIGENCE AGAINST RICARDO ALBACETE

237. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

238. At all times material, Ricardo Albacete was the owner of the aircraft, a dangerous instrumentality under the law.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

239. At all times material, Ricardo Albacete was in control of who could use the aircraft and had a nondelegable obligation to ensure that the aircraft was operated safely and to entrust the aircraft to persons who would exercise reasonable care.

240. Ricardo Albacete authorized LaMia and its agents to operate the aircraft for the subject flight.

241. Accordingly, Ricardo Albacete is vicariously and legally liable for the damages resulting from the ownership and negligent operation of the aircraft, since LaMia and its agents were operating the aircraft with Ricardo Albacete's knowledge and consent.

242. The subject accident was the direct and proximate cause of the Plaintiffs' injuries.

243. As a direct and proximate result of LaMia's negligence, the Plaintiffs suffered serious and permanent injuries, including bodily injury, pain and suffering, disability, mental anguish, loss of capacity for the enjoyment of life, and medical treatment. The losses are permanent and/or continuing and the Plaintiffs will suffer losses in the future.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against Ricardo Albacete for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demand trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT VII

WRONGFUL DEATH AGAINST MARCO ANTONIO ROCHA VENEGAS

244. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

245. **Duty:** At all times material, Marco Antonio Rocha Venegas, in his capacity as an officer and managing partner of LaMia, was responsible for retaining and training the aircraft's flight crew; ensuring that the aircraft's flight crew had the appropriate and necessary documentation, licenses, training, and language proficiencies for the subject flight; ensuring that

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

the aircraft was operated in a safe and reasonable manner and that the subject flight was operated in compliance with national, international, and industry standards concerning fuel reserves; ensuring that LaMia complied with national and international regulations concerning the operation of international flights, including the subject flight; and ensuring that LaMia had the appropriate insurance coverage, licenses, and regulatory permits needed to carry out the subject flight, which involved transporting a Brazilian soccer team.

246. Marco Antonio Rocha Venegas knew or reasonably should have foreseen that the failure to exercise reasonable care in any of his duties as LaMia's officer and managing partner created a broad zone of risk that posed a general threat of harm to the occupants of LaMia's flights.

247. Specifically, Marco Antonio Rocha Venegas knew that the Plaintiffs would be occupants in the subject flight, and he knew or reasonably should have foreseen that the failure to exercise reasonable care in the execution of his duties created a broad zone of risk that posed a general threat of harm to the Plaintiffs.

248. **Breach:** At all times material, Marco Antonio Rocha Venegas breached the duty of care he owed to the occupants of the subject flight, including the decedents and the Plaintiffs, in some or all of the following ways:

a. Failing to vet, retain, train, and supervise the flight crew of the subject flight;

b. Failing to ensure that the aircraft's flight crew had the appropriate and necessary documentation, licenses, training, and language proficiencies for the subject flight;

c. Failing to ensure that the aircraft was operated in a safe and reasonable manner and that the subject flight was operated in compliance with national, international, and industry standards concerning fuel reserves;

d. Failing to ensure that LaMia complied with national and international regulations concerning the operation of international flights, including the subject flight;

e. Failing to ensure that LaMia had the appropriate insurance coverage, licenses, and regulatory permits needed to carry out the subject flight, which involved transporting a Brazilian soccer team;

f. Failing to correct LaMia's negligent practice of bypassing scheduled fuel stops;

g. Failing to warn the known and intended occupants of the subject flight of LaMia's dangerous practices, including the low fuel reserves with which LaMia flew its aircraft;

h. Failing to ensure that LaMia complied with rules and norms regarding proper emergency procedures and communications for the aircraft and the subject flight;

i. Failing to properly oversee and make sure that LaMia's crew was qualified to operate the subject flight; and

j. Failing to protect against known or foreseeable risks and to take precautionary measures.

249. **Causation:** As a direct and proximate result of Marco Antonio Rocha Venegas' negligence, the subject flight crashed, causing the deaths of the decedents and the injuries of the Plaintiffs. The deaths of the decedents and the injuries of the Plaintiffs were reasonably foreseeable to Marco Antonio Rocha Venegas, who knew or reasonably should have foreseen that his negligence was substantially likely to cause the decedents' deaths and the Plaintiffs' injuries.

250. **Damages:** As a direct and proximate result of Marco Antonio Rocha Venegas' negligence, and the consequent death of the decedents, the Plaintiffs have been damaged and claim all damages to which they individually, the estates, the survivors, and the beneficiaries are entitled, including, as applicable law may provide, but not limited to:

a. Pain and suffering of the decedents prior to death;

b. Pain and suffering of the survivors, beneficiaries, and heirs of the decedents;

c. Lost society, companionship, guidance, and services of the decedents to their survivors, beneficiaries, and heirs;

d. Loss of support in money or in kind;

e. Lost net accumulations;

f. Lost value of life;

g. Funeral expenses; and

h. Any and all other damages to which the Plaintiffs, survivors, beneficiaries, or the estates of the decedents may be entitled to recover under applicable law.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against Marco Antonio Rocha Venegas for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demands trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT VIII
NEGLIGENCE AGAINST MARCO ANTONIO ROCHA VENEGAS

251. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

252. **Duty:** At all times material, Marco Antonio Rocha Venegas, in his capacity as an officer and managing partner of LaMia, was responsible for retaining and training the aircraft's flight crew, ensuring that the aircraft's flight crew had the appropriate and necessary documentation, licenses, training, and language proficiencies for the subject flight; ensuring that the aircraft was operated in a safe and reasonable manner and that the subject flight was operated in compliance with national, international, and industry standards concerning fuel reserves; ensuring that LaMia complied with national and international regulations concerning the operation of international flights, including the subject flight; and ensuring that LaMia had the appropriate insurance coverage, licenses, and regulatory permits needed to carry out the subject flight, which involved transporting a Brazilian soccer team.

253. Marco Antonio Rocha Venegas knew or reasonably should have foreseen that the failure to exercise reasonable care in any of his duties as LaMia's officer and managing partner created a broad zone of risk that posed a general threat of harm to the occupants of LaMia's flights.

254. Specifically, Marco Antonio Rocha Venegas knew that the Plaintiffs would be occupants in the subject flight, and he knew or reasonably should have foreseen that the failure to

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

exercise reasonable care in the execution of his duties created a broad zone of risk that posed a general threat of harm to the Plaintiffs.

255. **Breach:** At all times material, Marco Antonio Rocha Venegas breached the duty of care he owed to the occupants of the subject flight, including the decedents and the Plaintiffs, in some or all of the following ways:

a. Failing to vet, retain, train, and supervise the flight crew of the subject flight;

b. Failing to ensure that the aircraft's flight crew had the appropriate and necessary documentation, licenses, training, and language proficiencies for the subject flight;

c. Failing to ensure that the aircraft was operated in a safe and reasonable manner and that the subject flight was operated in compliance with national, international, and industry standards concerning fuel reserves;

d. Failing to ensure that LaMia complied with national and international regulations concerning the operation of international flights, including the subject flight;

e. Failing to ensure that LaMia had the appropriate insurance coverage, licenses, and regulatory permits needed to carry out the subject flight, which involved transporting a Brazilian soccer team;

f. Failing to correct LaMia's negligent practice of bypassing scheduled fuel stops;

g. Failing to warn the known and intended occupants of the subject flight of LaMia's dangerous practices, including the low fuel reserves with which LaMia flew its aircraft;

h. Failing to ensure that LaMia complied with rules and norms regarding proper emergency procedures and communications for the aircraft and the subject flight;

i. Failing to properly oversee and make sure that LaMia's crew was qualified to operate the subject flight; and

j. Failing to protect against known or foreseeable risks and to take precautionary measures.

256. **Causation:** As a direct and proximate result of Marco Antonio Rocha Venegas' negligence, the subject flight crashed, causing the deaths of the decedents and the injuries of the Plaintiffs. The deaths of the decedents and the injuries of the Plaintiffs were reasonably foreseeable

to Marco Antonio Rocha Venegas, who knew or reasonably should have foreseen that his negligence was substantially likely to cause the decedents' deaths and the Plaintiffs' injuries.

257. **Damages:** As a direct and proximate result of Marco Antonio Rocha Venegas' negligence, the Plaintiffs suffered serious and permanent injuries, including bodily injury, pain and suffering, disability, mental anguish, loss of capacity for the enjoyment of life, and medical treatment. The losses are permanent and/or continuing and the Plaintiffs will suffer losses in the future.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against Marco Antonio Rocha Venegas for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demand trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT IX

NEGLIGENT PROCUREMENT OF INADEQUATE INSURANCE AGAINST AON LIMITED UK

258. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

259. **Duty:** At all times material, AON Limited UK, in its capacity as an insurance broker, was responsible for procuring sufficient and adequate flight insurance and reinsurance for LaMia, Kite, Mr. Albacete, and Mr. Rocha Venegas. As an insurance broker, AON had a duty to ensure that LaMia had the appropriate insurance coverage commensurate with LaMia's express requests and known or reasonably knowable business needs. *See, e.g., Caplan v. La Chance*, 219 So.2d 89, 90 (Fla. 3d DCA 1969). *See also Frenz Enter., Inc.*, 696 So.2d at 872 (third party may seek to recover against tortfeasor's insurance broker after being successful in its action against tortfeasor). This duty is not derived solely from AON's contractual obligations to LaMia, but is

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

also a duty sounding in tort, and arising from AON's undertaking to procure insurance. *See Sheridan v. Greenberg*, 391 So. 2d 234 (Fla. 3d DCA 1980). Indeed, under Florida's common law, insurance brokers owe insureds a fiduciary duty. *See Southtrust Bank v. Exp. Ins. Serv., Inc.*, 190 F. Supp. 2d 1304, 1308 (M.D. Fla. 2002); *Wachovia Ins. Servs., Inc. v. Toomey*, 994 So. 2d 980, 989 (Fla. 2008). Moreover, Florida law recognizes that a third-party victim may assert a cause of action *directly* against a tortfeasor's insurance broker. *See Hamer v. Kahn*, 404 So. 2d 847 (Fla. 4th DCA 1981); *see also Frenz Enter., Inc.*, 696 So. 2d at 872 (third party may seek to recover against tortfeasor's insurance broker after being successful in its action against tortfeasor). Plaintiffs' claim against AON is therefore a direct claim, is not based on any assignment of LaMia's rights against AON.

260. AON Limited UK knew or reasonably should have foreseen that the failure to exercise reasonable care in any of its duties as an insurance broker to procure insurance on behalf of LaMia created a broad zone of risk that posed a general threat of harm to the occupants of LaMia's flights, among other persons.

261. Upon information and belief, at the time of issuance of the 2016-2017 policy, LaMia did not know about the geographic exclusion for Colombia and specifically about the likelihood that the insurers and/or reinsurers would deny coverage on that basis. LaMia's failure to anticipate the insurers and reinsurers' later invocation of that exclusion does not bar a claim for negligence on the part of AON. *See, e.g., Miles v. AAA Ins. Co.*, 771 So. 2d 607, 608–09 (Fla. 3d DCA 2000) (failure of insureds to read policy does not completely preclude recovery against broker). Moreover, our investigation reveals that prior to the accident, LaMia, AON and the Reinsurers shared an understanding that the purported Colombia exclusion would not bar coverage for flights to Colombia. Namely, in May of 2016, AON's local affiliate conveyed to LaMia that

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

Tokio Marine and the other Reinsurers did not believe that a flight to Medellin, Colombia would violate any terms of the policy or otherwise preclude coverage. Indeed, in the context of the May 2016 endorsement to the policy, LaMia might reasonable have understood this message to constitute formal notice that any purported geographic exclusion for Colombia had been rescinded.

262. **Breach:** To the extent that the 2016-2017 policy does not provide any coverage for Plaintiff's damages here, AON failed to secure adequate and sufficient insurance for LaMia. For example, as detailed above, AON UK Limited knew that LaMia was highly likely if not certain to fly to Colombia. It was a likely destination for LaMia's soccer-team flights and an express destination for one of LaMia's prospective flights for an Argentine soccer team scheduled to play a match in Medellin. Despite AON's knowledge of LaMia's near-certain business in Colombia, the flight insurance policy that AON UK Limited brokered and obtained on LaMia's behalf purports to contain a territorial exclusion for accidents that occur in Colombia. The policy also had insufficient policy limits to cover the foreseeable and expected claims of travelers on board LaMia flights, including the Plaintiffs.

263. AON did not fully explain the purported Colombia exclusion to LaMia or its impact on coverage. Such explanation was warranted given that the exclusion was a notable change from LaMia's prior AON-brokered insurance policies. The policy also had insufficient policy limits to cover the foreseeable and expected claims of travelers on board LaMia flights, including our clients. Although LaMia was aware of the policy's limits before entering into the policy contract, AON failed to properly advise LaMia of the extremely high risk of an excess judgment given that LaMia's business consisted of flights for soccer teams, which almost by definition entail a large number of passengers with significant incomes.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

264. **Causation:** Had AON properly complied with its aforementioned duties, it would have procured an insurance policy that was at least commensurate with LaMia's most basic needs, *e.g.*, coverage for flights in South American countries. The flight insurance policy AON UK Limited ultimately obtained left LaMia exposed in numerous respects, and it deprived the Plaintiffs of obtaining compensation for their significant injuries and damages. Moreover, had AON properly advised LaMia of the risks of an excess judgment, LaMia may well have never operated the subject flight at all.

265. **Damages:** Because of AON UK Limited's negligence in negotiating and obtaining an insufficient insurance policy on behalf of LaMia, both LaMia and Plaintiffs have suffered significant harm. Under Florida law, Plaintiffs are entitled to recover from AON for compensatory damages.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against AON UK Limited for compensatory damages, costs, and such other relief as this Court deems appropriate, and further demand trial by jury of all issues triable as of right by a jury.

COUNT X

CLAIM AGAINST TOKIO MARINE AND THE OTHER REINSURERS TO ENFORCE THE CONSENT JUDGMENTS AGAINST LAMIA

266. The Plaintiffs re-allege and incorporate the allegations of paragraphs 1–201 here.

267. The Plaintiffs assert this count in the alternative to Count IX against AON.

268. In Florida, when a tort victim obtains a judgment against an alleged tortfeasor/insured, the victim may then assert a claim to collect on that judgment from the tortfeasor's insurer. Such claims have three basic elements that the tort victim/plaintiff has the burden of proving: the existence of coverage, the insurer's wrongful refusal to defend the claim,

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

and the reasonableness of the settlement between the tort victim and the alleged tortfeasor. *See U.S. Fire Ins. Co. v. Hayden Bonded Storage Co.*, 930 So.2d 686, 691 (Fla. 4th DCA 2006). And generally speaking, when the tort victim prevails on such a claim, it is entitled to the full amount of the judgment, rather than to the limits of the policy.

269. Importantly, there is no requirement that the insured/tortfeasor formally assign its rights against its insurers to the tort victim. *See Rosen v. Fla. Ins. Guar. Ass'n*, 802 So.2d 291, 294 (Fla. 2001). Moreover, the fact that the plaintiff/tort victim may covenant not to execute on any judgment against the insured/tortfeasor does not extinguish the insured/tortfeasor's liability, nor does it bar the plaintiff/tort victim's cause of action against the insurer. *See id.* at 295.

270. The Plaintiffs and LaMia entered into a settlement agreement, which provided for entry of a judgment in favor of Plaintiffs and against LaMia in amounts totaling $844 million. As part of that agreement, LaMia admitted liability.

271. The issues of liability and the full extent of the Plaintiffs' damages have been resolved in this binding settlement agreement, and thus our clients' claims against LaMia's insurers are ripe and have accrued.

272. At all material times, LaMia's insurers and reinsurers have refused to defend claims against LaMia arising from the Chapecoense crash.

273. Under Florida law, an insurance company "acts at its peril in refusing to defend its insured and will be held responsible for the consequences." *Fla. Farm Bureau Mut. Ins. Co. v. Rice*, 393 So.2d 552, 556 (Fla. 5th DCA 1980).

274. Tokio Marine and the John Doe Reinsurers acted as LaMia's true insurers on the 2016-2017 policy: they negotiated the terms of the policy, they held all the risk on the policy, they

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

solicited and received information about LaMia's activities even after the policy was already in place, and they assumed full responsibility for claims-handling under the policy after the accident.

275. Florida courts recognize that reinsurers may assume liabilities typically borne by insurers in several scenarios, among others: where the reinsurer assumes the insurer's liabilities, *see Banco Ficohsa v. Aseguradora Hondurena*, S.A., 937 So.2d 161, 165 (Fla. 3d DCA 2006), *see also* Restatement (Second) of Torts § 324A; and where the insurer acts as the agent of the reinsurer, *see Law Offices of David J. Stern P.A. v. SCOR Reinsurance Corp.*, 354 F. Supp. 2d 1338, 1344 (S.D. Fla. 2005).

276. Here, Tokio Marine and the John Doe Reinsurers assumed the duties and liabilities of BISA. Tokio Marine and the John Doe Reinsurers also assumed a principal-agent relationship with BISA, wherein BISA was merely a conduit for the Reinsurers' activities and interests related to LaMia's insurance policy, and BISA acted for and on behalf of the Reinsurers.

277. Accordingly, Tokio Marine and the John Doe Reinsurers are liable to LaMia and to Plaintiffs to the same and full extent of BISA's liabilities, and had legal duties to act in good faith toward LaMia.

278. Specifically, Tokio Marine and the John Doe Reinsurers had a good-faith duty to LaMia to properly handle the claims against LaMia arising from the subject accident. Among other things, Tokio Marine and the John Doe Reinsurers had duties to defend the claims against LaMia, to properly investigate those claims, and to reasonably attempt to settle those claims within the applicable policy limits.

279. Plaintiffs are entitled to recover the full extent of these excess judgments.

280. The 2016-2017 policy provided coverage for claims arising from the subject accident, including the claims settled between LaMia and the Plaintiffs and which are now subject

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

to final judgments of this Court. To the extent that BISA, Tokio Marine, and/or the John Doe reinsurers assert the geographic exclusion as a coverage defense, these Defendants could have and should have nevertheless defended the claims against LaMia pursuant to a reservation of rights as to this purported coverage defense. Moreover, the May 2016 endorsements and the May 2016 emails between Ms. Albacete and AON's Bolivian affiliate make clear that all relevant insurance entities did not view a flight to Medellin as violating the terms of the policy and indeed that the insurers and reinsurers likely rescinded the exclusion for Colombia.

281. To the extent that BISA, Tokio Marine, and/or the John Doe reinsurers assert other coverage defenses, these Defendants could have and should have nevertheless defended the claims against LaMia pursuant to a reservation of rights as to those purported coverage defenses. In any event, any other purported coverage defenses are also without merit. For example, any claim that coverage was not available under the policy based on a purported lapse in premium payment is without merit because, among other things: (1) the policy does not provide for automatic cancellation of coverage based on a lapse in premium payments; (2) the policy contains provisions that require opportunity to make up any late payments; and (3) the policy contains provisions requiring written notice before coverage is cancelled or terminated. Neither BISA nor the reinsurers advised LaMia that coverage would be cancelled based on any purported lapse in payment prior to the accident, and did not advise aviation authorities of any lapse in coverage, as they had done for the 2015-2016 policy.

282. Likewise, any claim that LaMia violated the terms of the policy because a flight for a soccer team was an aggravated liability risk has no foundation in the policy language, and in any event was repeatedly waived by BISA and the reinsurers, who were keenly aware both before and

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

after the issuance of the policy that LaMia's business consisted almost exclusively of flights for soccer teams.

283. Finally, any claim that the conduct of the pilots was criminal or would otherwise void coverage under the policy is without merit and without foundation in the policy language.

284. Tokio Marine and the other reinsurers' refusal to defend the claims against LaMia was wrongful. Not only did Tokio Marine and the other reinsurers have an affirmative duty to defend the claims, but they also strove to circumvent their duties by settling their claims under the misleading guise of a "humanitarian assistance fund." Then, having had an opportunity to settle the claims against LaMia for the reasonable amount of $25 million—and indeed having received express demands from our clients to do so—Tokio Marine and the reinsurers again refused to settle or defend the claims.

285. Tokio Marine's wrongful and bad-faith conduct went further. Namely, Tokio Marine's made representations to our clients and other claimants in the LaMia air disaster that Tokio Marine knew or reasonably should have known were false. For example, Tokio Marine has repeatedly represented that coverage under the policy was automatically suspended or terminated based on a brief lapse in LaMia's premium payments, but this coverage defense is entirely without foundation in the policy itself.

286. The settlement amounts reflected in the *Coblentz* agreements and consent judgments against LaMia were reasonable. Although a detailed description of each case is beyond the reasonable scope of this witness statement, suffice it to say that the vast majority of our clients' decedents were professional soccer players in their prime years, with high incomes and in many cases even higher earning prospects. Most of them tragically left behind a significant number of

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

survivors, including wives and children. Accordingly, the damages suffered by most of our clients would conservatively be in excess of $10 million in any given individual case.

287. The settlement amounts also reflect the culmination of good-faith negotiations and discussions between our firm, on behalf of our clients, and attorneys and representatives of LaMia. These negotiations took place over several months, specifically addressed the settlement amounts for each of our clients' cases, and ultimately resulted in final agreements that were enforced by the Court in Miami-Dade County and reflected in final consent judgments entered by that Court.

288. In short, as a result of Tokio Marine and the Other Reinsurers' breaches of their duties to LaMia, LaMia is now exposed to judgments significantly in excess of the insurance policy limits. And under Florida law, our clients are entitled to recover the full extent of these excess judgments.

WHEREFORE, the Plaintiffs demand judgment against Tokio Marine and the John Doe Reinsurers for all damages available, including the full extent of their damages as negotiated in the settlement agreement entered into with Tokio Marine's insured and reflected in the judgments entered against LaMia. The Plaintiffs request a trial by jury.

Dated: October 6, 2021

Respectfully submitted,

/s/ Steven C. Marks
Steven C. Marks (FBN 516414)
smarks@podhurst.com
Kristina M. Infante (FBN 112557)
kinfante@podhurst.com
PODHURST ORSECK, P.A.
One S.E. 3rd Avenue, Suite 2300
Miami, FL 33131
Telephone: (305) 358-2800
Fax: (305) 358-2382

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

On behalf of: (6) – (48) the individuals listed at Schedule 1 to the Re-Re-Amended Claim Form
First Statement of S. Marks
Exhibit: SCM1
Date: 30 June 2021
CL-2020-000467

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE
BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
COMMERCIAL COURT (QBD)

BETWEEN:

AON UK LIMITED

Claimant

- and -

(1) LAMIA CORPORATION SRL (ALSO KNOWN AS LÍNEA AÉREA MÉRIDA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN D/B/A LAMIA CORPORATION S.R.L)

(2) KITE AIR CORPORATION LIMITED

(3) MARCO ANTONIO ROCHA VENEGAS

(4) RICARDO ALBERTO ALBACETE VIDAL

(5) LAMIA C.A. (PREVIOUSLY KNOWN AS LÍNEA AÉREA MÉRIDA INTERNACIONAL DE AVIACIÓN C.A)

(6) – (48) THE INDIVIDUALS LISTED AT SCHEDULE 1 TO THE RE-RE-AMENDED CLAIM FORM

Defendants

FIRST WITNESS STATEMENT OF STEVEN CRAIG MARKS

I, STEVEN CRAIG MARKS, of Podhurst Orseck P.A., C/O SunTrust International Center, One S.E. 3rd Avenue, Suite 2300, Miami, Florida, 33131, United States of America, state as follows:

1. I am STEVEN CRAIG MARKS, the Managing Partner of PODHURST ORSECK, P.A. ("Podhurst"), a Miami-based law firm. I have practiced law for over 35 years, having been admitted to the Florida bar in 1985. I am duly authorised to make this

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

witness statement on behalf of (6) – (48) THE INDIVIDUALS LISTED AT SCHEDULE 1 TO THE RE-RE-AMENDED CLAIM FORM.

2. I make this witness statement in support of the resistance of (6) – (48) THE INDIVIDUALS LISTED AT SCHEDULE 1 TO THE RE-RE-AMENDED CLAIM FORM to the Claimant's application for an anti-suit injunction.

3. The facts and matters set out in this statement are within my own knowledge unless otherwise stated, and I believe them to be true. Where I refer to information supplied by others, the source of the information is identified; facts and matters derived from other sources are true to the best of my knowledge and belief.

4. There is now produced and shown to me a paginated bundle of true copy documents marked [SCM1/**]. All references to documents in this statement are to Exhibit [SCM1/**] unless otherwise stated.

5. This witness statement concerns various issues related to two proceedings: (a) CL-2020-000522 – Tokio Marine Kiln Syndicates Limited & Others v. Bisa Seguros y Reaseguros S.A. & others; and (b) CL-2020-000467 – AON UK Limited v. LaMia Corporation S.R.L (also known as Linea Aerea Merida Internacional de Aviacion d/b/a LaMia Corporation S.R.L.) & others.

6. One of my areas of specialty and expertise is aviation law. I have represented clients in hundreds of aviation disasters in multiple jurisdictions for over thirty years, and I have handled litigation arising out of numerous major commercial airline crashes.[1]

7. Because of my expertise in aviation litigation, I have been selected to act as lead counsel, appointed court counsel and/or counsel representing victims in several major airline crash cases. Most recently, I was appointed by a federal court in Chicago, Judge Alonso (U.S. District Judge for the Northern District of Illinois), to be one of three lead counsel on the Plaintiffs' Executive Committee in litigation arising from the crash of Ethiopian Airlines Flight 302.

8. My law firm, Podhurst Orseck, has, for more than fifty years, specialized in aviation, mass tort, and products liability, among other areas of law. Since its inception, neither Podhurst nor its attorneys have ever been found in violation of any bar ethics rule or otherwise been sanctioned by any legal or bar authority. The firm takes pride in a rigorous and ethical approach to its work, and Podhurst attorneys have consistently been appointed to leadership roles of legal organizations at the local, regional, national and even international level. I am a member of the Legal Advisory Committee for the International Civil Aeronautical Organization. My partners have served on the American Bar Association's Standing Committee on the Judiciary, commissions to assist governors and Presidents with judicial nominations, and the U.S. Supreme Court Advisory Committee on Criminal Rules, among other bodies.

9. I understand that in the two above-captioned proceedings, AON UK Limited ("AON") and Tokio Marine Kiln Syndicates Limited ("Tokio Marine") have presented argument to the High Court of England and Wales concerning litigation that

[1] My curriculum vitae, which lists most of the major aviation disaster cases I have handled in my career, as well as my appointments as lead counsel in several matters arising out of mass casualty events, is included in the paginated bundle of documents submitted with this statement. [SCM1/1-3].

Podhurst initiated in the state trial court in Miami, Florida on behalf of several victims of the crash of LaMia Flight 2933.

10. I specifically understand that AON and Tokio Marine contend that the claims that our clients intend to assert against them in the Miami proceedings are wholly without merit and/or doomed to fail, and accordingly were brought for the purpose of vexation and/or harassment. I further understand that AON and Tokio Marine have sought and obtained interim anti-suit injunctions on this basis, the apparent goal of which is to bar our clients from asserting their claims in Miami.

11. This witness statement specifically addresses issues relevant to the two above-captioned proceedings, including but not limited to (a) the factual background of the LaMia Flight 2933 crash, (2) the legal and factual basis of our clients' causes of action against AON and Tokio Marine, (3) and the history of Podhurst's representation of our clients in this matter.

12. I have represented our clients in this matter for several years, and I respectfully submit this witness statement as the senior and lead Podhurst attorney acting on behalf of the victims of the LaMia air disaster.

FACTUAL BACKGROUND

13. To date, AON and Tokio Marine have not made evidentiary disclosures or productions of documents to our clients. The factual background section of this affidavit, therefore, is necessarily based only on information that Podhurst has been able to ascertain without those documents.

I. LaMia's business and insurance coverage

14. Our investigation of this case indicates that Línea Aérea Mérida Internacional de Aviación d/b/a LaMia Corporation S.R.L. ("LaMia") and/or its predecessor corporations began working with AON in 2011 at the latest. Specifically, AON served and purported to serve as LaMia's agent, brokering and helping to arrange for the placement of several insurance policies for LaMia.

15. Based upon our investigation, AON arranged for the placement of several insurance policies covering one-year periods roughly spanning all or part of calendar years 2012 through 2017. One of these policies—hereinafter the "2015-2016 policy"—had a policy period spanning calendar years 2015 and 2016. Specifically, and upon information, the 2015-2016 policy was issued by BISA Seguros y Reaseguros, S.A. ("BISA"), was identified by the policy numbers 109-910624-2008 10 334 and AF1539901, and had a policy period of April 10, 2015 through April 10, 2016.

16. In or around September of 2015, LaMia fell behind on premium payments on the 2015-2016 policy. Loredana Albacete, a Miami-resident LaMia official acting on LaMia's behalf, explained to AON via email that the company was experiencing a temporary financial strain and asked AON to help arrange an extension of the premium payment deadlines. [SCM1/145-148]. Simon Kaye, an AON employee, explained to Ms. Albacete that the reinsurers of the 2015-2016 policy, who held all

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

or materially all of the risk on the policy, were becoming impatient with the delayed payments. [SCM1/145].

17. Finally, on January 5, 2016, AON communicated to LaMia that as a result of the overdue premium payments, the reinsurers intended to cancel the 2015-2016 policy. Specifically, he wrote that "[w]e have spoken to Reinsurers . . . and it is with regret that we have to advise that the Reinsurance of BISA is cancelled effective midnight 5th January 2016. Reinsurers have advised that they will reinstate coverage however subject to settlement of the full outstanding premium, being the third and fourth installment of the policies." [SCM1/143].

18. On January 11, 2016, the Bolivian aviation authority (officially known by its Spanish-language name Direccion General de Aeronautica Civil) grounded LaMia's aircraft, apparently due to the fact that LaMia lacked the requisite insurance coverage. Upon information, the aviation authority learned of LaMia's lapse in coverage through communications from AON, BISA, Tokio Marine, the Other Reinsurers, and/or their agents, employees, and/or affiliates.

19. Shortly after the 2015-2016 policy was cancelled, AON and LaMia began discussions about renewing or reactivating the cancelled policy. For example, on or around January 13, 2016, Mr. Kaye wrote to Ms. Albacete to inquire about the past-due premium payments on the previous insurance policy and discuss renewing coverage. [SCM1/142].

20. On or around February 5, 2016, Mr. Kaye wrote to Ms. Albacete explaining that the reinsurers would likely be unwilling to reinstate coverage on the 2015-2016 policy, and that a new policy would need to be negotiated. [SCM1/139]. Mr. Kaye also explained that the issuance of a new policy was contingent on LaMia's payment of the overdue premiums on the 2015-2016 policy.

21. Over the next several weeks, Mr. Kaye and Ms. Albacete engaged in extensive discussions about, among other topics: (a) LaMia's operations and business prospects; (b) LaMia's insurance needs; (c) the resolution of LaMia's overdue premium obligations on the prior policy; and (d) the placement of new insurance coverage for LaMia. These exchanges took place largely or exclusively over email. On at least some emails, Ms. Albacete and Mr. Kaye also copied other employees or principals of AON and LaMia, as well as employees of AON's Bolivian affiliate.

22. As Ms. Albacete explained to Mr. Kaye, LaMia was facing a difficult chicken-and-egg problem: it could not legally operate flights without insurance coverage, but it would struggle to pay insurance premiums without first securing new flight business and new revenue. [SCM1/161].

23. In part to resolve this problem, Ms. Albacete provided Mr. Kaye extensive details about LaMia's business leads and prospects. Namely, Ms. Albacete repeatedly conveyed that LaMia had negotiated lucrative contracts which would help it pay the overdue premiums. [SCM1/158-159]. During this time period, the overwhelming majority of LaMia's business prospects were flight contracts with South American soccer teams.

24. On or around April 1, 2016, Ms. Albacete wrote Mr. Kaye explaining that LaMia had exciting business prospects with South American soccer teams and that they urgently needed insurance coverage because the soccer season would soon

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

commence. [SCM1/160]. Mr. Kaye responded that LaMia would have to pay the premiums owed to the Reinsurers in order to obtain a new policy.

25. Over the following days, discussions between Mr. Kaye and Ms. Albacete advanced such that LaMia appeared willing and able to pay the overdue premiums on the 2015-2016 policy, which would then allow LaMia to obtain a new policy. On or around April 5, Mr. Kaye informed Ms. Albacete that the exact payment "due to AON UK" for the overdue premiums was $46,759.08. [SCM1/169]. Upon information and belief, LaMia made a payment to AON in that amount shortly thereafter, under the direction of Ms. Albacete.

26. With the overdue premiums having been paid, Ms. Albacete and Mr. Kaye proceeded to discuss the placement of a new policy. [SCM1/168]. The new policy—identified by the policy numbers AF1639901 and B0823AF1639901—had a policy period of April 10, 2016 through April 10, 2017 (hereinafter the "2016-2017 policy"). The Policy was insured by BISA and reinsured by Tokio Marine as well as the Other Reinsurers. It provided $25 million in personal injury liability coverage. Unless otherwise indicated, references to the insurance policy at issue refer to this policy. A certified translation of the policy is included in the paginated bundle submitted along with this statement. [SCM1/4-44].

27. As noted in more detail below, the 2016-2017 policy was amended about one month later, on or around May 12, 2016.

II. AON, BISA, Tokio Marine, and the Other Reinsurers' knowledge of LaMia's business operations and coverage needs

28. Throughout Mr. Kaye and Ms. Albacete's extensive discussions regarding the 2016-2017 policy, Ms. Albacete repeatedly explained to Mr. Kaye that the vast majority—if not the entirety—of LaMia's business consisted of and would in the future consist of flying South American soccer teams. [SCM1/158-162].

29. In South America, although each country has its own domestic soccer league, professional soccer teams commonly play cross-border matches. The continent's two highest-profile tournaments—the Copa Sudamericana (the South American Cup) and the Copa Libertadores (the Liberators' Cup)—are international in nature, and feature dozens of cross-border matches each year. These tournaments are respectively the analogues of the Europa League and the Champions League.

30. Accordingly, when LaMia was courting business from South American soccer teams, it was expressly and implicitly courting business for international flights between South American countries.

31. LaMia's express communications to AON regarding the soccer team business began in July of 2015 at the latest, when Ms. Albacete explained in an email to AON that LaMia's operations would involve flying soccer teams to their games. In that email, Mr. Albacete specifically asked AON "what is the best way to insure the type of operations that we will be conducting? To give you an example, we are being requested to fly a soccer team to 3 different games in Brazil." [SCM1/153].

32. Later, LaMia expressly stated that it was seeking to fly soccer teams internationally across different South American countries. For example, in January of 2016, Ms. Albacete wrote to Mr. Kaye that LaMia was in negotiations to fly Club Olimpia, a

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

professional soccer team based in Asuncion, Paraguay, to matches in Venezuela and Ecuador. [SCM1/141-142].

33. On or around March 30, 2016, Ms. Albacete wrote to Mr. Kaye explaining that LaMia had negotiated a deal to fly a soccer team on a round-trip flight between Bolivia and Venezuela. [SCM1/161]. Ms. Albacete also explained that LaMia would seek business involving the Copa Sudamericana, a continent-wide tournament.

34. In 2016, the participants in the Copa Sudamericana included six teams from Argentina, four from Bolivia, eight from Brazil, four from Chile, five from Colombia, four from Ecuador, four from Paraguay, four from Peru, four from Uruguay, and four from Venezuela. Dozens of matches were scheduled and ultimately played across all of these countries.

35. In her communications with Mr. Kaye, Ms. Albacete also specifically referenced and described potential flights involving Bolivian soccer team The Strongest, [SCM1/158-159] and Argentinian soccer team Rosario Central, [SCM1/51], among others. In 2015 and 2016, these teams collectively played matches in virtually every South American country, including Brazil, Argentina, Ecuador, Colombia, and Venezuela.

36. Indeed, Ms. Albacete expressly communicated to Mr. Kaye LaMia's hopes of becoming a go-to airline for soccer teams flying across South America. In one email, she told Mr. Kaye that she was "secretly hoping that Bolivian team beats Venezuela so that we can continue to fly them around the continent." [SCM1/255]. In another, she wrote that although LaMia had been initially contracted for only one flight "transporting a futbol team from Bolivia to Venezuela and back to Bolivia," the carrier was "working on signing an operation contract for a longer period of time." [SCM1/161]. In the meantime, Ms. Albacete explained that LaMia had "several options" to sign these sorts of "one trip deals" for transporting South American soccer teams, and that "[t]he Southamerican cup has many games coming and we are the perfect candidates to fly them."

37. In sum, both before and after placement of the 2016-2017 policy, AON was intimately aware of LaMia's operations, and specifically of the fact that LaMia's business would include flights to Colombia.

38. Upon information and belief, Tokio Marine and the other reinsurers of the 2016-2017 policy were also at least partly aware of LaMia's business operations and its focus on soccer team flights. Email communications between Mr. Kaye and Ms. Albacete make reference to exchanges between AON and "underwriters" and Reinsurers"—presumably including Tokio Marine—regarding LaMia's flights for professional sports teams.

39. For example, in July of 2015, Mr. Kaye explained that LaMia's soccer team business was a topic that AON would need to discuss with the Reinsurers. In an email dated July 29, 2015, Mr. Kaye explained, "regarding sports teams," AON would "need to ensure that underwriters are aware of this exposure and obtain their agreement prior to contracts/flights commencing." Mr. Kaye noted that "underwriters can be uncomfortable with certain high profile sports teams due to the payouts they would be expected to pay in the event [of] a loss," and thus AON would

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

"run this by underwriters and ensure there are no issues and coverage is in full force and effect." [SCM1/524-525].

40. Later, in January 2016, Mr. Kaye again explained that he would need to discuss "the sports team risk" with underwriters—referring to LaMia's prospects of flying Paraguayan soccer team Olimpia—"as this can be a sensitive area." [SCM1/100].

III. The May 2016 emails and endorsements

41. The 2016-2017 policy underwent significant amendment in May 2016. The relevant endorsements appear to be dated May 12, 2016 and appear to have been prompted by an email from LaMia inquiring about flying to Colombia. [SCM1/51].

42. On or around May 11, 2016, Ms. Albacete wrote to AON's Bolivian affiliate explaining that "On May 17, 2016, we are going to take the soccer team Rosario Central to the game in Medellin, and we will be returning on May 19, 2016. In reference to the note of 'geographic limitations' LSW617H [a geographic exclusion form] where Colombia and Peru are excluded, we would like to know how to proceed in order to be in compliance." [SCM1/51].

43. On or around May 12, 2016, AON's local affiliate wrote to Simon Kaye, advising that "Loredana informed they will be taken a football team to Medellin, Colombia on May 17th, returning the 19th. As you may recall, the Geographical Limits of the Policy States: Worldwide, but subject to LSW617H: b) Colombia, Peru.... Would you please provide us with the LSW617H clause? Will they be able to fly to Colombia?" [SCM1/48].

44. On or around May 12, 2016, several endorsements to the policy were executed. One endorsement provided for "Revision of Premium and/or Geographic Limits." Specifically, it provided that "Insurers may give notice for revision of premium and/or geographic limits. Such notice will be effective upon expiration of eight days from 23:59 GMT the day the notice is given." [SCM1/38].

45. Immediately after the endorsement providing for revisions to geographic limits was executed, on or around May 13, Mr. Kaye wrote back to AON's local affiliate: "Can confirm underwriters have noted the below flights and destination. They have requested the following information: Name of the team that is being flown? How many flights have now been performed? Have all the flights been for sports teams?" That same day, AON's Bolivian affiliate replied to Ms. Albacete's email regarding the Rosario Central trip to Colombia, explaining that "[b]y this message, we confirm that the reinsurers have taken note of the trip to Colombia. Only for informational purposes, they need to know the following: the name of the team to be transported, how many flights have been performed to date, and whether all the flights were for soccer teams."[2] In other words, the Reinsurers provided notice in writing that they approved of a revision to the policy's geographic limits, affirming that a trip to

[2] Unlike Ms. Albacete's emails with Mr. Kaye, which were in English the emails regarding the Rosario Central flights to Medellin were in Spanish. Accordingly, the text of those emails has been translated for purposes of this Witness Statement.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

Colombia *would* come within the policy's coverage. Ultimately, Ms. Albacete replied that the deal with Rosario Central had fallen through. [SCM1/51]

46. The May 2016 emails make clear that AON *and* the reinsurers were aware that LaMia was at least planning to fly soccer teams to Colombia, and that they expressly considered those flights *not* to run afoul of the 2016-2017 policy's geographic exclusion. Indeed, the information sought by the reinsurers through AON appears more concerned with the extent and nature of LaMia's flights for sports teams, rather than with the geographic destinations of LaMia's flights.

47. Moreover, the May 2016 endorsement, read together with the May 2016 emails, indicates that BISA and/or the reinsurers rescinded the exclusion for Colombia on May 13, 2016, consistent with the "Revision of Premium and/or Geographic Limits" provision of the endorsement.

48. The same "Revision of Premium and/or Geographic Limits" provision of the endorsement also provides that if an insurer wishes to terminate the extension of coverage provided in the clause, it must provide eight-days' notice: "[t]he coverage provided through this Clause may be terminated by the Insurers giving notice to be effective upon expiration of eight days from 23:59 GMT the day the notice is given." To our knowledge, the insurers never provided notice that they rescinded the extension of coverage over flights to Colombia. [SCM1/38].

49. Later, in testimony before a Brazilian Senate committee, LaMia principal Ricardo Albacete explained that AON, BISA, and LaMia's Reinsurers were informed—in writing—about flights to and over Colombia.

50. I understand that AON has represented to this Court that the May 2016 emails reflect that LaMia was aware of a purported requirement to advise and seek approval of every flight to or over Colombia. But the Policy itself does not provide for any such one-off grants of coverage for specific flights. Instead, the policy—as amended on May 12, 2016—provides for revision of the geographic limits themselves. I also understand that AON has represented that Tokio Marine approved the Rosario Central flights on a one-off, per-flight basis. But even if that were true, this was not communicated to LaMia. And again, such a single-flight grant of coverage would be without basis in the policy.

51. In addition, throughout AON's extensive discussions with Ms. Albacete, AON was aware that she lived in and conducted business out of Miami. For example, in December 2016, an AON employee named Neil Darvill wrote to Ms. Albacete regarding a potential meeting in Miami. [SCM1/46].

IV. The crash of LaMia Flight 2933

52. Sometime in 2016, Chapecoense, a Brazilian professional soccer team (officially called Associação Chapecoense de Futebol), contracted with LaMia to transport players, staff, and others from Brazil to Colombia for a soccer match. Specifically, the scheduled match was to take place in the city of Medellin. The flight was to land at the same airport as the previously-discussed Rosario Central flight, and indeed

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

Chapecoense's match was against the same rival—Atletico Nacional—that Rosario Central played against in May 2016.

53. On November 28, 2016, the flight departed from Santa Cruz, Bolivia, with 73 passengers and four crew members. The destination airport for this flight was the international airport serving Medellin, which is located in the nearby town of Rionegro.

54. Tragically, the flight crashed in a mountainous region near the Medellin airport. The only survivors were one crew member, three players, and two other passengers who were on board, all of whom suffered serious injuries.

55. The official report from Colombia's civil aviation agency, Aerocivil, found the causes of the crash to be fuel exhaustion due to an inappropriate flight plan by the airline, and certain erroneous decisions by the pilots, including a failure to declare an emergency after fuel levels became critically low. [SCM1/417-523].

V. Post-accident insurance disputes and claims handling

56. After the accident, discussions commenced between LaMia, AON, BISA and the Reinsurers concerning insurance coverage for claims arising from the accident.

57. Notably, it was Tokio Marine and the other Reinsurers—not BISA—who took primary responsibility for most or all of the post-accident claims handling.

58. For example, shortly after the accident, on December 1, 2016, an AON employee named Neil Darvill emailed Ms. Albacete to explain that the Resinsurers had agreed "to Indemnify LaMia" in relation to the accident, without prejudice as to certain coverage issues, and that the Reinsurers "are now prepared to handle the liability aspect in the normal manner."

59. Nevertheless, based on our investigation of this matter, Tokio Marine began arranging for a flat denial of coverage in this matter shortly after the accident. Namely, on February 20, 2017, Tokio Marine and BISA executed a "Deed of Release." This Deed provided that "BISA shall decline coverage under the Insurance." It also explained that "Reinsurers wish to establish . . . a humanitarian assistance fund for the benefit of the 68 Passengers affected by the accident" and that "[i]n consideration of this, BISA now wishes to fully and irrevocably release and waive" any rights it had against Tokio Marine under the reinsurance contract.

60. In other words, the "Deed of Release" purported to be a type of contract, in which BISA agreed to deny coverage for the passengers' claims, in exchange and consideration for Tokio Marine setting up a "humanitarian assistance fund" for the passengers. Incidentally, the Deed provided that this "humanitarian assistance fund" would be initially funded at $11.22 million, with a cap of funding in the amount of $25 million, the exact amount of liability coverage under the 2016-2017 policy.

61. In several respects, the "Deed of Release" is a document of dubious legal weight and effect, at least in Florida. Transparently, the Deed reflects an arrangement that inured only to the benefit of BISA and the Reinsurers, and clearly to the detriment of LaMia and the passengers. Specifically, the Deed effectively requires BISA to

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

violate its statutory and common-law duties to its insured, LaMia, to properly investigate and defend claims arising from the subject accident.

62. Moreover, the Deed effectively delegates to Tokio Marine all aspects of claims-handling and empowers Tokio Marine to settle the passengers' claims for the exact amount of the 2016-2017 policy's liability limits, under the guise of a "humanitarian assistance fund."

63. The day after the Deed was executed, on February 21, BISA formally informed LaMia that it was denying coverage for the accident. [SCM1/303-304]. BISA cited five grounds to support its denial of coverage and refusal to defend its insured, LaMia:

i. Colombia was a country listed in the insurance policy's geographic exclusion.

ii. At the time of the accident, LaMia was not current on its premium payments.

iii. LaMia failed to comply with its "due diligence" obligation under the policy because it is evident that the cause of the accident was pilot negligence in failing to have sufficient fuel.

iv. LaMia had "aggravated the risk" to its insurer because it should have communicated the fact that it was transporting a professional sports team.

v. The cause of accident fell within the exclusion for "illegal or criminal acts" done at the direction of LaMia's board of directors.

64. On June 2, 2017, despite its February 2017 letter denying coverage in part on the grounds that the policy had lapsed due to LaMia's failure to pay its premium on time, BISA represented to Bolivian authorities that the policy *was* active and valid at the time of the tragedy. [SCM/305-306 (Spanish); 526-528 (English)]. In the June 2 letter signed by BISA executives, Alejandro Mac Lean and Sabrina Bergamaschi, BISA answered several interrogatories that had been posed to it by Bolivia's Fiscal Authority, which oversees the insurance industry. The Bolivian Fiscal Authority sought information as to whether there was insurance coverage for the accident, whether insurance had lapsed due to LaMia's delayed premium payment, and whether BISA had informed the Bolivian authorities about LaMia's lapse in coverage prior to the accident, as it was required to do if coverage had indeed lapsed. The letter includes the following statements on the part of the BISA executives:

i. The policy was not canceled on the date of the accident. If the insurance company had decided to cancel the policy, for any reason whatsoever, it would have proceeded to rescind the contract, granting 15 days' notice prior to the cancellation date in accordance with Article 1023 of the Commercial Code, which procedures were not applicable because the insurance company did not cancel the policy.

ii. It was not until *after* the accident, with the participation of the Lead Reinsurer, that non-coverage of the claim was analyzed and determined due to non-compliance with the terms and conditions of the policy, including the late payment of the premium.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

iii. In response to an interrogatory asking BISA to explain whether it had communicated with the Bolivian authorities regarding LaMia's delayed premium payment, BISA responded that the insured had a "pending payment" of the second installment of the premium of the flight insurance policy, and that with the "due support of the Lead Reinsurer," the decision had been made *not* to cancel the policy, and thus, it was not appropriate to notify the Bolivian authorities about LaMia's overdue premium payment.

iv. Finally, BISA confirmed that the subject insurance policy contained a Geographic Exclusion provision that included Colombia as an excluded territory.

65. BISA's interpretation of the policy as expressed in the June 2 letter—that 15 days' notice is required before an insurer can terminate coverage for any reason—is obviously inconsistent with the position it took with respect to its insured, LaMia, at the direction of Tokio Marine. Nevertheless, BISA's June 2 statement *is* consistent with the language of the insurance policy. The "Rescission" clause of the policy provides that "[i]f the Company exercises the power to rescind, it must notify the insured in writing of its decision at its address and no less than fifteen days in advance." [SCM1/21]. The only grounds listed in the policy that would result in "Automatic Termination" of any coverage provided in the policy are not at issue here: outbreak of war between certain designated countries, a hostile detonation of a weapon of war, or the requisition of the aircraft for title or use. [SCM1/37]. In all other instances, including delayed premium payment, the 15 days' notice is required. BISA has repeatedly admitted that no notice of cancelation was provided to LaMia before the November 28, 2016 tragedy.

66. The reinsurers' argument that coverage was automatically terminated upon LaMia's failure to pay the "second installment" the day it came due is also belied by the parties' prior dealings leading up to the tragedy. The policy called for a form of payment "by credit" to be done in two equal installments--$ 82,752.09 to be paid on May 23, 2016 and on October 2, 2016.

67. According to BISA's records, LaMia's payments of the first installment due on May 23 were also tardy and only partial. Instead of paying the full amount of the first installment on May 23, LaMia made numerous payments in smaller amounts throughout the next several months to arrive at $82,752.09. [SCM/332].

68. If it were true that LaMia's failure to pay the installment on time caused an automatic cancelation of the policy, then LaMia would have been operating without flight insurance coverage beginning on May 23. That is not the case, of course, and no one has argued otherwise.

69. I will also add that it has recently come to our attention that there may be additional policies covering our clients' claims that have never been disclosed to us or to our clients. According to the department prosecutor of Santa Cruz, Bolivia, LaMia had an additional insurance policy—apart from the 2016-2017 policy and the policy covering LaMia's flight crew—that covered "civil damages," which would include our clients' claims. According to the Bolivian prosecutor, that additional policy did not

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

contain any territorial exclusion. Because we have not yet had the opportunity to conduct discovery, we have not seen a copy of this document.

VI. Tokio Marine and the Other Reinsurers' role

70. As illustrated by the claims-handling process, although the 2016-2017 policy was technically issued by BISA, in most practical respects the real insurers were Tokio Marine and the other "Reinsurers." It was the so-called Reinsurers, not BISA, who (1) drove negotiations on the terms of the 2016-2017 policy; (2) retained all of the risk on the policy; (3) were paid the overwhelming majority of the premiums on the policy; (4) arranged for a denial of coverage under the policy; and (5) ultimately led the entirety of the claims-handling process after the accident.

71. The Reinsurers' central role is reflected in virtually every document and communication regarding insurance coverage in this matter. For example, when LaMia was not able to timely pay its premiums on the 2015-2016 policy, Mr. Kaye expressed to Ms. Albacete that the London-based Reinsurers were becoming impatient with the overdue payments and might force the cancellation of the policy. Among other things, he wrote that "[w]e have done all we can to obtain Reinsurers [sic] agreement to extend the Notices of Cancellation to this point however one of the Reinsurers will not extend any further without confirmation that BISA have premium and are transferring the funds to AON." [SCM1/147]. In December of 2015, Ms. Albacete wrote to AON's Bolivian affiliate to explain that Mr. Kaye had been supporting a one-week extension of cover with the re-insurers. Mr. Kaye also wrote that he would need Ms. Albacete's help to "negotiate with underwriters." [SCM1/146-147].

72. On January 5, 2016, Mr. Kaye wrote to Ms. Albacete confirming the cancellation of the 2015-2016 policy. Specifically, he wrote that "[w]e have spoken to Reinsurers . . . and it is with regret that we have to advise that the Reinsurance of BISA is cancelled effective midnight 5th January 2016. Reinsurers have advised that they will reinstate coverage however subject to settlement of the full outstanding premium, being the third and fourth installment of the policies." [SCM1/143]. As this email makes clear, LaMia's insurance coverage was fully dependent upon—and in most respects indistinguishable from—the reinsurance contract between the Reinsurers and BISA. Indeed, when Mr. Kaye wrote to explain that LaMia's coverage would be cancelled, he specifically explained that it was the Reinsurance that would be cancelled. It was the Reinsurers, and not BISA, who functionally insured LaMia, and it was the Reinsurers, not BISA, who decided to cancel LaMia's coverage for the 2015-2016 policy.

73. Similarly, during the negotiation of the 2016-2017 policy—which in significant part took place through emails between Ms. Albacete and Mr. Kaye—Mr. Kaye made repeated references to the preferences and demands of "the underwriters" or "the Reinsurers," rather than BISA.

74. For example, in early April 2016, Mr. Kaye explained by email that "underwriters calculated the [applicable] premium"; that the debt on the 2015-2016 policy would need "to be cleared in order for underwriters to consider re-instating coverage"; that "underwriters were not willing to provide quotations until the debt [referring to the

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

overdue premiums on the 2015-2016 policy] is cleared"; and that once the debt was cleared that would "allow underwriters to quote for a policy[.]" [SCM1/157-163].

75. Once Ms. Albacete and Mr. Kaye had arranged for payment of the overdue premiums on the 2015-2016 policy, Mr. Kaye conveyed to Ms. Albacete that "we have received 100% support to the [new 2016-2017] policy from Reinsurers[.]" [SCM1/71].

76. In early 2016, Mr. Kaye also conveyed to Ms. Albacete that some of the underwriters might have concerns about the significant liability risk involved in flights for professional soccer teams. [SCM1/100].

77. Moreover, upon information and belief, Tokio Marine and the Reinsurers retained 100 percent of the risk on the 2016-2017 policy. In other words, BISA kept none of the risk. This arrangement—commonly known as "fronting"—allowed Tokio Marine to insure risks in Bolivia, where it was not able to directly issue policies due to local regulations and licensing requirements.

78. Pursuant to and consistent with this fronting arrangement, BISA was merely a technical conduit for an insurance relationship between LaMia on the one hand, and Tokio Marine and the Reinsurers on the other. Upon information and belief, LaMia paid insurance premiums to AON and/or its Bolivian affiliate, who would then relay those premiums to Tokio Marine and the Reinsurers. LaMia did not pay premiums directly to BISA.

79. Upon information and belief, the entire net premium that LaMia owed under the 2015-2016 and 2016-2017 was to be paid to the reinsurers, with only a negligible fee owed to BISA. Just as BISA's role in the insurance relationship was negligible, so, too, was its fee.

80. BISA likewise made no meaningful decisions regarding the placement of the 2016-2017 policy or the policy's substantive terms. In April 2016, Mr. Kaye's exchanges with Ms. Albacete made virtually no reference to BISA, and certainly not to BISA as a meaningful decisionmaker regarding the terms of the policy. Instead, Mr. Kaye negotiated entirely between LaMia and "underwriters" or "Reinsurers." He only engaged BISA once a deal had been reached between LaMia and the Reinsurers.

81. Moreover, BISA repeatedly made public statements affirming that Tokio Marine made the decision to deny coverage and to refuse to defend LaMia. For example, BISA told the Bolivian newspaper "Los Tiempos" in May 2017 that the policy had not been canceled at the time of the crash for LaMia's late payment, explaining: "[i]t is the exclusive power of the company to grant a waiting time for any pending payment, with the authorization of the reinsurer or, failing that, to cancel the policy. The company chose not to cancel the policy. If it had done so, it would have announced the termination of the contract 15 days in advance . . . ." *https://www.lostiempos.com/actualidad/economia/20170602/bisa-dice-que-no-era-su-deber-informar-dgac*. For this reason, BISA went on to tell the newspaper, the reinsurers initially authorized handling the case under a "reservation of rights," and, at the same time, analysing the scope of the coverage. But on February 21, 2017, "following the recommendation of the London law firm in charge of this

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

analysis, the decision was made to reject the claim by issuing the declination letter and the LaMia fund was created."

82. After the accident, Tokio Marine and the other Reinsurers remained the key players and decisionmakers. Entirely bypassing BISA, Tokio Marine directly engaged with LaMia and with our clients regarding claims arising out of the subject accident.

83. For example, as noted above, on December 1, 2016, an AON employee named Neil Darvill emailed Ms. Albacete to explain that the Resinsurers had effectively agreed to indemnify LaMia for the accident, without prejudice as to certain coverage issues, and to manage the claims-handling process. [SCM1/46]. In that email, Mr. Darvill advised Ms. Albacete that AON had "now obtained Re Insurers agreement to Indemnify LAMIA in respect of the liabilities arising out of this tragic incident, within he policy limits, and on a without prejudice basis to coverage due to the geographical exclusion LSW617H and the material non-disclosure of the sports team exposure . . . ." According to AON the "Re Insurers Reservation of Rights are however removed at this time. As you will note this means that Re insurers are now prepared to handle the liability aspect in the normal manner."

84. Consistent with Mr. Darvill's email to Ms. Albacete, Tokio Marine sought to negotiate with our clients regarding a release of their claims against LaMia arising out of the accident. These negotiations were largely undertaken by counsel for Tokio Marine, who visited Miami as part of the negotiations.

85. Although Tokio Marine—perhaps self-servingly—at times characterized these negotiations as concerning a "humanitarian fund," in all substantive and material respects they were standard negotiations concerning a release of liability for LaMia, its insurer and its Reinsurers. As Mr. Darvill's email explained, the "Re insurers [sic]" were responsible for "handl[ing] the liability aspect" arising from the accident. [SCM1/46].

86. Beginning in October 2017, counsel for Tokio Marine engaged in initial conversations with the Podhurst firm regarding the possibility of settling our clients' claims against LaMia, as well as its insurer, reinsurers, and insurance broker. These conversations continued over several months largely over phone and email. However, they also included in-person meetings, including in Miami, Brazil, and London. For all practical and material purposes, these were claims-handling discussions, the goal of which was to secure a release of our clients claims.

87. Tokio Marine was represented by attorneys at Clyde & Co. LLP during these discussions, including primarily Alex Stovold.

88. In the fall of 2017, we learned that Clyde & Co. lawyers had reached out to our clients and invited them to a settlement conference in Brazil on November 7-9, 2017, where Clyde & Co. intended to negotiate a final settlement packaged under the descriptor of a "humanitarian aid fund" that would release all potential defendants of all liability for the tragedy. We wrote to Alex Stovold at Clyde & Co. on October 25, 2017 to advise him of our representation of clients in the matter, and asked that Clyde & Co. cease direct communications with our clients. At the

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

time, we did not know who Clyde & Co. represented in the matter or what its role was.

89. In response to our letter, Clyde & Co. wrote that it was appointed by and worked for reinsurers of BISA. According to Clyde & Co., the representation of the reinsurers was not pursuant to a contract of reinsurance because of the position as to coverage it attributed to BISA. The letter went on to explain the Clyde & Co. lawyers were appointed to assist with the administration of the "Humanitarian Assistance Fund," which had been put in place by reinsurers whose identities could not be revealed at that juncture. The letter attached three "statements" that had been issued by the reinsurers to the victims' families.

90. In Statement No. 1, Clyde & Co. told the victims that BISA had concluded that the insurance policy does not cover the accident, but that a fund would be set up for the families. Specifically, Clyde & Co. advised that it served as "the administrators of the Lamia 2933 Humanitarian Assistance fund, which has been established by the reinsurers of BISA Seguros y Reaseguros SA, Lamia's liability insurers." [SCM1/309]. The Statement further advised that "BISA has concluded . . . that Lamia's insurance policy does not provide cover for the accident." The Statement went on: "However, BISA and its Reinsurers have taken the decision, without any admission of liability, that Reinsurers shall establish and administer the Humanitarian Assistance Fund for the benefit of the 68 passengers/families affected by the accident and entitled to compensation."

91. Statement No. 2 requested that the victims' families collate personal information including income tax returns and birth certificates and remit them to Clyde &Co. [SCM1/311].

92. Statement No. 3. set forth a complicated procedure for the families to recover from the fund—one that would require at least 75% of the passengers to "pre-agree" to accept the fund money in the amount of $200,000 per passenger and execute releases before any of them would be entitled to compensation. [SCM1/315]. The last item on the lengthy list of requirements for entitlement to collect from the humanitarian assistance fund was the execution of a release. The Statement specifically explained that "[i]n consideration of the receipt of the Payment from the Fund, a Full and Final Release shall be granted by the survivors and decedents' heirs to LaMia, their Insurers and Reinsurers, and the owners of the aircraft . . . together with all personnel who make up and/or are related to those entities and their related advisors. This means that no further action in any jurisdiction will be allowed or possible against these entities. The right to amend the parties to be released is retained by the Fund Administrators." [SCM1/316].

93. Early on our negotiations with Clyde & Co., it became clear the purpose of the "humanitarian assistance fund" was to attempt to eliminate the reinsurers' exposure.

94. For years, Clyde & Co., purporting to act as "fund administrator" on behalf of the reinsurers continued to issue periodic statements. In several of the statements, Clyde & Co. warned the fund would be closing imminently, and that no victims would be entitled to collect from the fund after a rapidly approaching date. For example, Statement No. 6 advised the victims that November 28, 2018 would be the deadline for receipt of proceeds from the fund, [SCM1/383], and Statement No. 7, issued on

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

October 12, 2018, represented that the last opportunity to families to sign releases in exchange for $225,000.00 would be November 5-14, 2018, [SCM1/385].

95. Despite Clyde & Co.'s numerous statements pressuring families to sign releases by a certain date or risk forfeiting any opportunity to recover anything for their significant losses, the fund is apparently still open. Most recently, in April 2021, Clyde & Co. acting for Tokio Marine issued Statement No. 10, which provides that the fund is still open, and that families of the 68 passengers can each collect $225,000 from the fund subject to the terms and conditions. [SCM1/389]. This means that, to date, Tokio Marine has offered to pay only **$15.3 million** to the victims of the Chapecoense tragedy. It has not offered to pay the full amount of the coverage.

96. In statements to the families, Tokio Marine failed to disclose all of the relevant information concerning the tenuous nature of the insurers' coverage defenses, including (i) that the insurers, reinsurers, and AON were all well aware that a significant amount of LaMia's operations was dedicated to the transportation of professional soccer teams in South America, including to countries listed in the policy's geographic exclusion; (ii) that the reinsurers/insurers had actually agreed in writing to waive the geographic limitation for Colombia prior to the accident, and (iii) that the policy did not provide that a late payment of a premium was grounds for automatic termination without notice, and thus the coverage had not lapsed at the time of the accident—a fact BISA admitted to Bolivian governmental authorities.

97. Instead, Tokio Marine led the families to believe that their significant damages were not covered by the flight insurance policy, and that their only hope for any compensation arising out of the tragedy was to agree to the terms of the "humanitarian assistance fund." In one of the statements, Statement No. 4 issued in December 2017, Tokio Marine purported to provide the families with "relevant documentation relating to the coverage decision," which omitted any mention of the relevant facts of the previous paragraph. [SCM1/324]. Specifically, Tokio Marine wrote that "a number of families and / or their lawyers indicated that whilst they wanted to receive payment from the Fund, before doing so, they wished to see documents which supported the decision taken by BISA in respect of coverage. To address the families' wishes, we sought BISA's approval for the release of relevant documentation relating to the coverage decision. We are grateful to BISA for authorising the release of this documentation." The Statement went on to list and append BISA's coverage denial letter to LaMia dated February 21, 2017; a letter from BISA to a local prosecutor's office in Bolivia, dated January 10, 2017; and the 2016-2017 insurance policy. The Statement explained that "[t]his documentation is provided for the purpose of assisting survivors, families and their representatives with their decisions regarding Payments from the Fund, and we would be grateful if the documents could be treated as confidential to those parties."

98. In our communications with Tokio Marine, we repeatedly made clear that if our clients were to consider settling our claims against the insurers/reinsurers—i.e., if they were to sign a release of those parties in exchange for payment of the humanitarian assistance monies—we could not agree to release our clients' claims against LaMia. We explained that if we were to accept the reinsurers' position of no coverage, that would mean the existence of significant liability on the part of the broker that placed the insurance coverage, AON. And in order to proceed against

AON on professional negligence claims, our clients could not release all claims against LaMia. This is because, under Florida law, a tort victim bringing a professional negligence claim against a broker for negligent failure to procure adequate insurance must first obtain a judgment against the inadequately insured tortfeasor.

99. Under Florida law, our clients' only option to ensure the preservation of all claims against other negligent actors, including AON, would be the execution of a "covenant not to execute" (not a release) against LaMia coupled with a release of all claims against the reinsurance/insurance entities.

100. Tokio Marine repeatedly requested that we provide copies of the draft Coblentz agreement we hoped to negotiate with LaMia and other defendants in the Florida action. Accordingly, we provided copies of these draft documents to Tokio Marine initially on March 31, 2019—even before our substantive discussions with LaMia began. [SCM1/393]. Put another way, Tokio Marine's counsel considered and provided input on these documents before they were submitted by us to Tokio Marine's insured as part of our settlement discussions.

101. In total, I along with several of my colleagues had dozens of telephone conferences, numerous meetings, and exchanged countless emails with Tokio Marine regarding the settlement agreement with LaMia and the release that Tokio Marine hoped to obtain to protect itself and the other reinsurers. In October 2019, our office circulated another copy of the consent judgment and covenant not to execute terms we were negotiating with LaMia to Tokio Marine. We notified Tokio Marine when a settlement agreement was reached with LaMia.

102. A final sticking point in our negotiations with Tokio Marine was its insistence that our clients indemnify the reinsurers for any exposure it could face as a result of actions brought by governmental entities. Consistently and repeatedly, in discussions that spanned years, we told Tokio Marine that we could never agree to have our clients bear the risk of an exposure they do not control. We were clear that under no circumstances could our clients be responsible for actions taken by third parties, including governmental entities, against the reinsurers. That was the only responsible position for any attorney to take, but it was not deemed acceptable to the reinsurers.

103. The Plaintiffs reached an agreement by February 2020 with LaMia on a Coblentz agreement that Tokio Marine had extensively reviewed and considered. In the agreement, LaMia would admit its liability and consent to judgments against it in negotiated amounts, in exchange for Plaintiffs' covenant not to execute on LaMia's personal assets. The agreement assigned LaMia's rights to proceed against AON and reserved onto the Plaintiffs their right to collect on the judgments against any other financially responsible entity.

104. By August 2020, our clients had, for years, attempted to reach a resolution with Tokio Marine. At that point, we no longer felt we could continue to accommodate Tokio Marine's extensive efforts to protect itself from exposure, including its conduct in omitting material information bearing on the existence of coverage, in making unreasonable demands of our clients in exchange for a sum of money ($225,000) that does not come close to compensating them for their damages or even to the insufficient policy limits in the flight insurance policy, in attempting to negotiate a

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

deal that would foreclose any meaningful recovery for our clients against third parties including AON, and in insisting that our clients bear Tokio Marine's risk of exposure in litigation brought by governmental entities not subject to our clients' control. Accordingly, Plaintiffs moved to enforce the settlement agreement they had reached with LaMia and obtained judgments against the Florida defendants totaling $844 million.

105. Under Florida law, the entry of judgments against LaMia was a necessary pre-requisite to our clients' lawsuits against AON and the reinsurers. The judgments were years in the making. They were the consequence of Podhurst's significant efforts both in adversarial litigation on disputed issues of law and in hours of settlement negotiations with LaMia. Having obtained these judgments against LaMia, our clients' derivative legal claims against AON and the reinsurers are ripe. These claims are critically important to our clients. To date, our clients have not recovered any compensation for the damages they have suffered from any responsible party.

VII. The Florida proceedings

106. I represent 43 victims of the Chapecoense air disaster. Several other attorneys at the Podhurst firm assist me in this representation. Of our 43 clients, 37 are the families of victims who lost their lives of the crash. Specifically, in such cases, our clients are the lawfully appointed representatives of the estates of the deceased victims of the crash. The remaining 6 clients are individuals who were injured in the crash. The deceased and injured individuals we represent include soccer players, a personal trainer, a team doctor, an attorney, team executives, and crew members, among others.

107. Our clients are citizens and residents of Brazil, Paraguay, and Venezuela.

108. Most of our clients in this matter first retained us in early 2017 pursuant to written contracts. Some of our clients retained us in 2018. Since the inception of these representations, we have communicated regularly with our clients, including through detailed update letters. In each case, we also have local co-counsel in Brazil, who are in regular contact with our clients, and with whom we communicate regularly.

109. We specifically communicated regularly and in detail with our clients during the claims-handling and settlement negotiations that counsel for Tokio Marine undertook in 2017 through 2019.

110. Pursuant to our representation of each of these clients, we have authority to file suit on behalf of our clients, to litigate and if appropriate settle claims arising from the accident, and to defend our clients against the proceedings filed in England by AON and Tokio Marine. Our clients retained us with the clear understanding and expectation that we would file suit on their behalf in Florida.

111. All of our clients have retained us on a contingent-fee basis, pursuant to written representation agreements that specify the fee arrangement, explain to the client his/her rights, and detail the scope of the representation. Florida's substantive laws and bar rules permit contingent-fee arrangements and also impose some regulations on those arrangements. All of our client contracts comply with applicable laws and regulations. Indeed, contingent-fee arrangements of this type

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

are common throughout the United States, and throughout our firm's more than fifty-year history, the overwhelming majority of our legal work has been on a contingent-fee basis. Our clients be unable to pay Podhurst on a private fee or hourly fee basis.

112. Through us as counsel, our clients have elected to file suit in Florida. Among other reasons, this is because of LaMia's strong connections to Florida, the relative efficiency of Florida's civil justice system, and Florida courts' familiarity with aviation disaster litigation, among other factors. Key witnesses and parties reside in South Florida including Loredana Albacete and Marco Antonio Rocha.

113. On November 27, 2018, Podhurst filed a lawsuit on behalf of 43 victims of the Chapecoense Air Disaster against LaMia, Kite, Ricardo Albacete, and Marco Antonio Rocha.

114. Because LaMia's insurers and reinsurers refused to defend it, LaMia was forced to seek out personal counsel to represent it in the Florida litigation. I will note that, under Florida law, an insurer's outright refusal to defend an insured is a rare occurrence due to the fact that "[a]n insurer's duty to defend is distinct from and broader than the duty to indemnify." *Lime Tree Vill. Cmty. Club Ass'n v. State Farm Gen. Ins. Co.*, 980 F.2d 1402, 1405 (11th Cir. 1993). The insurer must defend when the plaintiffs' complaint alleges facts which could *potentially* bring the suit within policy coverage, and if the allegations of the complaint leave any doubt as to the duty to defend, the question must be resolved in favor of the insured. *See id.* Because Florida law requires courts to interpret "any ambiguities" in an insurance contract "against the insurer and in favor of coverage," *U.S. Fire Ins. Co. v. J.S.U.B., Inc.*, 979 So.2d 871, 877 (Fla. 2007), an insurer's determination of no coverage, even if it is a reasonable interpretation of the policy, will not bar coverage if the policy is fairly susceptible to an interpretation that coverage exists. Accordingly, the typical procedure that insurers follow in cases where the existence of coverage is debated is to provide the insured a defense under a reservation of rights and file a declaratory judgment action. In the declaratory judgment action, the insurer will seek a judicial decree as to whether it owes a duty to defend and indemnify its insured under the policy. In the meantime, until and unless a declaratory judgment is entered in the insurer's favor, the insurer will appoint counsel to defend the insured in litigation.

115. LaMia and Marco Antonio Rocha, LaMia's principal, were represented in the litigation by Miami-based lawyer Arturo Bravo, Esq. On his clients' behalf, Mr. Bravo waived service of process on April 24, 2019. Mr. Bravo began engaging in settlement discussions with Plaintiffs' counsel by at least May 2019.

116. In the meantime, Mr. Bravo, on behalf of his clients LaMia and Mr. Rocha, filed a motion to dismiss the Plaintiffs' complaint on the grounds that Colombia, rather than Florida, was a more convenient forum for adjudicating the case. The Miami-Dade Circuit Court heard argument on and denied LaMia's motion on August 21, 2019, concluding that Miami was the appropriate forum for the case to proceed. Accordingly, the defendants answered the complaint in September 2019.

117. Having lost on its motion to dismiss Plaintiffs' complaint on *forum non conveniens* grounds, LaMia through its counsel began to engage in more productive discussions with Plaintiffs regarding the possibility of settlement. LaMia's liability

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

was clear, the plaintiffs' economic and non-economic damages were indisputably significant, and LaMia's reinsurers had denied their responsibility to defend and indemnify the airline. It is precisely in this scenario when courts allow the insured-defendant and the third-party plaintiffs to enter into what is known as a "Coblentz" agreement, named after the seminal case *Coblentz v. Am. Sur. Co. of New York*, 416 F.2d 1059 (5th Cir. 1969). The settlement device allows the insured and the injured claimant to enter into an agreement whereby the claimant obtains a negotiated consent judgment against the insured, and the claimant covenants not to execute on the consent judgment against the insured's personal assets.

118. I, along with colleagues in my office, conferred at length by telephone, email, and in-person with Mr. Bravo regarding the proposed Coblentz agreement to be entered. The negotiations lasted from approximately May 2019 until March 2020. Extensive in-person meetings to discuss specific damages information and settlement values were held on May 6 and September 4, 2019. During those meetings, I reached agreements on the settlement amounts for each of the clients I represent, including by utilizing multi-factor formulas for determining fair, reasonable, and agreed-upon settlement amounts for all the claimants based on each of their particular circumstances. As I mentioned earlier, most of the deceased victims I represent were very young, high wage-earning athletes who left behind spouses and young children. Some of my clients were grievously injured in ways that require years of expensive medical care and cause immeasurable pain and suffering. Under any potentially applicable law—whether Florida law or the law of the plaintiffs' domiciles—the settlement values that were agreed upon each represent a fair, even conservative, estimation of the Plaintiffs' recoverable damages.

119. Our clients entered into settlement agreements with LaMia, as well as the owner of the subject aircraft, and individual principals of LaMia. Specifically, our clients entered into Coblentz agreements with these entities, which included provisions for consent judgments against LaMia, specific provisions regarding the amount of each Plaintiff's damages arising from the subject accident, and an assignment of those LaMia's rights against AON or any other insurance broker related to the accident. *See Coblentz v. Am. Sur. Co. of N.Y.*, 416 F.2d 1059 (5th Cir. 1969). *See also Comm. Ins. Consultants, Inc. v. Frenz Enters., Inc.*, 696 So.2d 871, 872 (Fla. 5th DCA 1997) (third party may seek to recover against tortfeasor's insurance broker after being successful in its action against tortfeasor).

120. The Plaintiffs agreed that, in exchange for LaMia's admission of liability and agreement to have judgments entered against it in specified amounts, the Plaintiffs would covenant that, although the judgments shall remain in existence and LaMia would be liable on them, the Plaintiffs would not execute on the judgments. The agreements also provided that Plaintiffs would "seek satisfaction of any judgment" from the flight insurance brokers involved in placing in the policy "or any other party liable to satisfy such judgment except" LaMia, Mr. Rocha, Mr. Albacete, and Kite.

121. After reaching a final agreement to enter into a Coblentz agreement, LaMia's personal counsel, Mr. Bravo, advised Plaintiffs' counsel that he was withdrawing from the case. At a hearing on April 23, 2020, the Miami Court ordered that LaMia should obtain new counsel to represent it. LaMia failed to do so. Because LaMia

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

failed to obtain new counsel to defend it in the proceedings, the Miami-Dade Court entered a default judgment against LaMia on June 29, 2020.

122. On June 30, 2020, Plaintiffs filed a motion with the Miami-Dade Circuit Court for enforcement of the settlement agreement—the Coblentz agreement—it had reached with the defendants. The motion explained that, as an agent acting on behalf of his clients, Mr. Bravo had bound his clients to the terms of the Coblentz agreement the parties had negotiated.

123. The Miami-Dade Circuit Court held an evidentiary hearing on Plaintiffs' motion to enforce the settlement agreement, and it concluded, under uncontroversial principles of contract law, that the parties had reached an enforceable settlement agreement. Accordingly, the Court entered final judgments in all 43 cases against LaMia, Kite, Rocha and Albacete consistent with these settlement agreements. The judgments were entered on August 12, 2020.

124. Two days after the judgments were entered, and unbeknownst to Plaintiffs and their counsel, Tokio Marine filed its initial claim form in this Court against LaMia, BISA, and others.

125. The final judgments against LaMia and others in the original Florida wrongful death action gave rise to Plaintiffs' cause of action against the AON and Tokio Marine. On August 11, 2020, the Plaintiffs filed a motion for leave to file a third-party complaint against LaMia's insurer, reinsurers, and AON. A hearing on the motion was set for September 1, 2020. On the day before the hearing was to take place, and before it was even a named party in the lawsuit, Tokio Marine voluntarily appeared in the lawsuit and filed a notice of removal of the case to federal court.

126. In November 2020, and unbeknownst to Plaintiffs and their counsel, Tokio Marine added the 43 Plaintiffs to its request for an interim anti-suit injunction. Despite that it was engaged in litigation with Plaintiffs in Florida, Tokio Marine did not notify the Plaintiffs or their counsel of its efforts to have this Court initiate parallel proceedings to the Florida proceeding. Nor did Tokio Marine notify the federal court in Florida of its efforts in the UK directed at the jurisdiction of the Florida federal and state courts—no mention of it in any of the several briefs and status reports filed in the federal proceeding.

127. During the brief pendency of the Florida action in federal court, Tokio Marine indicated in a filing that it intended to collaterally attack the judgments entered in the Florida proceeding, alleging that the judgments were "void." [SCM1/394]; D.E. 10, *De Souza Lima et al. v. Linea Aerea Merida Internacional de Aviacion et al.*, No. 20-cv-23531 (S.D. Fla.). After considering Tokio Marine's filings, the federal court ruled that Tokio Marine's removal of the Florida case to federal court was improper, in part because the reinsurer had voluntarily and prematurely appeared in the lawsuit and sought affirmative relief to which it was not entitled.

128. On February 1, 2021, the federal court granted Plaintiffs' motion to remand the case back to the jurisdiction where it had been pending.

129. Less than two weeks later, on February 12, 2021, Tokio Marine, which still had not been named a party in the lawsuit, filed a motion to transfer the Florida case to the complex business litigation section in Miami-Dade County, Florida. Tokio Marine

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

attended a hearing on that motion, which was denied by the administrative law judge in Miami-Dade presiding over such matters.

130. On March 12, 2021, Tokio Marine moved for an anti-suit injunction in this Court and also moved for leave to serve our clients by alternative means.

131. On March 16, 2021, the Plaintiffs were set for the hearing of their long-pending motion for leave to file a third-party complaint. The hearing was scheduled for March 25, 2021. In response to Plaintiffs' filing the notice of hearing, and despite that it was not yet a named party in the lawsuit, Tokio Marine wrote an email to me and my colleague advising us that it was not available for the hearing date we noticed and requesting the "courtesy" that we "confer" with Tokio Marine counsel on the scheduling of hearings in the case. Tokio Marine still did not advise us that it was simultaneously seeking an anti-suit injunction that would deprive Plaintiffs of the opportunity to go forward with the hearing altogether, and Plaintiffs were still unaware of Tokio Marine's machinations in the UK. Of course, there is no requirement to coordinate hearing dates with an entity that has not yet been named a party in the lawsuit. But in the spirit of cooperation, we agreed to re-set the hearing for a mutually convenient time.

132. Without disclosing its intention to deny the Plaintiffs access to the Court in which they had litigated for over two years, Tokio Marine's counsel provided their availability for a rescheduled hearing on Plaintiffs' motion for leave to amend their complaint in April 2021, weeks after the March 25 date Plaintiffs had selected. Notably, Tokio Marine selected an alternative date that would fall *after* the March 31, 2021 hearing scheduled in this Court on Tokio Marine's petition for an anti-suit injunction. In other words, as Tokio Marine asked Plaintiffs' counsel for courtesies in rescheduling a hearing to accommodate Tokio Marine counsel's purported unavailability, it was simultaneously seeking to prevent the Plaintiffs from going forward with the hearing altogether in a parallel proceeding that it did not disclose.

133. Plaintiffs and their counsel first learned that Tokio Marine had initiated this proceeding in the UK on March 31, 2021 via email from Leon Taylor of DLA Piper, counsel for Tokio Marine.

VIII. AON and Tokio Marine's proceedings in this Court

134. Our law firm first became aware that AON and Tokio Marine had initiated proceedings against our clients in England in late March 2021, when AON and Tokio Marine purported and/or attempted to serve our clients through delivery to our office of materials related to the proceedings. At the time that these materials were delivered, our office was closed due to the COVID-19 pandemic and none of the attorneys directly involved in the LaMia matter were present in Miami.

135. Since then, we have retained Penningtons Manches Cooper as well as Queen's Counsel Ben Elkington to assist in representing our clients in this honorable Court.

OUR CLIENTS' CLAIMS AGAINST AON AND TOKIO MARINE

136. Our clients have, and intend to assert, the following claims against AON and Tokio Marine as set out below, and in the draft amended complaint exhibited to this witness statement [SCM1/529 - 597]. In the event anti-suit injunctions granted by

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

the English court are lifted, we will file a document in the form of, or similar to, the draft amended complaint.

IX. Claim against AON for negligent procurement of insurance

137. At all times material, AON Limited UK, in its capacity as an insurance broker, was responsible for procuring sufficient and adequate flight insurance and reinsurance for LaMia. As an insurance broker, AON had a duty to ensure that LaMia had the appropriate insurance coverage commensurate with LaMia's express requests and known or reasonably knowable business needs. *See, e.g., Caplan v. La Chance*, 219 So.2d 89, 90 (Fla. 3d DCA 1969). This duty is not derived solely from AON's contractual obligations to LaMia, but is also a duty sounding in tort, and arising from AON's undertaking to procure insurance. *See Sheridan v. Greenberg*, 391 So.2d 234 (Fla. 3d DCA 1980). Indeed, under Florida's common law, insurance brokers owe insureds a fiduciary duty. *See Southtrust Bank v. Exp. Ins. Serv., Inc.*, 190 F. Supp. 2d 1304, 1308 (M.D. Fla. 2002); *Wachovia Ins. Servs., Inc. v. Toomey*, 994 So.2d 980, 989 (Fla. 2008).

138. Moreover, Florida law recognizes that a third-party victim may assert a cause of action directly against a tortfeasor's insurance broker. *See Hamer v. Kahn*, 404 So.2d 847 (Fla. 4th DCA 1981). *See also Com. Ins. Consultants, Inc. v. Frenz Enter., Inc.*, 696 So.2d 871, 872 (Fla. 5th DCA 1997) (third party may seek to recover against tortfeasor's insurance broker after being successful in its action against tortfeasor).

139. AON knew or reasonably should have foreseen that the failure to exercise reasonable care in any of its duties as an insurance broker to procure insurance on behalf of LaMia created a broad zone of risk that posed a general threat of harm to the occupants of LaMia's flights, among other persons.

140. Upon information and belief, at the time of issuance of the 2016-2017 policy, LaMia did not know about the geographic exclusion for Colombia, much less about the likelihood that the insurers and/or reinsurers would deny coverage on that basis. And LaMia's failure to anticipate the insurers and reinsurers' later invocation of that exclusion does not bar a claim for negligence on the part of AON. *See, e.g., Miles v. AAA Ins. Co.*, 771 So.2d 607, 608–09 (Fla. 3d DCA 2000) (failure of insureds to read policy does not completely preclude recovery against broker).

141. Moreover, our investigation reveals that prior to the accident, LaMia, AON and the Reinsurers shared an understanding that the purported Colombia exclusion would not bar coverage for flights to Colombia. Namely, in May of 2016, AON's local affiliate conveyed to LaMia that Tokio Marine and the other Reinsurers did not believe that a flight to Medellin, Colombia would violate any terms of the policy or otherwise preclude coverage. See *id.* Indeed, in the context of the May 2016 endorsement to the policy, LaMia might reasonably have understood this message to constitute formal notice that any purported geographic exclusion for Colombia had been rescinded.

142. AON negligently failed to secure adequate and sufficient insurance for LaMia. For example, as detailed above, AON UK Limited knew that LaMia was highly likely if not certain to fly to Colombia. It was a likely destination for LaMia's soccer-team flights and an express destination for one of LaMia's prospective flights for an

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

Argentinian soccer team scheduled to play a match in Medellin. Despite AON's knowledge of LaMia's near-certain business in Colombia, the flight insurance policy that AON UK Limited brokered and obtained on LaMia's behalf purports to contain a territorial exclusion for accidents that occur in Colombia. AON did not fully explain the purported Colombia exclusion to LaMia or its impact on coverage. Such explanation was warranted given that the exclusion was a notable change from LaMia's prior AON-brokered insurance policies.

143. The policy also had insufficient policy limits to cover the foreseeable and expected claims of travelers on board LaMia flights, including our clients. Although LaMia was aware of the policy's limits before entering into the policy contract, AON failed to properly advise LaMia of the extremely high risk of an excess judgment given that LaMia's business consisted of flights for soccer teams, which almost by definition entail a large number of passengers with significant incomes.

144. Had AON properly complied with its aforementioned duties, it would have procured an insurance policy that was at least commensurate with LaMia's most basic needs, e.g., coverage for flights in South American countries including Colombia. The flight insurance policy AON UK Limited ultimately obtained left LaMia exposed in numerous respects, and it deprived our clients of obtaining compensation for their significant injuries and damages.

145. Moreover, had AON properly advised LaMia of the risks of an excess judgment, LaMia may well have never operated the subject flight at all.

146. Because of AON UK Limited's negligence in negotiating and obtaining an insufficient insurance policy on behalf of LaMia, our clients have obtained an excess judgment against LaMia, and may now proceed directly against AON to recover that judgment. *See Com. Ins. Consultants, Inc.*, 696 So.2d at 872.

X. Claim against Tokio Marine and the Other Reinsurers to enforce the consent judgments against LaMia

147. Our clients intend to assert this claim in the alternative to their claims against AON.

148. In Florida, when a tort victim obtains a judgment against an alleged tortfeasor/insured, the victim may then assert a claim to collect on that judgment from the tortfeasor's insurer. Such claims have three basic elements that the tort victim/plaintiff has the burden of proving: the existence of coverage, the insurer's wrongful refusal to defend the claim, and the reasonableness of the settlement between the tort victim and the alleged tortfeasor. *See U.S. Fire Ins. Co. v. Hayden Bonded Storage Co.*, 930 So.2d 686, 691 (Fla. 4th DCA 2006).

149. Importantly, there is no requirement that the insured/tortfeasor formally assign its rights against its insurers to the tort victim. *See Rosen v. Fla. Ins. Guar. Ass'n*, 802 So.2d 291, 294 (Fla. 2001). Moreover, the fact that the plaintiff/tort victim may covenant not to execute on any judgment against the insured/tortfeasor does not extinguish the insured/tortfeasor's liability, nor does it bar the plaintiff/tort victim's cause of action against the insurer. *See id.* at 295.

150. Our clients and LaMia entered into a settlement agreement, which provided for entry of a judgment in favor of our clients and against LaMia in amounts totaling $844 million. As part of that agreement, LaMia admitted liability. The issues of

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

liability and the full extent of our clients' damages have been resolved in this binding settlement agreement, and thus our clients' claims against LaMia's insurers are ripe and have accrued.

151. At all material times, LaMia's insurers and reinsurers have refused to defend claims against LaMia arising from the Chapecoense crash. Under Florida law, an insurance company "acts at its peril in refusing to defend its insured and will be held responsible for the consequences." *Fla. Farm Bureau Mut. Ins. Co. v. Rice*, 393 So.2d 552, 556 (Fla. 5th DCA 1980).

152. Tokio Marine and the Other Reinsurers acted as LaMia's true insurers on the 2016-2017 policy: they negotiated the terms of the policy, they held all the risk on the policy, they solicited and received information about LaMia's activities even after the policy was already in place, and they assumed full responsibility for claims-handling under the policy after the accident.

153. Florida courts recognize that reinsurers may assume liabilities typically borne by insurers in several scenarios, among others: where the reinsurer assumes the insurer's liabilities, *see Banco Ficohsa v. Aseguradora Hondurena, S.A.*, 937 So.2d 161, 165 (Fla. 3d DCA 2006), *see* also Restatement (Second) of Torts § 324A; and where the insurer acts as the agent of the reinsurer, *see Law Offices of David J. Stern P.A. v. SCOR Reinsurance Corp.*, 354 F. Supp. 2d 1338, 1344 (S.D. Fla. 2005).

154. Here, Tokio Marine and the Other Reinsurers assumed the duties and liabilities of BISA. Tokio Marine and the Other Reinsurers also assumed a principal-agent relationship with BISA, wherein BISA was merely a conduit for the Reinsurers' activities and interests related to LaMia's insurance policy, and BISA acted for and on behalf of the Reinsurers.

155. Accordingly, Tokio Marine and the Other Reinsurers are liable to LaMia and to our clients to the same and full extent of BISA's liabilities, and had legal duties to act in good faith toward LaMia.

156. Specifically, Tokio Marine and the Other Reinsurers had a good-faith duty to LaMia to properly handle the claims against LaMia arising from the subject accident. Among other things, Tokio Marine and the Other Reinsurers had duties to defend the claims against LaMia, to properly investigate those claims, and to reasonably attempt to settle those claims within the applicable policy limits.

157. The 2016-2017 policy provided coverage for claims arising from the subject accident, including the claims settled between LaMia and our clients and which are now subject to final judgments of this Court.

158. To the extent that BISA, Tokio Marine, and/or the Other Reinsurers assert the geographic exclusion as a coverage defense, they could have and should have nevertheless defended the claims against LaMia pursuant to a reservation of rights as to this purported coverage defense. Moreover, the May 2016 endorsements and the May 2016 emails between Ms. Albacete and AON's Bolivian affiliate make clear that all relevant insurance entities did not view a flight to Medellin as violating the

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

terms of the policy and indeed that the insurers and reinsurers likely rescinded the exclusion for Colombia. See *id.*

159. To the extent that BISA, Tokio Marine, and/or the Other Reinsurers assert other coverage defenses, they could have and should have nevertheless defended the claims against LaMia pursuant to a reservation of rights as to those purported coverage defenses. In any event, any other purported coverage defenses are also without merit. For example, any claim that coverage was not available under the policy based on a purported lapse in premium payment is without merit because, among other things, (1) the policy does not provide for automatic cancellation of coverage based on a lapse in premium payments; (2) the policy contains provisions that require opportunity to make up any late payments; and (3) the policy contains provisions requiring written notice before coverage is cancelled or terminated. Neither BISA nor the reinsurers advised LaMia that coverage would be cancelled based on any purported lapse in payment prior to the accident, and did not advise aviation authorities of any lapse in coverage, as they had done for the 2015-2016 policy.

160. Likewise, any claim that LaMia violated the terms of the policy because a flight for a soccer team was an aggravated liability risk has no foundation in the policy language, and in any event is impossible to square with the conduct of BISA and the reinsurers both before and after the issuance of the policy. BISA and the reinsurers were keenly aware at all times material that LaMia's business consisted almost exclusively of flights for soccer teams.

161. Finally, any claim that the conduct of the pilots was criminal or would otherwise void coverage under the policy is without merit and without foundation in the policy language.

162. Tokio Marine and the other reinsurers' refusal to defend the claims against LaMia was wrongful. Not only did Tokio Marine and the other reinsurers have an affirmative duty to defend the claims, but they also strove to circumvent their duties by settling their claims under the misleading guise of a "humanitarian assistance fund." Then, having had an opportunity to settle the claims against LaMia for the reasonable amount of $25 million—and indeed having received express demands from our clients to do so—Tokio Marine and the reinsurers again refused to settle or defend the claims.

163. Tokio Marine's wrongful and bad-faith conduct went further. Namely, Tokio Marine made representations to our clients and other claimants in the LaMia air disaster that Tokio Marine knew or reasonably should have known were false. For example, Tokio Marine has repeatedly represented that coverage under the policy was automatically suspended or terminated based on a brief lapse in LaMia's premium payments, but this coverage defense is entirely without foundation in the policy itself.

164. The settlement amounts reflected in the *Coblentz* agreements and consent judgments against LaMia were reasonable. Although a detailed description of each case is beyond the reasonable scope of this witness statement, suffice it to say that the vast majority of our clients' decedents were professional soccer players in their prime years, with high incomes and in many cases even higher earning prospects. Most of them tragically left behind a significant number of survivors, including wives

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

and children. Accordingly, the damages suffered by most of our clients would conservatively be in excess of $10 million in any given individual case.

165. The settlement amounts also reflect the culmination of good-faith negotiations and discussions between our firm, on behalf of our clients, and attorneys and representatives of LaMia. These negotiations took place over several months, specifically addressed the settlement amounts for each of our clients' cases, and ultimately resulted in final agreements that were enforced by the Court in Miami-Dade County and reflected in final consent judgments entered by that Court.

166. In short, as a result of Tokio Marine and the Other Reinsurers' breaches of their duties to LaMia, LaMia is now exposed to judgments significantly in excess of the insurance policy limits. And under Florida law, our clients are entitled to recover the full extent of these excess judgments.

XI. The applicability of Florida law to Plaintiffs' claims against AON and Tokio Marine

167. Our clients' claims against AON are tort claims. They are not derivative of and are not bound by any formal written contract that AON may have had with LaMia. In Florida, should a court be faced with a conflict of law question as to this claim, it would apply the law of the jurisdiction that has the most significant relationship to the occurrence and the parties under the principles as stated in the Restatement (Second) of Conflict of Laws § 6 (1971). Contacts to be taken into account in applying the principles of §6 include (a) the place where the injury occurred, (b) the place where the conduct causing the injury occurred, (c) the domicile, residence, nationality, place of incorporation and place of the business of the parties and (d) the place where the relationship, if any, between the parties is centered. Restatement (Second) of Conflict of Laws § 145.

168. Here, the balance of these factors points to Florida law. although the LaMia air disaster occurred in Colombia, the "injury" at the heart of the AON claim concerns AON's failure to procure adequate insurance for LaMia, and our clients' having obtained judgments against LaMia for which there is arguably no coverage.

169. The location of this injury, and the center of the relevant relationships between the parties, is Miami, Florida. Miami is the place from which LaMia, by and through Loredana Albacete, solicited insurance coverage and negotiated the terms of its insurance coverage. It is the place to which AON directed all of its brokerage activity, through its countless email exchanges with Ms. Albacete. It is also the place where our clients obtained judgments against LaMia. No other forum has as significant a relationship with the AON claims: Colombia is the location of the accident, but the liability issues arising from the accident have been settled and resolved, and Colombia otherwise has no meaningful relationship to the AON claim; Brazil is the home of the Chapecoense soccer team and many of our clients, but it otherwise has no relationship to this case, much less to the AON claim; Bolivia is LaMia's country of incorporation and the country where the policy was formally issued, but it otherwise has no meaningful connection to this case; finally, AON is

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

based in the United Kingdom, but otherwise lacks any meaningful connection with the AON claim.

170. Our clients' claims against Tokio Marine arise from (1) the judgments and admission of liability our clients obtained against LaMia in Florida, and (2) Tokio Marine's wrongful failure to defend the claims against its insured LaMia. Both elements of the claims center on Florida. Of course, our clients asserted claims against LaMia through litigation in Florida, and indeed through presuit negotiations that centered on Florida and partly took place in person in Florida.

171. Moreover, Florida courts and federal courts applying Florida's conflict-of-laws principles consistently hold that lawsuits concerning an insurer's failure to properly defend or settle a claim against its insured are governed by the law of the place of performance of the duty to defend and reasonably settle, *i.e.*, the place where the claims against the insured are brought. *See Webber v. Nat'l Gen. Assur. Co.*, 2015 WL 1190034, at *3 (M.D. Fla. Mar. 16, 2015) (citing cases).

172. The leading case on the issue was a Florida Supreme Court case: *Govn't Employees Ins. Co. v. Grounds*, 332 So.2d 13 (Fla. 1976), which held that Florida law should apply to the bad faith action because "the obligation of the contract breached by [the insurance carrier] was the obligation to provide [the insured] with a good faith defense to the action . . . the place of performance was Florida, where the cause of action against the [insured] was maintained and was defended . . . ." *Id.* at 14-15. The holding has been reaffirmed in numerous subsequent cases. For example, in *Shin Crest PTE, Ltd. v. AIU Ins. Co.*, 2008 WL 728388 (M.D. Fla. 2009), in a suit against a Taiwanese manufacturer of a defective chair, the court applied Florida insurance bad faith law, despite the fact that the parties had agreed in the insurance contract that Taiwanese law governed breach of contract and declaratory judgment claims on the contract. Relying on *Grounds*, the court concluded that "matters concerning performance are governed by the law of the place of performance." *Id.* at *2. Florida was the place of performance "because that is where the lawsuits against [the insureds] were maintained and defended . . . ." *Id.*

XII. The jurisdiction of Florida courts over Plaintiffs' claims against AON and Tokio Marine

173. Florida law has spoken on the issue of jurisdiction in circumstances similar to those presented here. In *Virginia Farm Bureau Mutual Ins. Co. v. Dunford*, 877 So.2d 22 (Fla. 4th DCA 2004), for example, the tortfeasor resided in Virginia and was insured under a liability policy issued in Virginia. Interpreting Florida Statutes § 48.193(1)(g), which provides for jurisdiction where a defendant is alleged to have breached a contract by failing to perform acts in Florida that were required under the contract to have been performed in Florida, the court held that defending the insured in a Florida court was "a contractual obligation to be performed in Florida." *Id.* at 23-24. Notably, the court distinguished two cases relied upon by the carrier because neither case involved what is present in this case—"excess judgments resulting from bad faith occurring in the state in which the suit against the insured was filed." *Id.* at n.1. The court indicated again in conclusion that the insurer's breach of any duty under the contract occurred in the state where a judgment was obtained against the insured, not necessarily the state where the claimant resided:

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

"[The carrier] should have foreseen that a breach of that duty in Florida, resulting in a Florida judgment, would subject it to being haled into a Florida court." *Id.* at 25.

174. The *Dunford* decision is merely illustrative of a line of Florida cases recognizing that it is appropriate to exercise jurisdiction over an insurer in a third-party bad faith action where the insurer breaches a contractual duty to defend its insured in Florida. *See Betzoldt v. Auto Club Group Ins. Co.*, 124 So.3d 402 (Fla. 2d DCA 2013) (holding that a Michigan insurer, which issued insurance policies only to Michigan drivers, was subject to personal jurisdiction in Florida in a third-party bad faith case arising out of the Michigan insured's car crash in Florida).

175. At all times material, AON UK Limited engaged in substantial and not isolated activity within Florida. AON UK Limited has continuous and systematic business contacts in Florida that are extensive and pervasive. Among other things, AON and its affiliates maintain offices in Florida, have agents and representatives in Florida, and solicit business in Florida. Specifically, AON UK Limited operated and did business in Florida with respect to the events giving rise to this lawsuit, including by, among other things:

i. Contracting to procure insurance for LaMia, whose officers and agents operated and resided in Miami, Florida at the time the negotiations and written and/or implied contract to procure insurance were entered into.
ii. Communicating directly, knowingly and extensively with Miami-resident Loredana Albacete, who was primarily responsible for securing insurance on behalf of LaMia, on the subject of the procurement of the subject flight insurance policies.
iii. Acting as insurance broker for flight insurance policies within a policy territory, which included all territories within the United States of America, *see, e.g., ESAB Grp. Inc. v. Zurich Ins. PLC*, 685, 691 (4th Cir. 2012).

176. At all times material, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited engaged in substantial and not isolated activity within Florida. Tokio Marine Kiln Syndicates Limited has continuous and systematic business contacts in Florida that are extensive and pervasive. Specifically, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited operated and did business in Florida with respect to the events giving rise to this lawsuit, including by, among other things:

i. Contracting to provide a flight reinsurance policy that named as an insured LaMia, whose officers and agents operated and resided in Miami, Florida at the time the negotiations took place and the subject flight insurance and reinsurance policies were entered into;
ii. Communicating directly and/or through AON with Loredana Albacete, who was primarily responsible for securing insurance on behalf of LaMia, on the subject of the subject flight insurance policies in Miami, Florida, where Loredana Albacete resided;
iii. Providing flight insurance within a policy territory, which included all territories within the United States of America, including Miami, Florida;
iv. Agreeing to cover accidents and furnish a defense to its insured within a policy territory, which included all territories within the United States of America, including Miami, Florida; and

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

v. Engaging in claims-handling in the aftermath of the subject accident in Florida, including by communicating through counsel extensively with Florida-based attorneys and sending legal representatives to Florida for claims-handling discussions and negotiations.

177. Moreover, Tokio Marine Kiln Syndicates Limited waived or abandoned any objection to this Court's exercise of personal jurisdiction by pre-emptively intervening in the instant action and seeking affirmative relief in this Court and a Florida-based federal court on several occasions, including by seeking to remove the instant action and seeking to transfer the instant action, among other things.

XIII. Prejudice to our clients

178. Our clients would be deeply prejudiced by a permanent anti-suit injunction prohibiting them from proceeding with their claims in Florida for several reasons. I point out only some of them below.

179. First, our clients have selected Podhurst to act on their behalf in litigation arising out of the Chapecoense air disaster. The victims' decision to place their trust in us, in the wake of unimaginable trauma and uncertainty, was not one casually made. Our clients trust us to seek justice on their behalf not only because of our record of success in the niche area of aviation disaster litigation, but also because we have built relationships with our clients, beginning weeks after tragedy struck their families and continuing for nearly five years. My colleagues and I have made several trips to Brazil to meet with our clients, and we have co-counseled with a network of Brazilian lawyers who help us ensure our clients' questions and concerns are always addressed. All of my colleagues and staff working with me on the case speak Portuguese or Spanish or both, making personal communications with our clients over the years that much easier. If this Court were to grant the insurance entities' request for a permanent anti-suit injunction and force proceedings in the UK, Podhurst would be unable to represent the victims in the proceedings because Podhurst has no UK office and because Podhurst attorneys are not authorized to conduct litigation in the UK. Put simply, to grant a permanent anti-suit injunction would be to deny our clients their choice of counsel nearly five years into the representation.

180. Second, our clients have no connection to the UK, and they have neither the knowledge nor the resources to litigate their claims in the UK. In most instances, our clients are widows with young children who lost the breadwinner in the family. They have struggled emotionally and financially since the tragedy, and nearly five years later, they still have not been compensated for their losses. As I mentioned earlier, rules governing lawyers in the United States allow us to represent these victims on a contingent-fee basis—a regime that allows families to seek justice without having to pay up-front legal fees and costs they cannot afford. For example, in costs alone, Podhurst has expended nearly $500,000.00 USD to litigate our clients' claims, not including any of the thousands of hours of attorney and legal staff time. Our clients simply are not in a position to pay the costs of UK lawyers for litigation in the UK. The consequence of an anti-suit injunction, then, is not only

to deprive our clients of the lawyers they chose, but also to render them unable to obtain new counsel.

181. Third, Florida is the forum that our clients have selected, and it is the forum where our clients have litigated their claims for nearly three years. It is the jurisdiction where the judgments against LaMia were obtained, and it is the court best suited to determine the validity of those judgments if Tokio Marine and AON intend to challenge them, as they have suggested. Efforts by Tokio Marine and AON to collaterally attack the U.S. judgments in a UK court is, as a matter of public policy viewed from a US perspective, anathema to notions of international comity. Prohibiting our clients from proceeding in Florida would not only risk improperly barring them from having their claims heard and, if appropriate, compensated, but it would also be unnecessary: for the reasons outlined above, Florida is an appropriate forum for our clients' claims.

182. The significant prejudice to our clients by the imposition of a permanent anti-suit injunction overwhelms any potential prejudice to Tokio Marine and AON if this Court were to deny their request for an anti-suit injunction. For one, Tokio Marine and AON regularly conduct business and employ counsel in the United States, including in Florida. Indeed, Tokio Marine has already retained counsel, attorneys at DLA Piper, who have litigated these issues on Tokio Marine's behalf in the Florida federal and state court proceedings.

183. As noted above, our clients' choice of Florida as a forum to assert their claims against LaMia, Tokio Marine, AON and others is lawful and legitimate in this matter, at least under Florida's laws and procedures. But even if Tokio Marine and AON dispute those points, Florida's laws and procedures allow defendants to challenge the propriety of Florida as a venue, the convenience of Florida as a forum, and Florida's exercise of jurisdiction over them or over this matter. Although we believe these arguments would be without merit, Florida courts are experienced and capable in adjudicating these arguments, and would give a fair hearing to them.

184. Moreover, under Florida law and procedure, Tokio Marine and AON will have every opportunity to raise the substantive arguments on the merits of Plaintiffs' claims that it made before this Court. And trial court decisions on those legal arguments can be appealed to a panel of Florida appellate judges to conduct a *de novo* review.

185. To the extent Tokio Marine and AON attempt to argue that our clients' claims are unsupported or otherwise vexatious, those are arguments that can be made in Florida courts too. Indeed, under Florida Statutes §57.105, Tokio Marine and AON could be awarded a reasonable attorney's fee, including prejudgment interest, if the court were to find that the Plaintiffs' claims were either "not supported by the material facts necessary to establish the claim or defense" or "[w]ould not be supported by the application of then-existing law to those material facts." As I mentioned earlier, however, in Podhurst's fifty-year history, no Podhurst attorney has ever been sanctioned under this statute for the simple reason that our lawyers, as a rule, do not file frivolous or vexatious lawsuits. For the reasons I have outlined here, this case is no exception to our longstanding track record.

Statement of Truth

I believe that the facts stated in this witness statement are true. I understand that proceedings for contempt of court may be brought against anyone who makes, or causes to be made, a

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

false statement in a document verified by a statement of truth without an honest belief in its truth.

Signed .....

STEVEN CRAIG MARKS

Date 30 JUNE 2021

On behalf of: (6) – (48) the individuals listed at Schedule 1 to the Re-Re-Amended Claim Form
First Statement of S. Marks
Exhibit: SCM1
Date: 30 June 2021
CLAIM NO CL-2020-000467

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE
BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
COMMERCIAL COURT (QBD)
BETWEEN:

AON UK LIMITED

Claimant

- and -

(1) LAMIA CORPORATION SRL (ALSO KNOWN AS LÍNEA AÉREA MÉRIDA INTERNACIONAL DE AVIAVIÓN D/B/A LAMIA CORPORATION S.R.L)

(2) KITE AIR CORPORATION LIMITED

(3) MARCO ANOTONIO ROCHA VENEGAS

(4) RICARDO ALBERTO ALBACETE VIDAL

(5) LAMIA C.A. (PREVIOUSLY KNOWN AS LÍNEA AÉREA MÉRIDA INTERNACIONAL DE AVIAVIÓN C.A)

(6) – (48) THE INDIVIDUALS LISTED AT SCHEDULE 1 TO THE RE-RE-AMENDED CLAIM FORM

Defendant

FIRST WITNESS STATEMENT OF STEPHEN CRAIG MARKS

Penningtons Manches Cooper LLP
125 Wood Street
London
EC2V 7AW
Telephone: 020 7457 3000
Facsimile: 020 7457 3240
Ref: OCJ/RGM/4100409

Solicitors for (6) – (48) THE INDIVIDUALS LISTED AT SCHEDULE 1 TO THE RE-RE-AMENDED CLAIM FORM

23. Informações prestadas pela Chubb Seguros Brasil S/A em razão da 10ª reunião da CPICHAPE, onde foi ouvido o senhor Robert Wilson, Chief Underwriting Officer da Chubb Underwriting Agencies Limited ("Chubb Global Markets").

(i) Desde quando a CHUBB atua no mercado securitário brasileiro?

A CHUBB BRASIL atua no país desde 02/09/1991. O atual CNPJ da CHUBB BRASIL está ativo desde 21/05/1999.

(ii) Para além da Petrobrás, a CHUBB BRASIL mantém ou manteve apólices de seguro com quem mais da Administração Pública?

Encaminha-se em anexo a este documento arquivo com a lista de clientes da Administração Pública. (planilha sintética ao final)

(iii)No que diz respeito à Petrobras, desde quando a CHUBB BRASIL mantém relação securitária com a companhia? E com os demais clientes da Administração Pública?

Estima-se que a CHUBB BRASIL mantém relação securitária com clientes da Administração Pública desde sua fundação. Com a Petrobras, a relação existe desde 2000, conforme o seguinte histórico:

- *2000: Riscos de D&O emitida pela Inter Americana*
- *2005/6: Riscos Patrimoniais emitidos Joint Venture da Inter Americana com Unibanco AIG: 2005/2006*
- *2008: Junção do grupo Itaú Unibanco*
- *2014: Venda do portfólio de grandes riscos para Ace Seguradora*

• 2015: Compra da Chubb Seguros pela Ace Seguradora

• 2017: Incorporação da Chubb e Ace em uma única marca, a Chubb Seguros

(iv)Qual foi a receita de prêmio de seguro da CHUBB BRASIL nos últimos 10 anos?

R$ 24,7 bilhões.

(v)Especificamente em relação a Petrobras, qual foi a receita anual com prêmios de seguro da CHUBB BRASIL nos últimos 10 anos?

R$ 688 milhões (2,79% do total da receita CHUBB BRASIL).

(vi)Qual o valor anual segurado pela CHUBB BRASIL nos últimos 10 anos? Deste valor, qual a participação de clientes públicos? As apólices da Petrobras responderam por quanto?

Importância segurada Petrobras nos últimos 5 anos (de 2016 a 2020):

• Total mapeado: R$ 1,34 bilhões

• Observações importantes:

- ✓ *5% dos valores levantados não puderam ser confirmados, devido ao tempo necessário para identificar os documentos de suporte.*
- ✓ *Os contratos de CHUBB BRASIL com Petrobras são suportados por mecanismos de resseguro que repassam acima de 90% do risco a outras resseguradoras (em alguns casos 99% ressegurado). Conforme a dimensão do risco, a*

retenção de CHUBB BRASIL pode permanecer abaixo de 1% da importância segurada.

(vii)Qual o valor sinistrado assumido pela Chubb Brasil nos últimos 10 anos? Deste valor, qual a participação de clientes públicos? As apólices da Petrobras responderam por quanto?

•Sinistros ocorridos conforme apresentado nas demonstrações financeiras auditadas: R$ 13,09 bilhões

•Clientes da Administração Pública: R$ 757 milhões (incluindo Petrobras)

•Grupo econômico Petrobras: R$ 505 milhões

• Consideração importante: Os valores apresentados são o montante bruto dos sinistros. Ou seja, os valores que CHUBB BRASIL recebeu nos resseguros não estão compensados (sendo comparável com os valores representados de sinistros ocorridos).

Detalhe dos Clientes Ativos (item ii):

CNPJ	Segurado
191	BANCO DO BRASIL SA
1180000126	ELETROBRAS-CENTRAIS ELETR.BRASILEIRAS SA
360305000104	CAIXA ECONÔMICA FEDERAL
381056000133	BASE SERASA
394460021653	UNI├O FEDERAL PROC.GERAL DA FAZ. NACI
394460027180	MINISTERIO DA FAZENDA
394460027694	MINISTERIO DA FAZENDA
394601000126	SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA
624964000100	CIGAS - COMPANHIA DE GAS DO AMAZONAS.
628107000693	FUND ASSIST.SERV DO MINISTERIO FAZENDA
662091000120	Superintendência do Porto de Itajaí
662270000320	INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA - INMETRO.
1204099000106	FUNDACAO IBERE CAMARGO
1256678000100	COMPANHIA DE INTEGRAÇÃO PORTUÁRIA DO CEARÁ – CEARAPORTOS
1298583000141	TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA TERCEIRA REGIÃO
1409580000138	ESTADO DE GOIAS
1409697000111	BASE SERASA
1891441000193	TRANSPORTADORA BR GASODUTO BOLIVIA BRASIL SA TBG
2030715000112	AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES - ANATEL
2302101000142	EMAE EMPRESA METROPOLITANA DE AGUAS E ENERGIA S/A
2313673000208	AGENCIA NACIONAL DO PETROLEO, GAS NATURAL E BIOCOMBUSTIVEIS

2488507000161	TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO-17 REGIAO
2520619000152	TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4 REGIAO
2578421000120	TRT 1ª REGIÃO
2709449000159	PETROBRAS TRANSPORTE S.A - TRANSPETRO
2839639000190	TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 5ª REGIÃO
3141166000116	TRT 9ª Região
3533064000146	MUNICÍPIO DE CUIABÁ
3642342000101	BASE SERASA
3667884000120	SERVICO SOCIAL DO COMERCIO - SESC - ADM REG NO EST
3773524000103	TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 15 RE
3775069000185	SERVICO NACIONAL DE APREND. IND. - SENAI
3775159000176	SERVIÃO SOCIAL DA IND┌STRIA
3783850000100	SERVIÃO NACIONAL DE APRENDIZAGEM INDUSTR
4008342000109	FUVATES-FUNDACAO VALE DO TAQUARI DE EDUC
4312369000190	ESTADO DO AMAZONAS
4534053000143	FUNDACAO DE MEDICINA TROPICAL * DOUTOR HEITOR VIEIRA DOURADO *
4974325000126	CONSELHO REGIONAL DOS REPRESENTANTES COMERCIAIS NO ESTADO DO PARA
5054861000176	BASE SERASA
5288790000176	ESTADO DO MARANHAO - TRIBUNAL DE JUSTICA DO MARANHAO
5420123000103	JUSTICA FEDERAL DE PRIM. GRAU NO PARANA-
5853163000130	MUNICIPIO DE MARABA
6302492000156	TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE SÃO PAULO
6981176000158	CEMIG GERAÇÃO E TRANSMISSÃO S/A
6981180000116	CEMIG DISTRIBUIÇÃO S/A
7437996000146	FUNDACAO DE APOIO A UNIVERSIDADE FEDERAL DE SAO PA
7495643000100	FUND ORQUESTRA SINFONICA DO EST S PAULO
7607851000227	EMPRESA BRASILEIRA DE HEMODERIVADOS E BIOTECNOLOGIA - HEMOBRAS
7954480000179	SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE
8467115000100	COMPANHIA ESTADUAL DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA - CEEE-D
8761124000100	BASE SERASA
10663610000129	DESENVOLVE SP - AGENCIA DE FOMENTO DO ESTADO DE SAO PAULO S.A.
11274829000107	COMP. PAULISTA DE SECURITIZAÃ ├O - CPSEC
11431327000134	TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE PERNAMBUCO
13009717000146	BANCO DO ESTADO DE SERGIPE S/A
13100722000160	TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DA BAHIA
13937032000160	ESTADO DA BAHIA
14702767000177	CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DE SÃO PAULO – CAU/SP
15163587000127	DESENBAHIA AG.DE FOMENTO DO EST.DA BAHIA
16745465000101	BASE SERASA
17155730000164	COMPANHIA ENERGETICA DE MINAS GERAIS.
18240119000105	PM DE VARGINHA
18720938000141	FUNDACAO DE DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA
20971057000145	PROCURADORIA GERAL DE JUST.DE M.GERAIS
21154554000113	TRIBUNAL DA JUSTICA EST DE MINAS GERAIS
23274194000119	FURNAS-CENTRAIS ELETRICAS S.A.
27476100000145	TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESPÍRITO SANTO
28127603000178	BANESTES S.A. BANCO DO ESTADO DO E.SANTO
28538734000148	Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro
28741072000109	MUNICIPIO DE RIO BONITO
33000167000101	PETROLEO BRASILEIRO SA PETROBRAS
33000167000454	PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS
33000167012541	PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS
33000167013270	PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS
33000167014323	PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS
33000167019988	PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS
33000167057308	PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS
33000167100750	PETROLEO BRASILEIRO S A PETROBRAS
33541368000116	CHESF CIA.HIDROELETRICA DO SAO FRANCISCO
34028316000103	EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS - ECT
34274233000102	PETROBRAS DISTRIBUIDORA S/A

42422253000101	EMPRESA DE TEC. E INF. DA PREV. SOCIAL
42498600000171	SECRETARIA DE ESTADO DE AGRICULTURA E PECUÁRIA
43776517000180	CIA DE SANEAMENTO BAS DO EST SP SABESP
44608776000164	CEASA CAMPINAS
46374500000941	SECRETARIA DE ESTADO DA SAUDE
46377222000129	BASE SERASA
46395000000139	MUNICIPIO DE SAO PAULO
46482832000192	MUNICIPIO DE SAO SEBASTIAO
48197859000169	INFORMATICA DE MUNICIPIOS ASSOCIADOS S/A
51174001000193	SAO PAULO TRIBUNAL DE JUSTICA
56577059000100	FUNDACAO FACULDADE DE MEDICINA
56577059000606	FUNDAÇÃO FACULDADE DE MEDICINA
59949362000176	TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO
60453032000174	UNIVERSIDADE FEDERAL DE S ├O PAULO - UNI
60633674000155	INST PESQ TECN DO EST DE SP SA IPT
60886413000147	LIQUIGAS DISTRIBUIDORA SA
60933603000178	CESP - COMPANHIA ENERGETICA DE S ├O PAULO
62070362000106	COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SAO PAULO
63025530002662	UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
71584833000195	BASE SERASA
73759185000196	CIA DE GAS DO CEARA CEGAS
76276823000106	PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
76417005000186	Secretaria Municipal de Educação-CURITIBA
76483817000120	COMPANHIA PARANAENSE DE ENERGIA COPEL
76592559000110	CONSELHO REG. DE CONTABILIDADE DO PARANA
77821841000194	TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO PARANÁ
82519190002247	ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL SANTA CATARINA
86864543000172	COMPANHIA DE G┴S DE SANTA CATARINA - SC
91335315000145	CONSELHO REGIONAL DE MEDICINA DO RIO GRANDE DO SUL
92518737000119	TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 4 REGIAO
92953967000106	CENTRO DAS INDUSTRIAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO S
92998947000151	NUCLEO REGIONAL DO INSTITUTO EUVALDO LODI IEL-RS

24. Informações prestadas pela Chubb Global Market em razão da 10ª reunião da CPICHAPE, onde foi ouvido o senhor Robert Wilson, Chief Underwriting Officer da Chubb Underwriting Agencies Limited ("Chubb Global Markets").

> *1.Regarding the investigation relating to the reinsurance of the policy written by Bisa Seguros y Reaseguros SA da Bolívia ("BISA") for the aircraft LaMia CP 2933 ("LaMia"), Chubb Global Markets ("Chubb") respectfully informs the following.*
>
> *2.Firstly, Chubb reinforces that its position within the reinsurance is limited to its participation in the Liberty Aviation Consortium ("Consortium"), in which Chubb holds a minority share of Liberty's position. Therefore, Chubb is only involved with Liberty and*

Liberty, in turn, interacts with the leader of the reinsurance, Tokio Marine. In this sense, all information Chubb presents regarding the reinsurance were made available to Chubb by Liberty.

3.Furthermore, in response to the questions posed by Senator Izalci Lucas in the meeting of the Parliamentary Inquiry Commission ("CPI Chape") carried out on December 8th, 2021, Chubb presents the following information:

(i)What is the percentage of the reinsurance premium that was passed to Chubb? In dollars, how much does that represent?

The Chubb share of the reinsurance program is 1.125%. The total premium received by Chubb was $1,125.

(ii)Did Chubb participate as reinsurer on the previous insurance policies, that were in the amount of $50 million and $300 million? If so, what was the percentage of its participation?

Chubb has checked its records and can find no trace of a participation on any reinsurance of BISA in respect of LaMia on any other years.

(iii)What are the shares of the other reinsurers of BISA in respect of the La Mia account?

Chubb does not have information as to the shares and participations of other reinsurers of BISA beyond those involved in the Liberty Aviation Consortium. The Liberty Aviation Consortium participation is 22.5% of the overall reinsurance program. The 22.5% is shared:

Liberty Consortium Participants	Share of 22.5% Consortium Participation	Share of Total Reinsurance Program
Liberty	90%	20.25%
Hiscox	5%	1.125%
Chubb	5%	1.125%

(iv) Did Tokio Marine inform Chubb that the pilots were also LaMia's partners?

Chubb did not receive any information from Tokio Marine as to this matter or any other matters in relation to the reinsurance of BISA.

(v)Are there other documents or information sent by Tokio Marine to Chubb related to the insurance policy, such as its value changes, flight permits etc.?

No.

4.At last, Chubb once more declares its commitment, to the extent of the percentage of its risk, to support the reinsurance leader, Tokio Marine, in reaching na equitable settlement with the families of the victims of the plane crash investigated by CPI Chape.

25. Informações prestadas pela Associação Chapecoense de Futebol em razão da 12ª reunião da CPICHAPE, onde foram ouvidos dirigentes da mencionada equipe esportiva.

Balancetes de jan. a mar/2022:

	TOTAL MÊS 01/22	TOTAL MÊS 02/22	TOTAL MÊS 03/22
FLUXO	- 4.350.371	- 6.108.908	- 8.801.595
ENTRADAS - SAÍDAS	- 4.350.371	- 1.758.537	- 2.886.699
ENTRADAS TOTAIS	1.030.915	2.980.915	1.890.245
PATROCINIOS DIVERSOS	16.667	16.667	16.667
LICENCIAMENTOS/PLACAS/ESCOLINHA	90.115	90.115	94.445
RECEITAS FINANCEIRAS	3.800	3.800	3.800
PATROCINIO UMBRO	30.333	30.333	30.333
PARCELA GLOBO (DIREITO DE IMAGEM TV)	-	800.000	800.000
PROJEÇÃO DE SÓCIOS 2022	235.000	235.000	235.000
BILHETERIA DE JOGOS	10.000	60.000	65.000
PARTICIPACAO COPA DO BRASIL	-	1.100.000	-
PATROCINIO AURORA	350.000	350.000	350.000
PATROCINIO UNIMED	200.000	200.000	200.000
PATROCINIO BUGIO	95.000	95.000	95.000
DESPESAS TOTAIS	5.381.286	4.739.452	4.776.944
Fornecedores	683.147	598.277	666.010
Folha de Pagamento	982.582	982.582	982.582
Pagamento Clubes - Negociacao Atletas	12.500	37.500	37.500
Acordo Ex-Atletas	625.916	442.829	430.372
Acordo Ex-Funcionários	2.000	2.000	2.000
Fatura Cartão de Crédito	70.000	50.000	50.000
Terceiros - Prestadores de Serviço	113.952	103.952	103.952
Pagamento Comissão Empresários Atletas	75.925	75.925	74.925
Direito de Imagem	246.444	249.114	240.000
Futebol Feminino	16.667	16.667	16.667
Rescisão	720.886	9.915	7.595
FGTS Rescisão	38.241	-	-
Acordos Acidente Aéreo	406.343	409.150	416.301
Taxas e Impostos	144.700	144.700	144.700
Devolução Mútuo	440.317	340.317	140.317
Empréstimos e Financiamentos	308.178	568.036	568.036
Parcelamento de Impostos	179.238	179.238	179.238
Acordo Ex Treinadores	42.500	42.500	42.500
Cursos e Treinamentos	7.000	7.000	7.000
Despesas Viagens - Profissional	83.750	218.750	366.250
Despesas Jogos - Em casa	181.000	261.000	181.000
Premiação - Temporada 2022	-	-	120.000
	-	-	-

Demonstrativos de 2019 e 2018:

BALANÇO PATRIMONIAL - ATIVO
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019 E 2018
(Valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

ATIVO		CONTROLADORA		CONSOLIDADO	
		2019	2018	2019	2018
CIRCULANTE		**13.048**	**28.390**	**13.424**	**28.608**
Caixa e equivalentes de caixa	5	2.593	1.867	2.642	8.040
Contas a receber de patrocínios	6	6.795	21.663	6.795	21.663
Estoques		503	165	793	165
Outras contas a receber	7	1.674	61	1.911	61
Impostos a recuperar			12	-	12
Adiantamentos	8	933	303	933	303
Empréstimos a terceiros	9		3.956	-	-
Despesas antecipadas – AC	10	350	365	350	365
NÃO CIRCULANTE		**17.427**	**19.997**	**17.518**	**19.997**
Despesas antecipadas – ANC	10	584	982	584	982
Investimentos	11	129	109	124	109
Imobilizado	12	6.475	6.256	6.570	6.256
Intangível	13	10.239	12.710	10.239	12.710
TOTAL DO ATIVO		**30.475**	**48.387**	**30.942**	**48.605**

BALANÇO PATRIMONIAL - PASSIVO
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019 E 2018
(Valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

PASSIVO		CONTROLADORA		CONSOLIDADO	
	Nota	2019	2018	2019	2018
CIRCULANTE		**65.625**	**45.682**	**65.889**	**45.662**
Fornecedores		7.212	4.106	7.591	4.106
Obrigações sociais		9.609	5.926	9.640	5.926
Obrigações tributárias	16	1.332	1.711	3.385	1.711
Outras obrigações	17	28.503	11.809	32.342	11.809
Empréstimos	19	5.835		5.835	
Contrato de Concessão de Direitos	6	7.133	22.110	7.133	22.110
NÃO CIRCULANTE		**39.077**	**26.435**	**39.077**	**26.435**
Provisão para contingências	18	4.387	14.288	4.387	14.288
Obrigações tributárias	16	3.267	619	3.267	619
Contrato de Concessão de Direitos	6	5.400	7.035	5.400	7.035
Outras obrigações	17	23.845	4.493	23.845	4.493
Empréstimos	19	2.178		2.178	
PL Atribuído aos Não Controladores				(1)	
PATRIMÔNIO SOCIAL (PASSIVO A DESCOBERTO)	20	**(74.226)**	**(23.709)**	**(74.021)**	**(23.491)**
TOTAL DO PASSIVO		**30.475**	**48.387**	**30.942**	**48.605**

BALANÇO PATRIMONIAL – DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2019 E 2018

(Valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

		CONTROLADORA		CONSOLIDADO	
DRE - RESULTADO POR FUNÇÃO	Nota	2019	2018	2019	2018
Receita Operacional Líquida	21	73.465	75.130	73.901	75.130
Custos		-	-	(244)	
Resultado Bruto		73.465	75.130	73.656	75.130
Despesas Operacionais		(100.186)	(96.635)	(100.448)	(97.100)
Pessoal	22	(59.690)	(55.960)	(59.754)	(55.960)
Materiais		(646)	(601)	(671)	(601)
Manutenção		(1.622)	(1.216)	(1.622)	(1.216)
Jogos e competições	24	(8.535)	(7.917)	(8.535)	(7.917)
Terceiros	25	(9.959)	(10.557)	(9.978)	(10.557)
Perda de pq. Valor e depreciação		(728)	(743)	(794)	(749)
Direito de imagem	26	(15.460)	(15.460)	(15.460)	(15.460)
Gerais e ad	27	(2.792)	(2.878)	(2.820)	(2.878)
Tributárias		(754)	(607)	(808)	(1.373)
Resultado Antes das outras resultados operacionais		(26.701)	(21.505)	(26.792)	(21.970)
Outras Receitas Operacionais	29	1.344	1.626	1.344	1.626
Outras Despesas Operacionais	29	(21.365)	(19.346)	(21.277)	(19.350)
Resultado Antes das Despesas e Receitas Financeiras		(46.722)	(39.225)	(46.726)	(39.695)
Receitas Financeiras	28	364	969	392	1.206
Despesas Financeiras	28	(4.384)	(1.220)	(4.410)	(173)
Resultado Antes do Imposto de Renda e da Contribuição Social		(50.742)	(38.476)	(50.743)	(38.662)
IR e CSL		-	-	(13)	
Déficit do Exercício		(50.742)	(38.476)	(50.756)	(38.662)

3-02-2022 15:51 192.

Demonstrativos de 2019 e 2020:

ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
CNPJ Nº 83.018.788/0001-90
BALANÇO PATRIMONIAL - ATIVO
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020 E 2019
(Valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

ATIVO		CONTROLADORA		CONSOLIDADO	
		2020	2019	2020	2019
CIRCULANTE		**5.786**	**13.048**	**6.106**	**13.424**
Caixa e equivalentes de caixa	5	1.831	2.593	1.893	2.642
Contas a receber de patrocínios	6	1.864	6.795	1.864	6.795
Estoques		619	503	829	793
Outras contas a receber	7	656	1.874	705	1.911
Adiantamentos	8	458	933	458	933
Despesas antecipadas - AC	10	358	350	358	350
NÃO CIRCULANTE		**17.093**	**17.427**	**16.902**	**17.518**
Despesas antecipadas - ANC	10	242	584	242	584
Exigível a longo prazo	6	481	-	481	-
Investimentos	11	406	129	157	125
Imobilizado	12	6.239	6.475	6.297	6.570
Intangível	13	9.725	10.239	9.725	10.239
TOTAL DO ATIVO		**22.879**	**30.475**	**23.009**	**30.942**

As notas explicativas são parte das demonstrações financeiras.

ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL
CNPJ Nº 83.018.788/0001-90
BALANÇO PATRIMONIAL - PASSIVO (A DESCOBERTO) E PATRIMÔNIO SOCIAL
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020 E 2019
(Valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

PASSIVO		CONTROLADORA		CONSOLIDADO	
		2020	2019	2020	2019
CIRCULANTE	Nota	**75.736**	**65.624**	**75.695**	**65.886**
Fornecedores	14	6.454	7.212	6.188	7.551
Obrigações sociais	15	11.648	9.609	11.662	9.640
Obrigações tributárias	16	6.273	3.832	6.345	3.385
Outras obrigações	17	33.091	32.503	33.106	32.342
Empréstimos	19	14.235	5.835	14.054	5.835
Contrato de Concessão de Direitos	6	4.340	7.133	4.340	7.133
NÃO CIRCULANTE		**53.213**	**39.077**	**53.213**	**39.077**
Provisão para contingências	18	12.595	4.387	12.595	4.387
Obrigações tributárias	16	4.067	3.267	4.067	3.267
Contrato de Concessão de Direitos	6	4.985	5.400	4.985	5.400
Outras obrigações	17	27.471	23.845	27.471	23.845
Empréstimos	19	4.094	2.178	4.094	2.178
PL Atribuído aos Não Controladores		-		171	205
PATRIMÔNIO SOCIAL (A DESCOBERTO)	20	**(106.070)**	**(74.226)**	**(106.070)**	**(74.226)**
TOTAL DO PASSIVO		**22.879**	**30.475**	**23.009**	**30.942**

13-02-2022 15:52 Jamadeu

ASSOCIAÇÃO CHAPECOENSE DE FUTEBOL

CNPJ Nº 83.018.768/0001-90

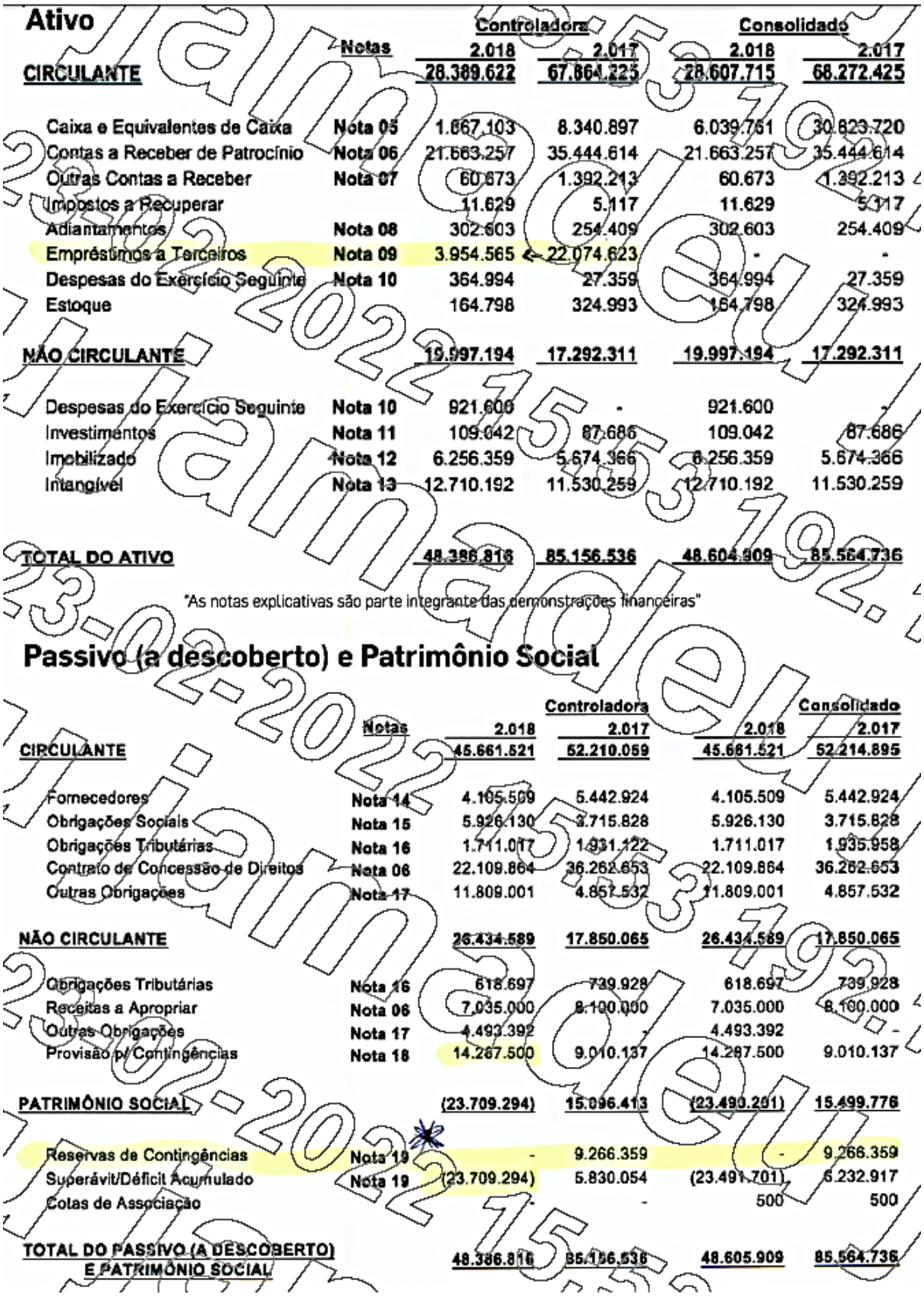
DEMONSTRAÇÃO DO SUPERÁVIT/(DÉFICIT) DO EXERCÍCIO

EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020 E 2019

(Valores expressos em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

		CONTROLADORA		CONSOLIDADO	
RESULTADO POR FUNÇÃO	**Nota**	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
Receita Operacional Líquida	**21**	**27.845**	**73.465**	**28.177**	**73.901**
Custos		-	-	(208)	(245)
Lucro Bruto		**27.845**	**73.465**	**27.969**	**73.656**
Despesas Operacionais		**(51.188)**	**(100.166)**	**(51.334)**	**(100.448)**
Pessoal	22	(34.401)	(59.650)	(34.459)	(59.754)
Materiais		(425)	(646)	(425)	(671)
Manutenção	23	(696)	(1.622)	(699)	(1.628)
Jogos e competições	24	(2.576)	(8.535)	(2.576)	(8.535)
Terceiros	25	(2.558)	(9.859)	(2.582)	(9.978)
Bens de pq. Valor e depreciação		(752)	(788)	(789)	(794)
Direito de imagem	26	(6.673)	(15.460)	(6.673)	(15.460)
Gerais e Adm.	27	(2.844)	(2.792)	(2.857)	(2.820)
Tributárias		(263)	(764)	(263)	(808)
Resultado Antes dos outros resultados operacionais		**(23.343)**	**(26.701)**	**(23.365)**	**(26.792)**
Outros Resultados Operacionais	29	(6.725)	(20.021)	(6.685)	(19.933)
Resultado Antes das Despesas e Receitas Financeiras		**(30.067)**	**(46.722)**	**(30.050)**	**(46.725)**
Receitas Financeiras	28	334	354	341	392
Despesas Financeiras	28	(1.971)	(4.374)	(2.007)	(4.410)
Resultado Antes do Imposto de Renda e da Contribuição Social		**(31.705)**	**(50.742)**	**(31.716)**	**(50.743)**
IR e CSLL		-	-	-	(13)
Déficit do Exercício		**(31.705)**	**(50.742)**	**(31.716)**	**(50.756)**

Demonstrativos de 2017 e 2018:



Ativo

	Notas	Controladora 2.018	Controladora 2.017	Consolidado 2.018	Consolidado 2.017
CIRCULANTE		**28.389.622**	**67.864.225**	**28.607.715**	**68.272.425**
Caixa e Equivalentes de Caixa	Nota 05	1.867.103	8.340.897	6.039.761	30.823.720
Contas a Receber de Patrocínio	Nota 06	21.663.257	35.444.614	21.663.257	35.444.614
Outras Contas a Receber	Nota 07	60.673	1.392.213	60.673	1.392.213
Impostos a Recuperar		11.629	5.117	11.629	5.117
Adiantamentos	Nota 08	302.603	254.409	302.603	254.409
Empréstimos a Terceiros	Nota 09	3.954.565	22.074.623	-	-
Despesas do Exercício Seguinte	Nota 10	364.994	27.359	364.994	27.359
Estoque		164.798	324.993	164.798	324.993
NÃO CIRCULANTE		**19.997.194**	**17.292.311**	**19.997.194**	**17.292.311**
Despesas do Exercício Seguinte	Nota 10	921.600	-	921.600	-
Investimentos	Nota 11	109.042	87.686	109.042	87.686
Imobilizado	Nota 12	6.256.359	5.674.366	6.256.359	5.674.366
Intangível	Nota 13	12.710.192	11.530.259	12.710.192	11.530.259
TOTAL DO ATIVO		**48.386.816**	**85.156.536**	**48.604.909**	**85.564.736**

"As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras"

Passivo (a descoberto) e Patrimônio Social

	Notas	Controladora 2.018	Controladora 2.017	Consolidado 2.018	Consolidado 2.017
CIRCULANTE		**45.661.521**	**52.210.059**	**45.661.521**	**52.214.895**
Fornecedores	Nota 14	4.105.509	5.442.924	4.105.509	5.442.924
Obrigações Sociais	Nota 15	5.926.130	3.715.828	5.926.130	3.715.828
Obrigações Tributárias	Nota 16	1.711.017	1.931.122	1.711.017	1.935.958
Contrato de Concessão de Direitos	Nota 06	22.109.864	36.262.653	22.109.864	36.262.653
Outras Obrigações	Nota 17	11.809.001	4.857.532	11.809.001	4.857.532
NÃO CIRCULANTE		**26.434.589**	**17.850.065**	**26.434.589**	**17.850.065**
Obrigações Tributárias	Nota 16	618.697	739.928	618.697	739.928
Receitas a Apropriar	Nota 06	7.035.000	8.100.000	7.035.000	8.100.000
Outras Obrigações	Nota 17	4.493.392	-	4.493.392	-
Provisão p/ Contingências	Nota 18	14.287.500	9.010.137	14.287.500	9.010.137
PATRIMÔNIO SOCIAL		**(23.709.294)**	**15.096.413**	**(23.490.201)**	**15.499.776**
Reservas de Contingências	Nota 19	-	9.266.359	-	9.266.359
Superávit/Déficit Acumulado	Nota 19	(23.709.294)	5.830.054	(23.491.701)	6.232.917
Cotas de Associação		-	-	500	500
TOTAL DO PASSIVO (A DESCOBERTO) E PATRIMÔNIO SOCIAL		**48.386.816**	**85.156.536**	**48.605.909**	**85.564.736**

	Notas	Controladora 2.018	Controladora 2.017	Consolidado 2.018	Consolidado 2.017
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	Nota 20	75.129.780	94.545.361	75.129.780	94.545.361
DESPESAS OPERACIONAIS		(96.634.643)	(84.974.675)	(97.104.585)	(85.031.415)
Despesa com Pessoal	Nota 21	(56.960.166)	(48.592.556)	(56.960.166)	(48.592.556)
Despesa com Materiais		(601.432)	(675.831)	(601.432)	(675.831)
Despesa com Manutenção	Nota 22	(1.216.323)	(1.443.115)	(1.216.323)	(1.443.115)
Gastos com Jogos e Competições	Nota 23	(7.911.862)	(10.420.885)	(7.911.862)	(10.420.885)
Serviços Terceiros	Nota 24	(10.557.099)	(6.819.750)	(10.557.099)	(6.819.750)
Depreciação e Bens Pq Valor		(742.702)	(575.004)	(742.702)	(575.004)
Direito de Imagem	Nota 25	(15.860.022)	(12.359.605)	(15.860.022)	(12.359.605)
Gerais e Administrativas	Nota 26	(2.877.981)	(3.145.019)	(2.877.981)	(3.145.019)
Despesas Tributárias		(907.057)	(942.911)	(1.376.999)	(999.651)
SUPERAVIT ANTES DO RESULTADO FINANCEIRO E OUTROS RESULTADOS OPERACIONAIS		(21.504.863)	9.570.686	(21.974.805)	9.513.946
RESULTADO FINANCEIRO		746.380	2.910.458	1.033.061	3.370.061
Receita Financeira	Nota 27	919.590	3.117.933	1.205.374	3.578.161
Despesa Financeira	Nota 27	(171.201)	(207.475)	(172.314)	(208.100)
OUTROS RESULTADOS OPERACIONAIS		(17.720.024)	(7.648.882)	(17.720.024)	(7.648.882)
Outras Receitas Operacionais	Nota 28	1.626.097	3.307.193	1.626.097	3.307.193
Outras Despesas Operacionais	Nota 28	(19.346.121)	(10.956.076)	(19.346.121)	(10.956.076)
SUPERAVIT/(DEFICIT) DO EXERCICIO		(38.476.499)	4.832.261	(38.661.769)	5.235.124

Relação de processos:

AÇÕES TRABALHISTAS - Acidente Aéreo (jogadores)

1. CLÉBER SANTANA - ESPÓLIO
Número do Processo: 0000806-23.2018.5.12.0009- Chapecó/SC
Autor: Espólio de Cléber Santana Loureiro
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 7.608.000,00
Estimativa Financeira: R$ 2.500.000,00
Andamento: Recurso TST.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

2. FILIPE MACHADO - ESPOSA E FILHA
Número do Processo: 0021291-10.2017.5.04.0233 - Gravataí/RS
Autor: Aline Penteado Pereira Machado - Viúva
Antonella Pereira Machado - Filha
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$3.000.000,00
Estimativa Financeira: R$3.000.000,00
Andamento: Sentença totalmente improcedente. Processo está no segundo grau, com pedido de responsabilidade do clube.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

3. MATHEUS BITECO
Número do Processo: 0022039-69.2017.5.04.0030-Porto Alegre/RS
Autor: Tatiane Bitencourt da Silva - Mãe de Matheus Biteco
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$1.600.000,00
Estimativa Financeira: R$ 600.000,00
Andamento: Recurso TST.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

4. TIAGUINHO
Número do Processo: 0101069-52.2017.5.01.0511 - NOVA FRIBURGO /RJ
Autor: Bárbara Maria da Rocha - Mãe
Jorge Miguel Vieira - Pai
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 400.000,00
Estimativa Financeira: R$ 400.000,00
Andamento: Apresentado Agravo de Instrumento - Remessa ao TST.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

5. KEMPES
Número do Processo: 0020029-18.2018.5.04.0030 - 30"VT POA
Autor: Vanessa Fernandes César Gonçalves - viúva
João Gabriel Kempes Gonçalves - Filho
Júlia Fernandes Gonçalves -Filha
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$1.500.000,00
Estimativa Financeira: R$ 1.959.054,4D
Andamento: Recurso Ordinário - 2º Grau.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

6. ADRIANO BITENCOURT
Número do Processo: 0001005-79.2017.5.12.0009- Chapecó/SC
Autor: • Laura Giovana Correa Bitencourt - Viúva
• Larissa Correa Bitencourt
• Thiago Correa Bitencourt
• Matheus Correa Bitencourt
• Giovana Correa Bitencourt
• Fernando Correa Bitencourt
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 3.000.000,00
Estimativa Financeira: R$ 30.000,00

Andamento: Recurso de Revista - TST.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

7. CAIO JÚNIOR
Número do Processo: 0000504-38.2017.5.12.0038- Chapecó/SC
Autor: •Adriana Manica De Oliveira Saroli - Viúva - 17 /02/1968
• Gabriel Saro li - Filho - 22 Anos - 26/06/1996
• Matheus Saroli - Filho - 27 Anos - 15/11 / 1991
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 60.000,00 - Valor Provisório
Estimativa Financeira: R$ 6.819.122,52
Andamento: Recurso ao TST.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

8. RAFAEL GOBBATO 1
Número: 0022347-08.2017.5.04.0030 - PORTO ALEGRTI/RS
Autor: • Paulinho Gobbato - Pai
• Maria De Lourdes Corrêa Gobbato - Mãe
• Glauber Corrêa Gobbato - Irmão
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$100.000,00
Estimativa Financeira: 30.000,00
Andamento: Recurso ao TST.
Probabilidade de perda: REMOTA

9. RAFAEL GOBBATO 2
Número: 0000236-13.2019.5.12.0038
Autor: • Vivian
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 500.000,00
Estimativa Financeira: R$ 500.000,00
Andamento: Recurso Ordinário - 2º Grau.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

10. RAFAEL GOBBATO 3 - ESPÓLIO
Número: 0021170-05.2018.5.04.0020 - 20ª VT POA
Autor:• ESPÓLIO RAFAEL GOBBATO
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$30.000,00
Estimativa Financeira: R$ 30.000,00
Andamento: Aguardando Aud. de Instrução-24/02/2022.
Probabilidade de perda: REMOTA

11. WILLIAM THIEGO
Número: 0020837-10.2018.5.04.0002
Autora:• Susana Ribas Pereira de Jesus e filhas
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 22.600.750,97
Estimativa Financeira R$ 14.058.400,00
Andamento: Recurso ao TST.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

12. WILLIAM THIEGO (SUCESSÃO DE)
Número: 0020947-31.2018.5.04.0027
Autora: • Susana Ribas Pereira de Jesus e filhas
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ R$1.611.985,76
Estimativa Financeira R$ 200.000,00
Andamento: Recurso Ordinário - 2º Grau.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

13. ARTHUR MAIA 2 - FERNANDA (NOIVA)
Número: 0000704-05.2018.5.05.0006 - 6ª VARA DE SALVADOR
Autora: • Fernanda Abreu
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 500.000,00 - OBS: VALOR DA CAUSA ESTÁ INFERIOR AO PEDIDO - VALOR REAL: R$ 1.000.000,00
Estimativa Financeira: R$ 1.000.000,00
Andamento: Processo Suspenso.
Probabilidade de perda: PROVÁVEL

14. ALAN LUCIANO RUSCHEL
Número: 0001181-69.2021.5.12.0057
Objeto: Indenização Acidente, Imagem, Seguro, Verbas Salariais e Rescisórias
Valor da Causa: R$ 3.381.105,40
Estimativa Financeira: R$ 3.381.105,40
Andamento: Aud. de Inicial agendada para 31/01/2022 às 16h20min
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

15. JACKSON RAGNAR FOLMANN
Número: 1245-79.2021.5.12.0057
Objeto: Indenizações Acidente
Valor da Causa: R$ 8.926.572,72
Estimativa Financeira: R$ 8.926.572,72
Andamento: Aud. de Inicial agendada para 31/01/2022 às 16h20min
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

16. LILÁCIO PEREIRAJUNIOR
Autores: Maria Inês Soares Spinosa e outros,
Réus: Associação Chapecoense de Futebol e Fox
Número: 1000348-94.2020.5.02.0009- 9ª SP
Objeto: Indenizações Acidente, Pensão, Seguro, Dano Estético
Valor da Causa: R$1.297.400,00
Estimativa Financeira: R$ 1.297.400,00
Andamento: Suspenso, aguardando decisão quanto a Competência
Probabilidade de perda: REMOTA
Ações Trabalhistas - Funcionários e Jogadores

17. JORGE LUIZ DE ANDRADE
Número: 0000717-73.2019.5.12.0038 - CHAPECÓ-SC
Objeto: Horas Extras, Premiações.
Valor da Causa: R$ 287. 949 ,3 7
Estimativa Financeira: R$ 40.000,00
Andamento: Recurso ao TST.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

18. JAIR FRANZMANN
Número: 0000563-95.2019.5.12.0057 - CHAPECÓ-SC
Objeto: Horas Extras, Premiações e Auxílio Moradia.
Valor da Causa: R$ 535.775,50
Estimativa Financeira: R$ 75.000,00
Andamento: Impugnação ao Cálculos
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

19. TIAGO SALETTI
Número: 0020266-55.2021.5.12.0057
Objeto: Indenização lesão joelho
Valor da Causa: R$ 400.000,00
Estimativa Financeira: R$ 4.733.437,07
Andamento: Conciliação em Execução
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

20. VINICIUS DE FREITAS RIBEIRO
Número: 0000335-83.2020.5.12.0058
Objeto: Verbas Salariais e Direito de Imagem
Valor da Causa: R$ 1.631.200,15
Estimativa Financeira: R$ 990.000,00
Andamento: 2º Grau - Recurso
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

21. HECTOR CANTEROS
Número: 0000559-81.2020.5.12.0038
Objeto: Luvas
Valor da Causa: R$ 814.958,51
Estimativa Financeira: R$ 494.250,22
Andamento: 2° Grau - Recurso
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

22. C S DOS SANTOS ESPORTES - EPP E OUTROS
Número: 0000440-42.2020.5.19.0001
Objeto: Indenização, Imagem, Verbas Salarias e Rescisórias
Valor da Causa: R$ 1.417 .271,22
Estimativa Financeira: R$1.417.271,22
Andamento: Aguardando Aud. de Instrução-08/03/2022 às 11h00min
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

23. ARTHUR GOMES LOURENÇO
Número: 0000282-68.2021.5.12.0058
Objeto: Verbas Salarias e Rescisórias
Valor da Causa: R$ 253.220,16
Estimativa Financeira: R$ 253.220,16
Andamento: Aguardando Sentença de 1° Grau
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

24.JHONATANWILLIANPAVÃO
Número: 0000211-62.2021.5.12.0027
Objeto: Horas Extras, Acúmulo de Função, Adicional Noturno
Valor da Causa: R$ 70.000,00

Estimativa Financeira: R$ 70.000,00
Andamento: Aud. de Instrução agendada para 30/03/2022 às 16h00min
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

25. FELIPE SAMPAIO ALVES
Número: 0001342-39.2021.5.12.0038
Objeto: Verbas Rescisórias, Reconhecimento de Vínculo, Premiação, Multas
Valor da Causa: R$ 243.396,79
Estimativa Financeira: R$ 243.396,79
Andamento: Aud. Inicial, agendada para 11/02/2022 às 13h50min
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

26. RONE CARLOS DE PAULA
Número: 0000915-32.2021.5.12.0009
Objeto: Verbas Rescisórias, FGTS, Multas
Valor da Causa: R$ 40.594,00
Estimativa Financeira: R$ 4D.594,00
Andamento: Aud. Instrução, agendada para 07 /04/2022 às 13h30min
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

27. RAFAEL PEREIRA DOS SANTOS
Número: 0020071-26.2020.5.04.0021
Objeto: Verbas Rescisórias e Salarias, FGTS, Multas, Direito de Imagem
Valor da Causa: R$ 776.504,96
Estimativa Financeira: R$ 776.504,96
Andamento: Aguardando agendamento da Aud. de Instrução
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

28. SINDICATO DOS ATLETAS PROFISSIONAIS DE FUTEBOL DO ESTADO DE SANTA CATARINA
Número: 0001901-09.2016.5.12.0058
Autor: SINDICATO DOS ATLETAS
Objeto: Diferença de Percentual de 5 pra 20% sobre o direito de arena
Valor da Causa: R$1.000.000,00
Estimativa Financeira: R$ 1.000,00
Andamento: Remessa ao TST.
Probabilidade de perda: REMOTA

Ações Cíveis -Acidente Aéreo jornalistas)

1. ARI JÚNIOR - 1
Número: 5415024.34.2017.8.09.0150
Autor: Meirilaine Luiza Marques
Objeto: Diferença de doação
Valor da Causa: R$ 20.140,00
Estimativa Financeira: R$ 20.140,00
Andamento: Aguardando audiência de instrução
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

2. ARI JÚNIOR - 2
Número: 5412761.32.2017.8.09.0149
Autor: Meirilaine Luiza Marques
Objeto: Ação de Reparação de Danos morais e materiais

Valor da Causa: R$ 937.000,00
Estimativa Financeira: R$ 937 .000,00
Andamento: Aguardando audiência de instrução
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

3. ARIJUNIOR-3
Número: 5455710.74.2017.8.09.0051
Autor: Alisson Carlos Araújo Silva
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$937.000,00
Estimativa Financeira: R$937.000,00
Andamento: Aguardando audiência de instrução
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

4. GIOVANE KLEIN
Número: 0309561-82.2017.8.24.0018- Chapecó/SC
Autor: Isabella Raffone Fernandez Ibargoyen e outros;
Objeto: Acidente aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 2.811.000,00
Estimativa Financeira: R$ 2.811.000,00
Andamento: Ainda não fomos citados
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

5. RODRIGO SANTANA GONÇALVES
Número: 0008549-97.2019.8.19.0205- Rio de Janeiro/RJ
Autor: Helio Ricardo Santana Gonçalves
Objeto: Acidente aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 490.000,00
Estimativa Financeira: R$ 120.000,00
Andamento: Apelação.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

6. RODRIGO SANTANA GONÇALVES 2
Número: 0008364-59.2019.8.19.0205- Rio de Janeiro/RJ
Autor: Maria Quitéria Conceição Santana
Objeto: Acidente aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 490.000,00
Estimativa Financeira: R$ 120.000,00
Andamento: Saneamento.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

7. GUILHERME MARQUES 2
Número: 0152656-41.2017.8.19.0001- Rio de Janeiro/RJ
Autor: Ana Maria Senges Coutinho Marques
Objeto: Acidente aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 3.150.000,00
Estimativa Financeira: R$ 3.150.000,00
Andamento: Aguardando cartas rogatórias. A ACF ainda não foi citada.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

8. LAION ESPÍNDULA
Número: 0307860-86.2017.8.24.0018- Chapecó/SC
Autor: Rosa Amélia Bobsin Machado de Espindula e outros;
Objeto: Acidente aéreo - Indenização

Valor da Causa: R$ 5.153.500,00
Estimativa Financeira: R$ 5.153.500,00
Andamento: Aguardando cartas rogatórios. Com isso a ACF ainda não foi citada.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

9. RENAN AGNOLIN - 1
Número: 0306034-25.2017.8.24.0018- Chapecó/SC
Autor: Eduardo Calza Agnolin e outros;
Objeto: Acidente Aéreo - Indenização
Valor da Causa: R$ 5.000.000,00
Estimativa Financeira: R$ 5.000.000,00
Andamento: Aguardando cartas rogatórios, a ACF ainda não foi citada.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

10. RENAN AGNOLIN - 2
Número: 0300908-91.2017.8.24.0018- Chapecó/SC
Autor: Cristi.ani Vicentini
Objeto: Acidente aéreo - Exibição de Documentos (Apólice de Seguro LaMia)
Valor da Causa: R$ 1.000,00
Estimativa Financeira: R$ 1.000,00
Andamento: Aguardando Sentença.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

11. EDSON PICOLÉ
Número: 0302811-30.2018.8.24.0018 - Chapecó/SC
Autor: Edoema José da Silva e Bráulio Ebeliny
Réus: Associação Chapecoense de Futebol, Lamia Corporation Srl., Loredana Albacete Di Bartolomeo e Ricardo Albacete Vidal.
Objeto: Acidente aéreo/Danos materiais e morais
Valor da Causa: R$1.032.000,00
Estimativa Financeira: R$1.032.000,00
Andamento: Aguardando cartas rogatórios, a ACF ainda não foi citada.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

12. EDSON PICOLÉ - 2
Número: 0312520-89.2018.8.24.0018- Chapecó/SC
Autores: Edoema José da Silva, Harri Naivo Ebeliny, João Carlos Ebeliny, Ivanir Antônio Ebeliny, Claudemir Carlos Ebeliny e Claudecir Jose Ebeliny.
Réus: Associação Chapecoense de Futebo4 Lamia e Bisa Seguros y Reaseguros S.A.
Objeto: Acidente aéreo/Reparação de Danos Morais
Valor da Causa: R$ 3.000.000,00
Estimativa Financeira: R$ 3.000.000,00
Andamento: Aguardando citação
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

13. JEVERLI MILANI
Número: 5029491-35.2021.8.24.0018
Objeto: Execução
Valor da Causa: R$ 8.631,32
Estimativa Financeira: R$ 8.631 ,32
Andamento: Embargos à Execução
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

14. ARI FERREIRA DE ARAUJO JUNIOR
Número: 5455710.74.2017.8.09.0051 - Goiânia/GO
Autor: Alisson Carlos Araújo Silva
Réus: Associação Chapecoense de Futebol, Línea Aérea Meridenía Internacional Aviacion - Lamia, Bisa Seguros y Reaseguros e Beaumonte Ad Son Consultoría de Seguros
Objeto: Acidente aéreo/Danos materiais e morais
Valor da Causa: R$ 937.000,00
Estimativa Financeira: R$ 937.000,00
Andamento: Aguardando agendamento de Aud. de Instrução.
Probabilidade de perda: POSSÍVEL

26. Em complemento às informações constantes dos itens 07 e 17 deste tópico, seguem os ofícios encaminhados pela CEF em razão de diligências desta CPICHAPE.

Ofício nº 030/2020/CAIXA Seguridade/DIRIG, de 13 de março de 2020:

Reportamo-nos à requisição, recebida em 04/03/2020, com origem no Requerimento nº 027/2020-CPICHAPE, de documentos relativos à parceria firmada entre a Caixa Seguridade Participações S.A. ("Caixa Seguridade" ou "Companhia") e a Tokio Marine Seguradora S.A. ("Tokio Marine Brasil") (a "Parceria Caixa Tokio Brasil").

Inicialmente, esclarecemos que a Parceria Caixa Tokio Brasil decorre de processo competitivo, iniciado em 10/05/2019, conforme estratégia de reestruturação da operação de seguridade no balcão da CAIXA, devidamente divulgado ao mercado por meio de Fato Relevante1, em razão da Caixa Seguridade estar sujeita ao dever de publicidade por ser companhia de capital aberto regulada pela Comissão de Valores Mobiliários.

Em 06/01/2020, a Companhia divulgou Fato Relevante2 contendo as principais informações relativas ao Acordo de Associação

celebrado com a Tokio Marine Brasil (http://www.caixaseguridade.com.br/informacoes-aos-investidores/comunicados-e-fatos-relevantes/).

Feito o registro acima, informamos que se encontram nos anexos ao presente Ofício o Acordo de Associação celebrado em 06/01/2020 entre esta Caixa Seguridade e a Tokio Marine Brasil e a minuta do Acordo de Acionistas da nova companhia.

Ofício nº 0158/2021/Caixa Seguridade/DIRIG, de 26 de novembro de 2021:

Reportamo-nos à requisição, recebida em 18/11/2021, com origem no Requerimento nº 027/2020-CPICHAPE, de atualização de documentos relativos à parceria firmada entre a Caixa Seguridade Participações S.A. ("Caixa Seguridade" ou "Companhia") e a Tokio Marine Seguradora S.A. ("Tokio Marine Brasil") (a "Parceria Caixa Tokio Brasil").

Como esclarecido, a Parceria Caixa Tokio Brasil decorreu de processo competitivo, iniciado em 10/05/2019, conforme estratégia de reestruturação da operação de seguridade no balcão da CAIXA, devidamente divulgado ao mercado por meio de Fato Relevante1, em razão da Caixa Seguridade estar sujeita ao dever de publicidade por ser companhia de capital aberto regulada pela Comissão de Valores Mobiliários.

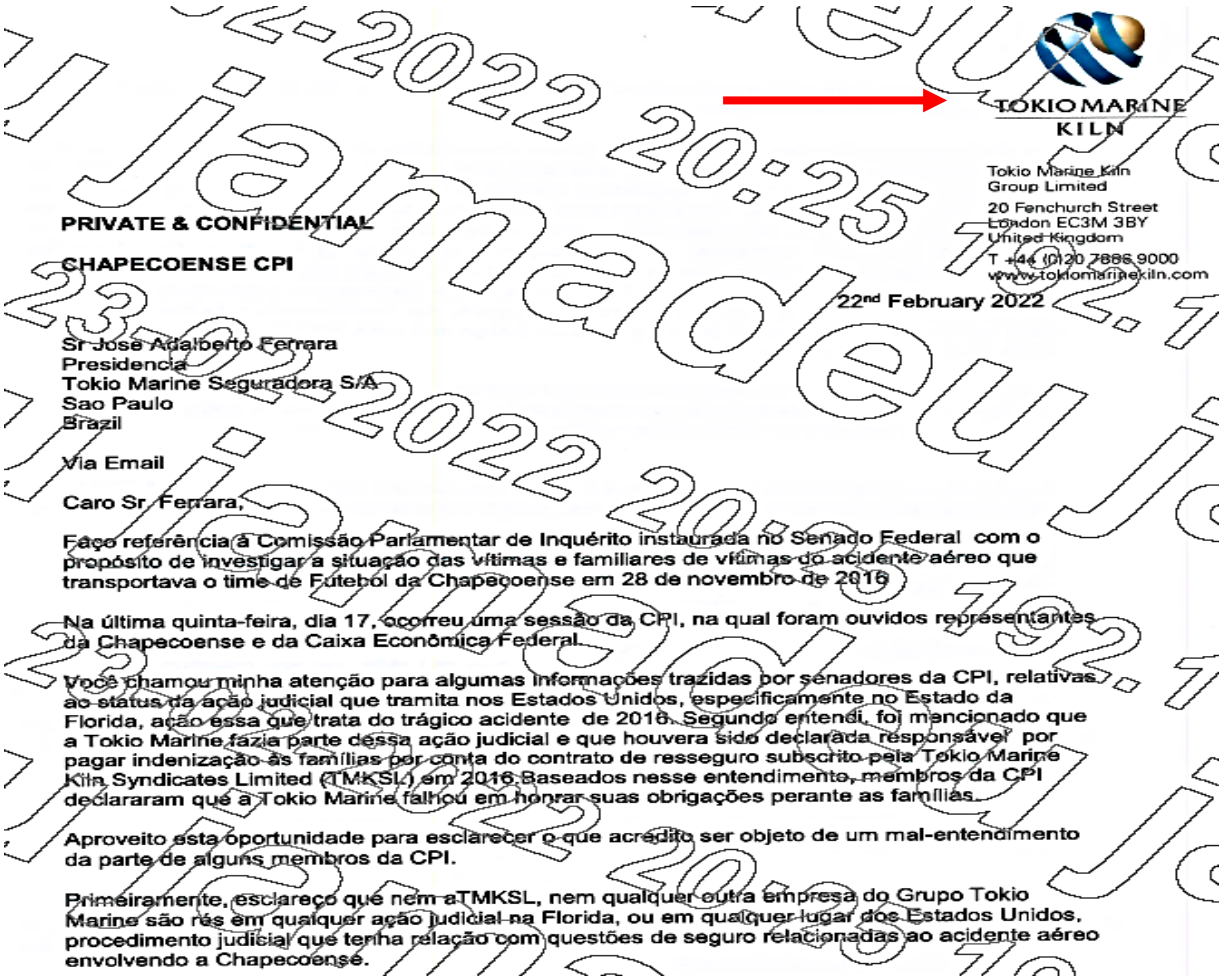
Em 06/01/2020, foi divulgado Fato Relevante2 sobre o Acordo de Associação celebrado com a Tokio Marine Brasil, que foi o documento encaminhado pelo Ofício nº 030/2020/Caixa Seguridade/DIRIG de 13/03/2020.

Em 04/01/2021, a Companhia divulgou novo Fato Relevante3 informando a conclusão das condições precedentes previstas no referido Acordo de Associação, incluindo as aprovações regulatórias

necessárias, e a constituição da nova seguradora, a XS3 Seguros S.A. que explorará pelo prazo de 20 anos os ramos de seguros Habitacional e Residencial na rede de distribuição da CAIXA.

Feito o registro acima e em atendimento à solicitação de atualização de documentação encaminhada, informamos que se encontra anexo ao presente Ofício o Acordo de Acionistas da XS3 Seguros S.A., celebrado em 04/01/2021 entre a Caixa Holding Securitária, subsidiária integral da Caixa Seguridade, e a Tokio Marine.

27. Correspondência da Tokio Marine Kiln com posição acerca do episódio objeto de investigação da CPI da Chapecoense, notadamente em relação ao processo de indenização que atualmente tramita na Corte da Flórida, nos Estados Unidos:



TOKIO MARINE KILN

Tokio Marine Kiln Group Limited
20 Fenchurch Street
London EC3M 3BY
United Kingdom
T +44 (0)20 7886 9000
www.tokiomarinekiln.com

PRIVATE & CONFIDENTIAL

CHAPECOENSE CPI

22nd February 2022

Sr José Adalberto Ferrara
Presidencia
Tokio Marine Seguradora S/A
Sao Paulo
Brazil

Via Email

Caro Sr. Ferrara,

Faço referência à Comissão Parlamentar de Inquérito instaurada no Senado Federal com o propósito de investigar a situação das vítimas e familiares de vítimas do acidente aéreo que transportava o time de Futebol da Chapecoense em 28 de novembro de 2016.

Na última quinta-feira, dia 17, ocorreu uma sessão da CPI, na qual foram ouvidos representantes da Chapecoense e da Caixa Econômica Federal.

Você chamou minha atenção para algumas informações trazidas por senadores da CPI, relativas ao status da ação judicial que tramita nos Estados Unidos, especificamente no Estado da Florida, ação essa que trata do trágico acidente de 2016. Segundo entendi, foi mencionado que a Tokio Marine fazia parte dessa ação judicial e que houvera sido declarada responsável por pagar indenização às famílias por conta do contrato de resseguro subscrito pela Tokio Marine Kiln Syndicates Limited (TMKSL) em 2016. Baseados nesse entendimento, membros da CPI declararam que a Tokio Marine falhou em honrar suas obrigações perante as famílias.

Aproveito esta oportunidade para esclarecer o que acredito ser objeto de um mal-entendimento da parte de alguns membros da CPI.

Primeiramente, esclareço que nem a TMKSL, nem qualquer outra empresa do Grupo Tokio Marine são rés em qualquer ação judicial na Florida, ou em qualquer lugar dos Estados Unidos, procedimento judicial que tenha relação com questões de seguro relacionadas ao acidente aéreo envolvendo a Chapecoense.

É correto afirmar o seguinte:

1. Houve um julgamento na Corte do Condado de Miami-Dade, na Florida, em procedimento iniciado por algumas famílias. Esse julgamento foi proferido em Agosto de 2020 em desfavor de várias partes, incluindo LaMia Corporation SRL e o Sr. Ricardo Albacete, entre outros, no entanto, posso confirmar que nenhuma empresa do Grupo Tokio Marine é ré nessa ação judicial, e que, portanto, não há qualquer julgamento nos Estados Unidos contra essas empresas.

2. Em 2020 algumas famílias requereram ao juízo o chamamento da TMKSL para figurar como ré naquele processo, o que acabou por não acontecer, uma vez que a Corte Superior de Justiça da Inglaterra concedeu uma liminar vedando a possibilidade de a TMKSL ser demandada pelas famílias no Estado da Florida. Isto porque a Inglaterra é um foro mais natural que a Florida para decidir litígio relacionado ao sinistro em questão, entre outras razões. Disso resulta que o foro competente é a Corte Comercial da Corte Superior de Justiça da Inglaterra. Os advogados americanos das famílias ainda insistem em resistir a essa situação, pois querem que a discussão permaneça na Florida. Logo a Corte do Condado de Miami-Dade sequer julgou qualquer questão relacionada ao Seguro. A TMKSL concorda que o pleito das famílias pela cobertura do Seguro deva ser devidamente julgada por uma corte de justiça, e a mais apropriada corte é a já citada Corte Comercial de Londres.

Por tais razões, afirmamos categoricamente que nenhuma corte dos Estados Unidos (ou de qualquer outro lugar) expediu qualquer determinação relativa a cobertura de seguro ou resseguro com respeito ao citado acidente aéreo contra a Tokio Marine.

A conduta da Tokio Marine com respeito a esse sinistro não tem sido irresponsável. A TMKSL está trabalhando intensamente para que esse procedimento judicial se desenrole na Inglaterra o mais rápido possível.

Acredito que o processo que tramita na Corte do Condado de Miami-Dade sob o número 2018-039581-CA-01 seja de acesso público, mas espero que esses esclarecimentos possam ajudar nos importantes trabalhos da CPI.

Como você sabe, a Tokio Marine é comprometida em observar os mais altos padrões de regulação de sinistros. Neste caso, a BISA, seguradora da LaMia, recusou cobertura para o citado sinistro por diversos motivos, com o que a TMKSL concorda. Não obstante o fato de a BISA e TMKSL considerarem não haver base legal para a concessão de cobertural, a TMSKL permanece comprometida em ajudar vítimas e famílias por meio do Fundo Humanitário criado, o qual é administrado pelo Sr. Alex Stovold da DAC Beachcroft Advogados de Londres. O Fundo foi criado logo depois do sinistro ocorrido, e permanece à disposição daqueles que ainda não aderiram.

Não hesite em nos contatar caso entenda que possamos auxilia-lo no future.

28. Relatório do processo de negociação ocorrido nos dias 6 e 7 de abril de 2022 no município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro:

RELATÓRIO REFERENTE À REUNIÃO DE CONCILIAÇÃO A SER ENVIADO AO SENADO FEDERAL

Brasília-DF, 13 de abril de 2022.

A Sua Excelência o Senhor
Senador Jorginho Mello
Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a situação das vítimas e familiares do acidente da Chapecoense (CPICHAPE)

Assunto: Relatório sobre a reunião de conciliação entre os representantes da Tokio Marine Kiln Syndicates Limited of Englang (Tokio Marine Inglesa - "TMK"), atuando em seu nome e em nome das outras Resseguradoras, e os advogados, sobreviventes e familiares das vitimas do acidente aéreo da Chapecoense.

Senhor Presidente,

Com nossos cordiais cumprimentos, dirigimo-nos à Vossa Senhoria com o objetivo de relatar a reunião de conciliação que ocorreu no Rio de Janeiro nos dias 6 e 7 de abril entre a TMK, representando as Resseguradoras, e um significativo número de advogados, sobreviventes e familiares das vítimas do acidente aéreo sofrido pelos membros da Chapecoense.

Além dos familiares das vítimas e seus respectivos advogados, estavam presentes Victoria Joslin, Vice-Diretora do Setor de Reclamações da TMK (*Deputy Head of Claims)* e os representantes (advogados) da TMK do DLA Piper. Tobin Ryan, Diretor do Setor de Reclamações da TMK, compareceu à reunião remotamente.

Este relatório é produzido com a autorização dos sobreviventes, familiares das vítimas e seus representantes, bem como com a autorização da TMK e seus representantes, os quais participaram da reunião, de todo modo, a reunião de conciliação foi conduzida de acordo com as disposições da Lei de Mediação brasileira, que continuam a aplicar-se à reunião e às discussões que lá ocorreram.

REPORT ON THE CONCILIATION MEETING TO BE SENT TO THE SENATE

Brasília-DF, April 13, 2022.

To The Honorable
Senator Jorginho Mello
President of the Parliamentary Commission of Inquiry regarding the situation of victims and relatives of the Chapecoense air crash (CPICHAPE)

Subject: Report on the conciliation meeting between the representatives of Tokio Marine Kiln Syndicates Limited of England ("TMK") on behalf of themselves and other Reinsurers, and the lawyers, survivors, and relatives of the victims of the Chapecoense air crash.

Dear Mr. President,

With our greetings, we address you with the objective of reporting on the conciliation meeting that took place in Rio de Janeiro on April 6th and 7th between TMK on behalf of the Reinsurers and a significant number of the lawyers, survivors and the relatives of the victims of the Chapecoense air crash.

In addition to the relatives of the victims and their lawyers, Victoria Joslin, Deputy Head of Claims from TMK and representatives of TMK's lawyers from DLA Piper, also attended the meeting in person. Tobin Ryan, Head of Claims from TMK, attended the meeting remotely.

This report is produced with the permission of the survivors and relatives of the victims, their representatives, and TMK and its representatives, that attended the meeting, but otherwise the conciliation meeting was conducted pursuant to the provisions of the Brazilian Mediation Law which continue to apply to the meeting and the discussions that took place.

Relatório	Report
No dia 6 de abril de 2022, a reunião foi iniciada às 14h00 pelos mediadores Luis Inácio Lucena Adams e Henrique Junqueira.	On April 6th, 2022, the meeting was started at 2:00 PM by the mediators Luis Inácio Lucena Adams and Henrique Junqueira.
Após a abertura realizada pelos mediadores, a palavra foi passada à Victoria Joslin, representante da TMK, que fez uma declaração. Em seguida, os mediadores abriram espaço para que cada um advogados, sobreviventes e familiares das vítimas falasse, caso assim desejassem.	After the mediators opened the meeting, the floor was passed to Victoria Joslin, the representative of TMK, who made a statement. Then, the mediators made room for each lawyer, survivors, and family member to speak, if they so wished.
Inicialmente, Fabienne Belle, Presidente da Associação dos familiares das vítimas do voo da Chapecoense, Fabienne Belle, assumiu a palavra. Em seguida Dr. Josmeyr Oliveira, advogado da AFAV-C falou logo após. Dr. Steve Marks veio a convite dos familiares que são clientes da Podhurst. Logo após, diversos familiares e seus respectivos advogados falaram, dentre os quais: Alexandre de Morais, Hélio Neto, Dr. Alan Belaciano, Dr. Marcel Ferraz Camilo, Mara Regina D'Emilio Paiva, Rosângela Loureiro e Dra. Mariju Ramos Maciel.	Initially, Fabienne Belle, President of the Association of the Chapecoense Flight victims' relatives, took to the floor. After Dr. Josmeyr Oliveira, AFAV-C lawyer, spoke. Dr. Steve Marks was present invited by the families that are clients of Podhurst. Subsequent comments were made from a number of families and their lawyers, including Dr. Alexandre de Morais, Hélio Neto, Dr. Alan Belaciano, Dr. Marcel Ferraz Camilo, Mara Regina D'Emilio Paiva, Rosângela Loureiro and Dr. Mariju Ramos Maciel.
Às 16h00, a reunião foi pausada para que os presentes pudessem lanchar e conversar entre si e colaborar com os mediadores com o objetivo de facilitar de forma significativa com as discussões. Os representantes da TMK se reuniram em sala separada e os advogados, sobreviventes e familiares se reuniram na sala na qual estava sendo ofertado lanche.	At 4:00 pm, the meeting was paused so that the attendees could have a lunch break and talk among themselves, and to liaise with the mediators aimed at facilitating meaningful discussions. The representatives of TMK gathered in a separate room, and the lawyers, survivors, and family members gathered in the "break room" where snacks were provided.
Por volta das 19h00, a reunião foi retomada e o mediador Luis Inácio Lucena Adams concedeu a palavra, novamente, aos advogados, sobreviventes e familiares das vítimas. Nesse momento, os seguintes participantes da reunião pediram a palavra: Dhayane Pallоaro, filha do presidente da Chapecoense, vítima do acidente aéreo, Allan Ruschel, sobrevivente do acidente aéreo e, por fim, sua esposa, Marina Storchi.	Around 7:00 pm, the meeting resumed and the mediator, Luis Inácio Lucena Adams, again gave the floor to the lawyers, survivors, and relatives of the victims. At that moment, the following attendees provided their comments: Dhayane Pallaoro, daughter of the former president of Chapecoense, victim of the plane crash, Allan Ruschel, survivor of the plane crash, and, finally, his wife, Marina Storchi.
Por volta de 20h00, os mediadores sugeriram que a reunião continuasse no dia seguinte, às 10h00. Antes do encerramento da reunião, os representantes da TMK explicaram que ouviram atentamente aos depoimentos e comentários feitos pelos advogados, sobreviventes e familiares	Around 8:00 pm, the mediators suggested that the meeting continue the next day at 10:00 am. Before closing, TMK's representative explained that they had listened carefully to the testimonies and comments provided by the lawyers, survivors and relatives of the victims.

das vítimas. Eles informaram que irão refletir sobre o que foi falado e retornar no dia seguinte com as propostas da TMK e das Resseguradoras. A reunião foi então encerrada.

No dia 7 de abril de 2022, segundo e último dia da reunião de conciliação, os advogados, sobreviventes, familiares das vítima, a TMK e seus advogados chegaram entre 9h00 e 10h00 no local da reunião. Logo no início, a TMK e seus advogados informaram aos mediadores sobre a proposta de acordo feita em nome das Resseguradoras. A proposta consistiu em um pagamento total de US$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de dólares note-americanos), a qual representaria a resolução total e final das reivindicações de todos os sobreviventes e familiares das vítimas, em todos os lugares e em todas as formas através das quais poderiam ser reivindicadas A oferta foi feita sem prejuízo e sem admissão de responsabilidade das Resseguradoras e sujeita à realização de acordo sobre os termos mencionados de liquidação e liberação. O valor da oferta era o equivalente ao limite disponível na apólice de seguro da companhia aérea, caso houvesse cobertura válida.

A proposta foi imediatamente repassada aos advogados das famílias e sobreviventes, que se reuniram em uma sala separada para discutir a proposta e apresentar, eventualmente, uma contraproposta.

A TMK e seus advogados aguardaram em uma sala separada, enquanto os familiares das vítimas, sobreviventes e seus respectivos advogados se reuniram em outra sala para a discussão da proposta apresentada. Durante esse tempo, os mediadores se alternavam entre as salas, prestando assistência tanto aos advogados que representam os familiares e sobreviventes, bem como à TMK.

Por volta das 16h00, a pedido dos advogados dos familiares das vítimas e sobreviventes, os advogados da TMK se reuniram com os advogados dos familiares e sobreviventes e com os mediadores. Os advogados da TMK confirmaram a oferta de acordo no montante de 25.000.000,00 USD (vinte e cinco milhões de dólares norte-americanos).

They would reflect on these and would return the next day with TMK and Reinsurers' proposals. The meeting was then closed.

On April 7, 2022, the second and last day of the conciliation meeting, the lawyers, survivors, victims' relatives, TMK and its lawyers arrived between 9:00 and 10:00 am at the meeting venue. At the outset, TMK and its lawyers informed the mediators of the settlement proposal made on behalf of Reinsurers. This consisted of a total payment USD 25,000,000.00 (twenty-five million U.S. dollars) in full and final resolution of the claims of all the survivors and the victims' relatives, wherever and however they may be asserted. The offer was made without prejudice and without admission of liability of Reinsurers and subject to appropriate settlement and release terms being agreed. The offer sum was the equivalent of the limit available under the airline's insurance policy, if there had been valid cover.

This offer was immediately passed onto the lawyers of the family members and survivors, who met in a separate room to discuss the proposal and, if necessary, present a counter-proposal.

TMK and its lawyers waited in a separate room, while the relatives of the victims and survivors and their lawyers gathered in another room to discuss the proposal. During this time, the mediators rotated between rooms, assisting both lawyers representing family members and survivors, as well as TMK.

At around 4:00 pm, at the request of the lawyers of the victims' relatives and survivors, TMK's lawyers met with the lawyers of the victims' relatives and survivors and the mediators. TMK's lawyers confirmed the settlement offer in the amount of USD 25,000,000.00 (twenty-five million U.S. dollars).

Em seguida, os advogados que representam os familiares e sobreviventes informaram, através do advogado norte-americano Steven Marks, que representa vários dos familiares das vítimas e alguns dos sobreviventes, que a proposta das Resseguradoras não foi aceita. Foi feita uma contra proposta à TMK no valor de USD 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de dólares norte-americanos). Os advogados da TMK informaram que se comunicariam com as Resseguradoras em Londres e reportariam as discussões ocorridas e o resultado da reunião de conciliação.	The lawyers representing the family members and the survivors, informed, through the US-American lawyer Steven Marks, who represents a number of the victims' relatives and survivors, that the Reinsurers' offer was not accepted. A counteroffer was made in the amount of USD 250,000,000.00 (two hundred and fifty million U.S. dollars). TMK's lawyers informed that they would liaise with Reinsurers in London and report on the discussions that had taken place and the outcome of the conciliation meeting.
Luis Inácio Lucena Adams comentou, no encerramento, e todos os representantes concordaram que, embora as partes presentes não tenham chegado a um acordo, a reunião tinha sido valiosa e construtiva e tinha proporcionado uma importante oportunidade de diálogo. Como resultado, as partes haviam feito progressos importantes. A reunião foi então encerrada.	Luis Inácio Lucena Adams commented, in closing, and it was agreed by all representatives that, although a settlement had not been agreed, the meeting had been valuable and constructive, and had provided an important opportunity for dialogue. As a result, the parties had made important progress. The meeting was then closed.
É o relatório.	This is the report.
Luis Inácio Lucena Adams	Henrique de Freitas Junqueira
Luis Inácio Lucena Adams	Henrique de Freitas Junqueira

29. Ação Civil Pública em face da **LAMIA CORPORATION S.R.L.**, **AON BENFIELD LIMITED**, **AON UK LIMITED, AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA, BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A., TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED e TOKIO MARINE SEGURADORA S.A.**, ajuizada em 19/11/2019.

Segue síntese dos encaminhamentos do MPF:

Trata-se de ação civil pública, de natureza consumerista, para a tutela de direitos individuais homogêneos, objetivando a condenação dos réus à obrigação de pagar o ressarcimento/indenizações pelos danos materiais e morais sofridos pelas vitimas sobreviventes e familiares/sucessores das vítimas falecidas, em razão do notório acidente aéreo ocorrido em 29 de novembro de 2016, na República da Colombia, com avião da empresa LAMIA (voo LaMia 2933) que transportava a delegação da Associação Chapecoense de Futebol, jornalistas e outras pessoas (todos nacionais brasileiros, abrangidos por esta ação), bem como os próprios tripulantes da aeronave e pessoas ligadas aquela companhia aérea (estrangeiros não abrangidos no objeto desta ação).

[...]

XII – DOS PEDIDOS FINAIS

Em face do exposto, o MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, por seu órgão signatário, REQUER:

1. o recebimento e regular processamento desta exordial, nos termos

das Leis n. 7.347/85 e 8.078/90;

2. liminarmente e sem previa oitiva dos réus (inaudita altera parte), a concessão de tutela provisória de evidência, determinando o bloqueio eletrônico de valores (via sistema "BACENJUD") no importe de R$ 52.098.750,00, em desfavor das subsidiarias brasileiras dos grupos econômicos dos quais fazem parte algumas das requeridas, mais especificamente as empresas TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. (CNPJ no 33.164.021/0001-00) e AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA (CNPJ no 02.757.429/0001-53);

2.1. subsidiariamente, caso o juízo entenda que não estao presentes os requisitos para a concessão de tutela de evidencia, requer-se, desde já, liminarmente e sem previa oitiva dos réus (inaudita altera parte), a concessão de tutela de urgência antecipada para o bloqueio eletrônico de valores (via sistema "BACENJUD"), no montante acima referido, em desfavor das subsidiarias brasileiras dos grupos econômicos dos quais fazem parte algumas das requeridas, mais especificamente as empresas TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. (CNPJ nº 33.164.021/0001-00) e AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA (CNPJ nº 02.757.429/0001-53);

3. também em sede liminar, a determinação, em relação às rés TOKIO MARINE SYNDICATES LIMITED – esta, por intermédio de sua subsidiária TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. – e BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A., de exibição (e subsequente juntada aos autos) do contrato/apólice de resseguro firmado entre BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A. e a resseguradora TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED (resseguradora líder), apólice de resseguro AF1639901/UMRB0823AF1639901, bem como

outros eventuais contratos de resseguros que tenham por objeto a garantia relativa a apólice de seguro n. 2000046/2016 (firmada entre BISA e LAMIA);

4. a citação dos réus, sendo que, em relação às rés TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED, AON BENFIELD LIMITED e AON UK LIMITED, com fundamento no princípio da aparência e segundo o disposto no art. 21, p. único c/c art. 75, X e seu §3o, do Código de Processo Civil, requer-se que sua citação seja realizada por intermédio da respectiva subsidiaria no pais;

5. a denunciação da lide, com fundamento no Art. 125, II, e 127 do CPC, às rés BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A. e TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, em relação a responsabilidade contratual, conforme mencionada em tópicos precedentes;

6. a intimação da SUSEP, para integrar o polo ativo desta demanda, na qualidade de assistente simples, nos termos dos arts. 121 a 123 do CPC;

7. a designação de audiência de conciliação, nos termos dos arts. 319, VII, e 334 do CPC;

8. a procedência do pedido, resolvendo-se o mérito, para o fim de:

8.1. declarar a responsabilidade solidária, contratual e extracontratual, de todos os réus pelo pagamento das indenizações as vítimas (sobreviventes) e familiares/sucessores (das demais vítimas), pelos danos materiais e morais sofridos – segundo os limites globais mínimos de US$ 300 milhões, ou, subsidiariamente, US$ 50 milhões ou US$ 25 milhões, nos termos acima descritos –,

condenando-os ao pagamento das indenizações individuais devidas a cada uma das vítimas sobreviventes e familiares/sucessores das demais vítimas do acidente com a aeronave da empresa LAMIA, segundo o que vier a ser apurado em liquidação de sentença, nos termos do art. 95 e seguintes do CDC;

8.2. declarar a nulidade das cláusulas dos termos de "Pagamento Voluntário/Humanitário & Transação", no que tange aos dispositivos que estabelecem a exclusão/exoneração da responsabilidade de todos os entes ali mencionados (item 27.10 - EXONERADOS), mantendo-se plenamente hígidas as demais clausulas e dispositivos que obrigam os resseguradores a efetuarem o pagamento de US$ 225.000,00 para cada familia, conforme previsto nesses documentos;

9. a publicação de edital, nos termos do art. 94 do CDC;

10. a condenação dos réus ao pagamento das custas processuais, verbas de sucumbência e demais cominações de estilo;

11. dispensa, pelo MPF, do pagamento de custas, emolumentos e outros encargos, desde logo, a vista do disposto no art. 18 da Lei no 7.347/85;

12. aplicação da medida processual de inversão do ônus da prova, prevista no art. 6o, inciso VIII, do Código de Defesa do Consumidor.

Em virtude o pedido de bloqueio de valores por meio do sistema BACEJUD, esta demanda está sendo ajuizada com sigilo nível 2 no sistema e-proc. Dessa forma, considerando o relevante interesse público envolvido neste caso e a ausencia de qualquer outro motivo para qualquer restrição a publicidade dos autos, requer-se que, em sendo deferido o pedido de bloqueio e implementada essa medida, ou no caso de eventual indeferimento desse pleito liminar, seja imediatamente levantado o sigilo dos presentes autos.

Dá-se à causa o valor de 52 milhões de reais.

30. Contestações pelo Ministério Público Federal de pontos levantados pela Defesa dos réus na Ação Civil Pública perante o Juízo da 2ª Vara Federal de Chapecó/SC.

Seguem as principais conclusões:

De início, importante deixar expressamente registrado, para que não ocorra desvios de perspectiva sobre os elementos essenciais da presente demanda, que precisam ser levados em linha de consideração, diante da pletora de fundamentos fáticos e jurídicos alinhavados pelas combativas defesas dos demandados, que ***o MPF atua como substituto processual das vítimas do acidente aéreo - consumidores por equiparação – terceiros totalmente alheios aos arranjos negociais entabulados por empresa aérea (LAMIA), seguradora (BISA), resseguradora-líder (TOKIO MARINE) e corretora de seguro/resseguro (AON), mas que sofreram direta e indiretamente toda a sorte de prejuízos materiais e imateriais causados por condutas comissivas e omissivas praticadas pela cadeia de fornecimento integrada por todas as demandadas****.*

[...]

ACIDENTE DE CONSUMO. CONSUMIDORES POR EQUIPARAÇÃO (BYSTANDERS). PROTEÇÃO JURÍDICA DO CDC. CONVENÇÃO DE MONTREAL

[...]

Dessa forma, o acidente aéreo representa um acidente de consumo e enseja o reconhecimento da responsabilidade por fato do serviço –

Art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, bem como dos demais dispositivos da legislação protetiva do consumidor, em ordem a reconhecer a ***vulnerabilidade*** *(técnica, jurídica, informacional e fática) das vítimas sobreviventes e dos familiares/sucessores das demais vítimas, como forma de concretizar o princípio da isonomia e realizar os ditames da justiça social.*

RESPONSABILIDADE PELO FATO DO SERVIÇO (ART. 14 DO CDC). NATUREZA OBJETIVA PELOS DANOS CAUSADOS AOS CONSUMIDORES (TEORIA DO RISCO DA ATIVIDADE)

[...]

No caso em tela, incide a figura da responsabilidade pelo fato do serviço, prevista no artigo 14 do CDC, e que dispõe que o fornecedor – e os demais sujeitos integrantes da cadeia de fornecimento – responde, independentemente da perquirição acerca da culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores – e aos equiparados, inclusive – por defeitos extrínsecos relativos à prestação dos serviços, os quais não observaram a segurança indispensável e, por isso, acarretaram danos à incolumidade físicopsiquíca dos atingidos pelo evento.

[...]

A despeito da discussão sobre os requisitos próprios das tradicionais responsabilidade contratual e extracontratual, na medida em que o CDC adotou um sistema de imputação ou atribuição objetiva para os responsáveis solidários, transcendental aos limites do vínculo contratual direto entre consumidor em sentido estrito e fornecedor, o fato é que restou deduzida e demonstrada na petição inicial desta demanda, a ***responsabilidade contratual*** *e também*

extracontratual *da cadeia de fornecimento dos serviços defeituosos prestados não só pela LAMIA CORPORATION S.R.L., mas também pela corretora de seguros AON, pela seguradora BISA e resseguradora líder TOKIO MARINE.*

[...]

Em suma, resta configurada, no mínimo, a conduta culposa por parte da corretora de seguros AON, seguradora BISA e resseguradora líder TOKIO MARINE – todos com atuação e conhecimento técnico especializado na área securitária – e, portanto, plenamente possível aquilatar que o seguro então vigente da empresa LAMIA possuía limite de responsabilidade civil muito baixo e inadequado para o risco que visava garantir, com a circunstância agravante de que tinham pleno conhecimento que as mais recentes atividades desenvolvidas pela LAMIA envolviam o transporte de times profissionais de futebol, até mesmo de seleções, como ocorreu com a prestação de serviços às seleções da Argentina e da Venezuela.

SOLIDARIEDADE NA CADEIA DE FORNECIMENTO E EFEITOS JURÍDICOS. PRINCÍPIO DA SOLIDARIEDADE LEGAL ENTRE OS CAUSADORES DE DANOS AOS CONSUMIDORES

[...]

Trata-se de regra de capital importância, a revelar que a responsabilidade civil por danos causados a consumidores é ***objetiva e solidária****, ensejando relevantes efeitos jurídicos decorrentes.*

[...]

Assim sendo, se a causa do evento danoso originar-se de conduta – concorrente ou não - de um ou alguns dos integrantes da cadeia de fornecimento, agente econômico que se vincula ao fornecedor (direto ou aparente) imediatamente por contrato, ou de forma mediata, associando-se a outro parceiro negocial de modo a viabilizar a atividade negocial do fornecedor direto, ocorre nesta hipótese a responsabilidade solidária, nos termos dos arts. 3º, 7º, parágrafo único, 14 e 34 do CDC.

[...]

Nesse caso, a solidariedade entre os fornecedores (diretos ou indiretos), integrantes de uma mesma cadeia de produção ou de prestação de serviço significa que, independentemente de quem tenha, de fato, sido o responsável pelo defeito do produto ou do serviço, ***todos se apresentam, frente ao consumidor, como responsáveis de direito, em decorrência do sistema legal de imputação de responsabilidade previsto no CDC***

[...]

Ademais, na presente demanda, existe a presença, ainda, de irregularidades ocorridas durante as tratativas e intermediação na celebração do contrato de seguro, na medida em que a seguradora (e resseguradoras) somente aceitaram a conclusão do negócio e a consequente emissão da apólice, com a assunção do risco pelo qual se comprometeram a segurar, após a análise e a mensuração do risco por meio das informações prestadas através da proposta, como efetivamente ocorreu.

[...]

A seguradora e o ressegurador que, por intermédio de corretora, aceitam a contratação do seguro e recebem o prêmio, assumindo

riscos futuros, não podem sustentar, em momento posterior, a não aceitação do seguro após a ocorrência do sinistro, para se eximir de suas responsabilidades contratuais e extracontratuais, pois isso configura quebra da boa-fé objetiva e se apresenta como comportamento contraditório que não pode prevalecer (venire contra factum proprium).

É dizer, existiram comportamentos inequívocos que evidenciaram a expressa aceitação do risco por parte da seguradora e resseguradora, intermediadas pela corretora de seguro, não lhes sendo lícito, após a ocorrência do sinistro, negarem o pagamento da indenização securitária. Evidência mais eloquente da aceitação do pagamento de indenização securitária pelo sinistro, é a mensagem eletrônica enviada por Neil Darvill, nada menos do que o próprio ***Diretor da AON UK*** *, no dia 01 de dezembro de 2016, para Loredana Albacete, com cópia para diversos destinatários ligados a própria AON, Grupo Estratégica e BISA*

[...]

Enfim, ***todas situações que eram de completo conhecimento da corretora de seguros AON UK (e, consequentemente da resseguradora líder TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED)****, pois se denota pelo conteúdo das mensagens eletrônicas trocadas com Loredana Albacete que, em nenhum momento, sonegou-se ou omitiu-se a informação de que estavam transportando equipes de futebol, levando-os em rotas que tinham por destino ou passagem a Colômbia, que estavam em delicada situação financeira e em atraso com o pagamento do prêmio.*

E, da mesma forma, as questões relacionadas ao contrato de seguro (e resseguro) eram participadas pela AON UK com a resseguradora líder TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e, somente

após a deliberação desta, é que a corretora de seguros, por meio do seu representante Simon Kaye, comunicava-as a Loredana Albacete.

1. DA CONTESTAÇÃO DA RÉ TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. ("TOKIO MARINE BRASIL")

1.1 Ilegitimidade passiva

Alega a ré a sua ilegitimidade passiva pois, em síntese, não teria relação jurídica com as demais rés e seria estranha aos fatos objeto da presente demanda.

No entanto, necessário perceber que a ré integra, conforme destacado na petição inicial, grupo econômico com as rés TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED e TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, resseguradoras da empresa BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A, detendo, portanto, responsabilidade contratual conjuntamente às integrantes desse grupo econômico.

[...]

Desse modo, sendo integrantes do mesmo grupo econômico impõe-se a sua responsabilidade solidária conjuntamente às outras duas rés.

[...]

Resta claro dos elementos coligidos à petição inicial que a TOKIO MARINE SEGURADORA S/A se apresenta como verdadeiro braço do grupo mundial TOKIO MARINE no Brasil, colhendo os frutos dessa situação, mas também assumindo os ônus dessa condição, como decorrência das teorias da aparência e da confiança.

[...]

Dessa forma, não merece acolhida a alegação de ilegitimidade

passiva da ré TOKIO MARINE SEGURADORA S/A, pois subsidiária e integrante do grupo econômico formado por TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e TOKIO MARINE KILN

GROUP LIMITED, sendo, ademais, fornecedora nos termos do Código de Defesa do Consumidor.

1.2 Ilegitimidade ativa do Ministério Público Federal

Alega a ré que o Ministério Público Federal não teria legitimidade ativa para esta ação, pois não haveria em discussão direitos individuais homogêneos.

Tal alegação é francamente improcedente. Conforme destacado na petição inicial, a presente ação busca tutelar os direitos de consumidores brasileiros usuários do serviço de transporte aéreo que foram vítimas de acidente de consumo. Há, na espécie, a tutela de direitos individuais homogêneos com origem comum (acidente de consumo), passíveis, portanto, de defesa coletiva pelo Ministério Público, na forma do inciso III do parágrafo único do Art. 81 c/c inciso I do Art. 82, ambos do Código de Defesa do Consumidor.

[...]

Assim, a evidente homogeneidade dos direitos individuais das vítimas (sobreviventes) e familiares (das demais vítimas), em obterem o pagamento das devidas indenizações, em especial por parte das seguradoras e resseguradoras – contratual e extracontratualmente obrigadas neste caso –, "dá ensejo à tutela de todos em forma coletiva, mediante demanda, proposta em regime de substituição processual, por um dos órgãos ou entidades para tanto legitimados".

[...]

A ré alega que não existiria relevância social na lide apta a desencadear a atuação do Ministério Público.

Ora, tal alegação milita contra os fatos e contra o mínimo senso de coletividade e contemporaneidade, enquanto cidadãos situados no Brasil. O relevante interesse social no presente caso reside no trágico acidente, que vitimou dezenas de cidadãos brasileiros e provocou grave comoção em âmbito nacional e repercussão internacional, conforme narrado na petição inicial, o que, de resto, é fato notório e assim independe de prova (Art. 374, I, do Código de Processo Civil), nos parecendo desnecessário tecer maiores considerações a respeito.

[...]

Inclusive, até uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) foi criada no âmbito do Senado Federal para "apurar a situação dos familiares das vítimas da queda do avião que transportava os jogadores, comissão técnica e diretoria da Associação Chapecoense de Futebol assim como os familiares dos jornalistas e convidados que perderam suas vidas" naquele terrível acidente aéreo. O objetivo desta CPI é investigar e identificar o motivo pelos quais os familiares ainda não receberam suas devidas indenizações", a reforçar ainda mais que os interesses jurídicos discutidos nestes autos estão impregnados de relevância social e ostentam dimensão que transcende o mero conjunto de interesses individuais aglutinados.

1.3 Ausência de responsabilidade civil

Em sede de defesa de mérito, alega a ré, em suma, que não tem relação com as demais demandadas, em consequência disso, não teria responsabilidade contratual e/ou extracontratual em decorrência dos fatos.

Ocorre que, conforme já frisado acima e narrado na petição inicial, a sua responsabilidade civil decorre da sua participação no grupo econômico formado pelas demandadas TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED, bem como por ser a representante da seguradora em solo brasileiro e, além disso, por ser considerada fornecedora de serviços nos termos do Código de Defesa do Consumidor.

Dessa maneira, a sua responsabilidade é solidária com TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED e, por isso mesmo, pode ser demandada nesta ação.

[...]

Desse modo, em razão da sua responsabilidade solidária, decorrente dos danos contratuais e extracontratuais causados pelas codemandadas TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED, está sujeita a responder como devedora solidária, na forma do Código de Defesa do Consumidor, já transcrito acima

2. DA CONTESTAÇÃO DA RÉ AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA

2.1 Alegação de incompetência da Justiça Brasileira

Alega a ré que não se aplicaria à presente ação a "Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional", nominada de "Convenção de Montreal", que prevê a possibilidade de a ação ser distribuída no domicílio da vítima (em caso de lesão ou morte), pois o voo supostamente não teria origem no Brasil e por se tratar de voo do tipo charter (fretamento).

No entanto, a realidade dos fatos, amplamente descrita na petição inicial, revela outra situação.

Conforme narrado na petição inicial, a causa de pedir próxima (fundamentos jurídicos) da presente demanda está lastreada, entre outras, na "Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional", nominada de " Convenção de Montreal", incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto Presidencial n. 5.910, de 27 de setembro de 2006, assim como ao ordenamento boliviano [A Bolívia ratificou sua adesão à Convenção de Montreal em 6/5/2015, com vigência a partir de 5/7/2015.

[...]

Destaque-se que a totalidade das vítimas brasileiras (tuteladas nesta ação) tinham residência permanente no Brasil no momento do acidente, o que permite, com lastro na convenção supramencionada, concluir que o Brasil tem jurisdição para apreciar a matéria vertida nesta ação

[...]

Assim, considerando, de um lado, que o contrato de transporte aéreo firmado pela Associação Chapecoense de Futebol e a LAMIA estabelece que essa empresa iniciaria e encerraria o cumprimento das obrigações em solo brasileiro e, ainda, que as obrigações do já referido termo de "pagamento humanitário" foram firmadas em nosso país e terão que ser aqui adimplidas; de outro, que são rés nesta ação empresas com subsidiárias no país, as quais também figuram no polo passivo, não há qualquer dúvida acerca da jurisdição brasileira.

[...]

Outrossim, ***a ré em sua contestação tenta confundir o julgador ao buscar cravar uma interpretação da Convenção de Montreal que sequer sobrevive a uma análise gramatical do texto.***

Não há no texto da Convenção uma exigência absoluta de que o voo seja ou não do tipo charter para que a regra do foro de domicílio da vítima do acidente seja reconhecida.

[...]

Pedimos vênia para grifar o texto legal em cores para a melhor compreensão do ponto em contestação. ***Conforme se verifica da leitura da Convenção, para que a regra do foro de domicílio da vítima do acidente aéreo tenha validade, é indiferente se o voo se deu em aeronave própria da empresa de transporte, como em aeronave de outro transportador, com o qual tenha um contrato comercial (fretamento, arrendamento, etc.). Essa é a inteligência do dispositivo. A locução "sob um acordo comercial" está a complementar o termo pretérito "nas de outro transportador", até porque, na sequência, o texto convencional menciona em "locais arrendados", no sentido, portanto, de "terceirização" do voo.***

Não há, portanto, a exigência alegada pela ré de que a regra seria válida apenas em caso de voos do tipo regular. Na verdade, tal interpretação, mesmo na segunda hipótese acima apontada, não decorre do dispositivo convencional, que trata, isso sim, de arredamento/subcontratação de aeronaves. E o faz para abarcar ambas as hipóteses sob a regra do foro de domicílio da vítima, tanto naquela em que

o acidente se dá em aeronave do próprio transportador (hipótese 1), quanto no caso de o acidente ocorrer em avião arrendado, subcontratado

[...]

Dessa forma, tem-se que o voo realizado pela empresa LAMIA trata-se de continuidade daquele transporte aéreo iniciado com a viagem em voo comercial da empresa BOA, que partiu do território nacional (Guarulhos), tudo segundo orientação da própria LAMIA, sendo que o voo de retorno teria como destino Chapecó, também território nacional.

[...]

Por fim, cabe tecer considerações acerca da alegação da requerida, de que "nem mesmo a conexão de causas justifica a ampliação da competência internacional do Brasil", bem como sobre a existência de litígio perante tribunal inglês.

Sobre esse ponto, cabe inicialmente destacar que ***a presente demanda não envolve competência internacional exclusiva*** *- que excluiria a jurisdição de qualquer outro país -,* ***mas sim, concorrente****, a qual é prorrogável, inclusive por convenção da partes, podendo, portanto, ser atraída à jurisdição brasileira pela conexão. Isso inclusive é reconhecido pela própria demandada, quando afirma que "****este acidente deu origem a litígios em vários tribunais de todo o mundo****, incluindo processos envolvendo a Aon UK na Inglaterra & País de Gales".*

Ademais, o fato de existir processo no exterior não impede a propositura de demanda igual no Brasil (identidade de partes, de causa de pedir e de pedido), tendo em conta que ***a sentença proferida em outro país tem que ser homologada pelo***

Superior Tribunal de Justiça (art. 105, I, i, da CF) para ter eficácia no território nacional.

[...]

Ademais, não se argumente com a denominada doutrina do forum (non) conveniens - conveniência do foro. Primeiro, porque sequer acolhida no Brasil, conforme entendimento do STJ (Nesse sentido: STJ. REsp 1.633.275. 3ª Turma. Julgamento em 8/11/2016. Relator RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA).

Além disso, ainda que aplicável fosse, o foro brasileiro mostra-se absolutamente equivalente ao da Inglaterra, seja em termos de garantias fundamentais processuais; custo do processo (infinitamente menor aqui); possibilidades de produção de prova (extremamente amplas em nosso ordenamento); projeção do valor a ser fixado a título de condenação (tendencialmente maior naquele outro país, em virtude dos punitive damages[1]); número de recursos e meios de impugnação (infinitamente maior em nosso país), entre outros aspectos.

Em suma, mostra-se muito melhor ser réu no Brasil do que na Inglaterra, portanto, a tentativa de furtar-se à jurisdição brasileira parece esconder alguma estratégia não revelada, porque objetivamente não se afigura sequer como uma opção racional.

Dessa forma, irrelevante a existência de ações conexas/continentes em trâmite em outros países, permanecendo hígida a jurisdição brasileira para julgamento da presente ação.

Portanto, não merece prosperar a alegação de ausência de jurisdição brasileira, até porque a jurisdição nacional no presente caso é fixada não apenas em razão da Convenção de Montreal, mas também em

função de outros dispositivos legais (acima mencionados), como a Lei de Introdução às Normas de Direito, Código de Defesa do Consumidor e Código de Processo Civil.

2.2 Da alegação de ausência de vínculo entre a ré AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA e as empresas Aon UK ou da Aon UK Holdings

Alega a ré, em síntese, que não seria filial ou sucursal das outras empresas sediadas fora do Brasil, de modo que teriam administrações independentes com operações próprias.

No entanto, a mesma lógica aplicável à TOKIO MARINE BRASIL é aplicável à ré AON BRASIL, isto é, a empresa compõe, com AON UK e AON UK HOLDINGS grupo econômico.

[...]

Ademais, necessário esclarecer que, ao contrário do que quer fazer crer a demandada, mostra-se evidente que grupos multinacionais como TOKYO MARINE e AON atuam em âmbito mundial de forma ***coordenada*** *- e segundo orientações de suas "matrizes" [...]*

Em verdade, a alegação de que a demandada não teria qualquer relação com a AON UK é uma estratégia para furtar-se à sua responsabilidade enquanto representante da AON em solo brasileiro.

2.2 Não aplicação da Convenção de Montreal

Defende a ré que a mencionada convenção se aplica apenas ao transportador aéreo e não à sociedade corretora de seguros.

[...]

Isso não impede, no entanto, de maneira nenhuma, que a sociedade

corretora seja acionada para responder em regresso pelos danos causados pelo segurado (in casu, Lamia Corporation S.R.L.).

A Convenção de Montreal não veda o ajuizamento de ação em desfavor do segurador, o que, aliás, não teria qualquer lógica. Pelo contrário, a Convenção prevê a possibilidade de regresso expressamente em seu texto.

[...]

Excluir a cobertura em casos como o presente, seria punir as vítimas em lugar dos causadores dos danos!

Nessa ordem de ideias, não só a boa-fé objetiva desautoriza qualquer interpretação que recaia, ao fim e ao cabo, em flagrante prejuízo aos consumidores-vítimas, como também a própria interpretação da função social que os contratos, a partir do advento do Código Civil de 2002, passaram a exercer.

[...]

Assim, admite-se o ajuizamento da ação diretamente contra a seguradora, conforme fundamentação acima desenvolvida.

2.3 Alegação de inaplicabilidade do direito pátrio

Alega a ré, sucintamente, que o direito pátrio não seria aplicável à presente ação, sendo que deveria se aplicar o ordenamento do Reino Unido, onde supostamente o contrato teria se formado.

Evidentemente, tal alegação não prospera, pois a uma, há legislação especial regulando o tema da responsabilidade do transportador e de terceiros, no caso e sem prejuízo da incidência coordenada de outras disposições legais, a Convenção de Montreal.

[...]

Por fim, embora a ré tenha defendido a aplicação de legislação estrangeira, não indicou quais seriam essas normas aplicáveis, tampouco fez prova dessa legislação conforme exige o Código de Processo Civil (Art. 376).

2.4 Da alegação de prescrição (prazo bienal)

Alega a ré que a presente pretensão já estaria prescrita, pois aplicável o Art. 35 da Convenção de Montreal que prevê um prazo prescricional de 02 (dois) anos para que as ações sejam distribuídas.

Ocorre que a Constituição da República define como princípio e objetivo da República a defesa do consumidor (Art. 5º, inciso XXXII e Art. 170, inciso V). A par disso, deve ser aplicada a norma mais favorável aos consumidores vítimas do acidente aéreo e domiciliadas neste país, qual seja, o Art. 27 do Código de Defesa do Consumidor, que prevê o prazo prescricional quinquenal para as pretensões de reparação de danos causados por fato do serviço.

Ademais, a presente ação não é movida apenas em desfavor do transportador aéreo internacional, mas também em face da seguradora, resseguradoras e corretora de seguros, isto é, envolve objeto mais amplo que a discussão do simples contrato de transporte aéreo internacional (artigo 1º, 1, da Convenção de Montreal), como, em especial, a discussão acerca da negativa de cobertura securitária do evento danoso a vítimas de acidente de consumo, não se encontrando, assim, abarcado pela regulação convencional.

[...]

Outrossim, ainda que, apenas a título de argumentação, fosse aplicado o prazo prescricional bienal, o prazo teria sido interrompido com a distribuição da ação de autos n. 5001314-39.2018.4.04.7202, em março de 2018, ajuizada pela Associação Chapecoense de Futebol e algumas vítimas e sucessores em face das

rés LAMIA, BISA, AASANA e DGAC pleiteando a condenação em danos materiais e morais decorrentes do acidente aéreo, vale dizer, mesma causa de pedir desta ação civil pública.

[...]

Assim, por variados fundamentos, não prospera a alegação de prescrição bienal.

2.5 Da alegação de inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor ou relação contratual com os passageiros

Conforme amplamente narrado na petição inicial, a corretora AON intermediou a contratação de seguro entre a transportadora LAMIA e a seguradora BISA, bem como entre os resseguradores da apólice.

Os diversos e-mails trocados entre Loredana Albacete (representante, senão gestora de fato da LAMIA) e Simon Kaye (representante da corretora AON) e outros, revelam que a corretora de (res)seguros tinha plena ciência dos serviços prestados pela LAMIA a equipes de futebol, para viagens por países da América Latina, inclusive em países andinos (em especial Colômbia e Bolívia), e, consequentemente, que a apólice negociada não atendia aos elevados riscos dos serviços prestados pela LAMIA.

Ademais, a ré AON, ao buscar obstinadamente a celebração do contrato de seguro, olvidando completamente a situação econômica da empresa LAMIA (que estava à bancarrota, pois tentou economizar até mesmo na quantidade de combustível do voo, o que basicamente causou o desastre aéreo), concorreu para a produção do evento danoso ao entregar um seguro que, longe de cobrir os riscos envolvidos, apenas constituiu um elemento "pro forma" (burocrático), que permitiu à LAMIA retomar (de forma absolutamente temerária) a realização do serviço de transporte

aéreo.

Em verdade, a corretora AON estava muito mais preocupada em recuperar os valores relativos aos prêmios vencidos (e para isso flexibilizou ao máximo e inúmeras vezes a proposta de seguro) do que oferecer uma nova apólice de seguro apta a cobrir os riscos a que o cliente estava exposto e expondo, assim, também os terceiros que faziam uso dos serviços da empresa - e que, por óbvio, desconheciam todas essas irregularidades.

É preciso perceber, no contexto dos fatos narrados nesta exordial, que a emissão da apólice de seguros, via corretora AON para a empresa aérea LAMIA, é conditio sine qua non do desastre aéreo, na medida em que a operação do serviço de transporte aéreo de passageiros só é permitido às companhias pelos órgãos fiscalizadores com a existência de seguro de responsabilidade civil.

Nessa esteira, a corretora AON é considerada pela legislação consumerista como fornecedora de serviço por equiparação, na medida que contribuiu causalisticamente para a ocorrência do dano.

[...]

Conforme narrado na petição inicial, a corretora AON, por meio de seus representantes, esteve longe de guardar a diligência e a prudência necessárias na condução da celebração do contrato de seguros. A verdade é que buscou concluir uma proposta com cobertura subdimensionada aos riscos da atividade de transporte executada pela empresa LAMIA, a fim de receber os valores de prêmios atrasados. Tampouco alertou acerca dos graves riscos envolvidos na realização do transporte aéreo (elevados financeiramente em razão do transporte de equipe de futebol), com uma frágil cobertura securitária que não era capaz de cobrir, de

forma minimamente adequada, os eventuais danos.

A postura da AON violou a cláusula geral da boa-fé objetiva, a qual permeia todas as relações jurídicas, tanto as públicas quanto as privadas, sendo considerada regra de conduta que se consubstancia na necessidade de os agentes contratuais praticarem condutas que deles se esperam e que não sejam contrárias ou incompatíveis com as anteriormente praticadas, de forma que não surpreenda ou frustre as expectativas geradas na outra parte da relação jurídica.

[...]

Nessa medida, não prospera a alegação da ré.

2.6 Da alegação de incompetência da Justiça Federal

Alega a ré que a Justiça Federal não seria competente para processar e julgar a presente ação.

Tal tema já foi amplamente enfrentado na petição inicial. Ademais, o juízo desta ação já admitiu a competência para processá-la, inclusive determinação a citação das partes rés.

[...]

Em primeiro lugar, trata-se de acidente de consumo ocorrido em serviço fiscalizado e concedido pela União: [...]

Em segundo lugar, trata-se de causa fundada em tratado internacional (in casu, Convenção de Montreal, conforme já debatido), hipótese que se amolda ao inciso III do Art. 109 da Constituição da República: [...]

Ademais, conforme já mencionado alhures, a presente ação é conexa aos autos n. 5001314-39.2018.4.04.7202, já distribuídos anteriormente a esse juízo.

[...]

Além dos fundamentos supramencionados, calha apontar que o entendimento jurisprudencial assente no Superior Tribunal de Justiça é o de que ***a presença do Ministério Público Federal no polo ativo da demanda já se mostra suficiente para atrair a competência para a Justiça Federal****, nos termos do art. 109, I, da CF [...]*

Portanto, não prospera a alegação de incompetência da Justiça Federal, devendo a presente ação ser mantida nesse juízo.

2.7 Da alegação de ilegitimidade passiva e ausência de responsabilidade civil

Alega a ré, em síntese, que ela não tem qualquer relação com os fatos narrados na presente ação, nominando a petição inicial do Ministério Público Federal de "realidade paralela".

Alega, ainda, a par disso, que não tem responsabilidade civil (seja contratual ou extracontratual) decorrente da sua atuação de corretora.

Trata-se de ***preliminar que claramente se confunde com o próprio mérito da ação, sendo, portanto, objeto de deliberação pelo Juízo ao final****, quando encerrada a instrução processual, caso se entenda que é necessária a produção de provas em audiência. Contudo, refuta-se desde já todas as teses levantadas.*

[...]

Necessário lembrar, ainda, a ocorrência de ilegítimas negociações conduzidas junto à empresa LAMIA, que levou à ***emissão de uma apólice de seguro com coberturas e cláusulas excludentes absolutamente inadequadas ao tipo de atividade***

desenvolvida por aquela companhia aérea e insuficientes a assegurar minimamente os riscos envolvidos.

[...]

Conforme demonstrado na exordial, a AON UK – e a seguradora e resseguradores que ela representava –, ***com vistas a receber os valores devidos pela LAMIA SRL, relativos à apólice anterior, desconsiderou completamente os reais riscos envolvidos, a natureza e a região de abrangência dos serviços prestados por aquela empresa aérea*** *– transporte de equipes de futebol na América do Sul, inclusive em países andinos, em especial Colômbia e Bolívia –, reduzindo significativamente o valor da cobertura existente.* ***Em suma, tem-se que a corretora e os resseguradores são os principais responsáveis pela retomada dos voos da empresa que enfrentava severas dificuldades financeiras, sem condições sequer de arcar com os prêmios de uma adequada cobertura securitária.***

[...]

Assim, caso a ré AON não tivesse realizado diversas (e ilegítimas) acrobacias comerciais, contorcendo muito além do possível a proposta de seguro, para que o valor do prêmio fosse financeiramente possível para a cliente LAMIA, sem se importar com o tamanho do risco envolvido frente a cobertura securitária, certamente a aeronave LAMIA 2933 não teria saído do solo e o desastre não teria ocorrido (pelo menos não com a sua participação).

Assim, a responsabilidade da ré AON ocorre tanto no âmbito da relação contratual (contrato de corretagem), quanto em relação à responsabilidade extracontratual (pela concorrência na causação do dano).

[...]

Conforme narrado na petição inicial, a AON UK, por meio de seus representantes, esteve longe de guardar a diligência e a prudência necessárias na condução da celebração do contrato de seguros. A verdade é que buscou obstinadamente fechar uma proposta qualquer com a empresa LAMIA para receber os valores de prêmios atrasados. Tampouco alertou acerca dos graves riscos envolvidos na realização do transporte aéreo (elevados financeiramente em razão do transporte de equipe de futebol), com uma frágil cobertura securitária que não era capaz de cobrir, de forma minimamente adequada, os eventuais danos.

[...]

Agindo assim, a ré violou a boa-fé objetiva e praticou falta contratual, devendo responder por perdas e danos solidariamente com os demais réus na forma dos arts. 187, 389, 402 e 422 do Código Civil.

De outro lado, a ré AON UK também responde por dano extracontratual, já que, conforme suprarreferido, concorreu para a causação do dano que não teria ocorrido sem a sua atuação. Assim, responde solidariamente com os demais réus, na forma dos arts. 186, 927 e 942 do Código Civil.

2.8 Da alegação de inadequação da via eleita (ação civil pública)

Alega a ré, em síntese, que seria inadequada a utilização do instrumento processual da ação civil pública, pois, supostamente, essa serviria apenas à tutela de "direitos coletivos" (sic), e não direitos individuais homogêneos, sendo que entende a ré que a ação correta seria a "ação civil coletiva" (Art. 91 do CDC).

Ora, completamente descabida a alegação, uma vez que a Lei n. 7.347/85 prevê expressamente que cabe a ação civil pública para a tutela dos direitos do consumidor [...]

Dessa forma, a ré tenta criar uma suposta nulidade que não se sustenta minimamente.

2.9 Do pedido de decretação de sigilo de documentos

Não custa rememorar, conforme expresso mandamento constitucional, que a regra é a publicidade dos atos processuais, sendo a decretação do segredo justiça reservado apenas para hipóteses excepcionais. O artigo 5º, inciso LX, dispõe que "a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem". Por seu turno, o artigo 189 do Código de Processo Civil, em sintonia com a Constituição Federal, impõe, como regra, a publicidade dos atos processuais.

Não prospera o pedido de decretação de sigilo por parte da ré relativa às mensagens eletrônicas, posto que tais mensagens foram disponibilizadas voluntariamente por um dos interlocutores das conversações e representante de fato da empresa LAMIA, isto é, as mensagens foram entregues por Ricardo Albacete à AFAV-C (Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense) [...]

Ademais, as mensagens trocadas não contém qualquer dado íntimo ou privado das partes, senão conversações relativas às negociações comerciais envolvendo a atividade da empresa AON, na corretagem de seguros, com a LAMIA.

3. DA CONTESTAÇÃO DAS RÉS TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED ("TMK") e TOKIO MARINE KILN

GROUP LIMITED ("TMK GROUP")

3.1 Da alegação de incompetência da jurisdição nacional

Alega a ré, em síntese, que a jurisdição brasileira seria incompetente para conhecer de litígio que envolva o resseguro em questão ou a "Escritura de Quitação" (evento 319, ANEXO5), pois em ambas haveria cláusula de eleição de foro estrangeiro (Bolívia para o primeiro e Inglaterra para o segundo).

[...]

Bem sabe a douta defesa da ré, embora tente confundir o julgador, que a eleição de foro só tem efeito entre a BISA e a TOKIO MARINE (contratantes do termo de quitação), para julgar eventuais litígios ***entre elas*** *no bojo de termo entabulado* ***por elas próprias****. Não é possível obrigar terceiros (in casu, MPF e vítimas do acidente) a observar foro de eleição estabelecido pelas causadoras do dano.*

E conhece bem a douta defesa que se aplica cirurgicamente ao caso, o Princípio da Relatividade dos Contratos, consoante o brocador res inter alia acta – o contrato só obriga a quem o assinou. Seria muito conveniente sustentar que as causadoras do dano elejam um foro em outro país, distinto do local da residência das vítimas, para obstaculizar o acesso à justiça dessas.

Já que, conforme sustenta, tal foro seria oponível a terceiros, porque a ré logo não estabeleceu que, por decisão soberana dela e da seguradora BISA, as vítimas não têm qualquer direito de indenização, e isso também não seria possível de ser questionado judicialmente?

À toda evidência, não se sustenta a argumentação da ré.

3.2 Da alegação de ilegitimidade passiva

Afirma a ré, em síntese, que seria mera gestora (líder, aliás) do grupo que subscreveu o resseguro à seguradora BISA e que, por isso, não seria responsável pela assunção dos riscos do resseguro. Afirma, ainda, que a TOKIO MARINE representa apenas 30% do capital do grupo de resseguradores.

Trata-se, uma vez mais, de ***preliminar que claramente se confunde com o próprio mérito da ação, sendo portanto objeto de deliberação pelo Juízo ao final****, quando encerrada a instrução processual, caso se entenda que é necessária a produção de provas em audiência.. Contudo, refuta-se desde já a tese levantada.*

Ora, a ré está em contradição nos próprios termos e argumentos utilizados. Sendo resseguradora-líder e participando do grupo de resseguradores, não há como afastar a sua responsabilidade civil, ainda que, ao menos, em 30% do capital assegurado, conforme ela própria afirma. Se ela, a ré, como resseguradora-líder, detendo 30% do capital do grupo de resseguradores, não tem responsabilidade, a quem, então, deve-se atribuí-la? Tanto é destituído de sentido essa alegação que poucas linhas são gastas para defendê-la na peça de contestação. Reitera-se, aqui, o quanto dito na petição inicial sobre a responsabilidade civil e legitimidade passiva da ré TOKIO MARINE.

Em outra passagem, a ré argumenta a ausência de responsabilidade solidária no tocante ao grupo econômico. Aqui, pela similitude de argumento, remete-se ao tópico "1.1" em que a mesma alegação, bem como a ilegitimidade passiva, arguidas pela ré TOKIO MARINE BRASIL foi repelida.

3.3 Da alegação de ausência de responsabilidade contratual

Alegam as rés, em resumo, que não podem responder civilmente, pois o pool de resseguradores têm relação contratual somente com a ré BISA, sendo impossível que respondam diretamente por danos veiculados pelas vítimas de acidente aéreo e que, ademais, a obrigação teria deixado de existir em razão da celebração da Escritura de Quitação com a ré BISA.

Inicialmente, como já discorrido acima, cabe reiterar que a dita "escritura de quitação" não tem qualquer efeito perante terceiros, senão apenas entre a TOKIO MARINE e BISA (res inter alios acta). Necessário, novamente, enfatizar que não há como um documento particular celebrado entre "A" e "B" excluir alguma pretensão indenizatória de "C" (vítimas) contra aqueles. Entendimento contrário desafia a mais comezinha e banal lógica jurídica.

Outrossim, a responsabilidade da ré TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED se dá pela natural posição de garante em relação à seguradora BISA, decorrente da apólice de resseguro firmada com ela, bem como em decorrência da aceitação/homologação da temerária proposta de seguro criada pela corretora AON, conforme narrado minuciosamente na petição inicial. Não custa relembrar que, em diversas mensagens eletrônicas, Simon Kaye (representante da corretora AON) afirma que a proposta de seguro deveria ser submetida às resseguradoras, para a sua anuência.

Ademais, sendo a emissão do seguro, conforme exposto na petição inicial, conditio sine qua non da ocorrência do evento danoso, a anuência da resseguradora com essa irregular apólice de seguros representa coparticipação no exsurgimento do desastre. Assim, a responsabilidade da ré TOKYO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED ocorre tanto no âmbito da relação contratual (resseguro), quanto em relação à responsabilidade extracontratual (pela

concorrência na causação do dano).

Por outro lado, conforme narrado na petição inicial, a responsabilidade civil (contratual e extracontratual) das rés também decorre dos termos de "PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO E TRANSAÇÃO" juntados à exordial, em que a ré TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, expressamente na condição de ressegurador líder, oferece aos sucessores, "por [pretensas] razões de compaixão" (item 2.3), o pagamento "voluntário" da soma de US$ 225.000,00, mas, astuta e sub-repticiamente, o termo firmado entre as partes obriga as vítimas à desistência de eventuais ações, bem como à renúncia a qualquer direito relativo ao acidente, excluindo de responsabilidade as empresas BISA, LAMIA e quaisquer de seus resseguradores, ***em especial as empresas do grupo TOKIO MARINE****.*

[...]

E é justamente isso o que já se extraía dos diversos e-mails acima já referidos, trocados entre Loredana Albacete (representante, senão gestora de fato da LAMIA) e Simon Kaye (representante da corretora AON) e outros - e agora é confirmado expressamente na contestação das empresas do grupo AON -, em que resta evidente que ***todas as decisões acerca da contratação de seguro são tomadas pelos resseguradores*** *e não pela seguradora, que praticamente sequer é mencionada nessas tratativas.*

Assim, conforme já discorrido, a responsabilidade civil das rés não se apoia unicamente na responsabilidade contratual decorrente do contrato de resseguro, mas também na responsabilidade extracontratual pela propositura do documento em que exonera a responsabilidade das resseguradoras e corretora, bem como pela oferta dos termos de "pagamento humanitário" com cláusulas

leoninas e limitativas de responsabilidade, tudo conforme narrado na petição inicial.

A pergunta de fundo relacionada à legitimidade do grupo TOKIO MARINE que não quer calar é: se as rés acreditam tanto na ausência de sua responsabilidade (tanto contratual, quanto extracontratual), por que firmaram um documento praticamente obrigando a seguradora BISA à quitação da responsabilidade das resseguradoras e corretora e, após, criaram um "fundo humanitário" com o valor de 25 milhões de dólares?

[...]

3.4 Da alegação de validade das transações firmadas com as vítimas/sucessores

Diferentemente do alegado pelas rés, conforme consta da exordial e documentos ali acostados, há robustos indícios de que os familiares das vítimas foram impingidos a subscrever os termos de transação propostos pela rés em razão da sua fragilidade emocional e financeira, que se encontravam após o grave acidente que, como sabido, ceifou a vítima dos profissionais de futebol e vários outros que estavam naquele voo - jornalistas, empresários, dirigentes etc. - , sendo que muitos eram os únicos provedores financeiros de suas famílias.

Ironicamente, afirma-se que o valor destinado às vítimas viria de um "Fundo Humanitário". Ora, conforme acima já destacado, se a ré TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e demais seguradoras e resseguradoras estivessem realmente imbuídas de tanto altruísmo, por que o termo firmado quitava completamente a sua responsabilidade, bem como da seguradora BISA e a da empresa aérea LAMIA? Por que o valor não foi simplesmente

ofertado, de forma verdadeiramente humanitária e solidária, às vítimas sobreviventes e familiares, sem a exigência de qualquer renúncia ou desistência? A resposta, data vênia, é muito clara.

À evidência, a resseguradora, percebendo a clara responsabilidade da empresa de transporte aéreo e da seguradora BISA e percebendo que as indenizações poderiam alcançá-la enquanto resseguradora, engendrou uma forma extrajudicial para prevenir elevados pagamentos a que estaria submetida caso judicializada a questão, transfigurando a sua responsabilidade em um eufemístico "Fundo Humanitário"!

A verdadeira natureza desse fundo, contudo, traduz-se em clara assunção de culpa pelas empresas LAMIA, BISA e integrantes do grupo TOKIO MARINE em relação ao desastre aéreo.

Conforme destacado na petição inicial, ouvida pelo MPF, a senhora Denise Lemes Burtet, esposa de Décio Sebastião Burtet Filho, ex-Diretor Administrativo da Chapecoense e vítima do acidente, afirmou que, em reunião com representantes da TOKIO MARINE no ano de 2017, foi apresentado um documento ("laudo") que afirmava que a causa do acidente seria "pane seca" e que isso desonerava as seguradoras/resseguradoras, sendo que as empresas diziam que não teriam responsabilidade, mas que iriam criar esse fundo, "para amenizar a dor" dos familiares das vítimas, e que ***isso criou a sensação de que "ou você aceita [a ajuda do fundo], ou você não vai ganhar nada"****, o que, segundo ela, foi muito revoltante, o que fez com que muitos não aceitassem. Contudo, com o passar dos meses, do ano, diante da falta de movimentação "das coisas", acabou aceitando a proposta do tal fundo. Afirmou que se sentiu revoltada e coagida, pois os representantes do fundo sempre afirmavam que, em virtude da causa do acidente – "pane seca" –, não haveria responsabilidade das seguradoras por qualquer*

indenização.

Tal depoimento, proveniente de familiar de uma vítima do acidente aéreo, demonstra a pressão psicológica e emocional a que estavam submetidos, o que franqueou o acesso ao grupo liderado pela TOKIO MARINE para ofertar transações iníquas.

3.5 Alegação de ausência de responsabilidade extracontratual

Conforme demonstrado na petição inicial, era obrigação da seguradora e resseguradoras comunicar ao órgão DGAC sobre os atrasos no pagamento do prêmio da apólice firmada com a empresa de transporte aéreo. Tal comunicação poderia ter evitado o infortúnio, uma vez que ensejaria a suspensão da autorização de voos concedida à LAMIA Corporation S.R.L., por tratar-se de ***seguro obrigatório****, como já demonstrado acima.*

Ademais, conforme detalhadamente descrito na exordial, essa responsabilidade extracontratual também exsurge das ilegítimas negociações conduzidas junto à empresa LAMIA, que levaram à emissão de uma apólice de seguro com coberturas e cláusulas excludentes absolutamente inadequadas ao tipo de atividade desenvolvida por aquela companhia aérea e insuficientes a assegurar minimamente os riscos envolvidos.

Conforme demonstrado, a emissão dessa nova apólice, totalmente inadequada e que possibilitou que uma companhia área que enfrentava enormes dificuldades financeiras – pois sequer podia arcar com as despesas do seguro aeronáutico obrigatório – voltasse a operar, ocorreu unicamente para que a seguradora e as resseguradoras pudessem receber os valores devidos pela empresa LAMIA, relativos à anterior apólice de seguro.

É preciso perceber, no contexto dos fatos narrados na peça inicial,

que a emissão da apólice de seguros, ratificada pelas resseguradoras, é conditio sine qua non do desastre aéreo, na medida em que a operação do serviço de transporte aéreo de passageiros só é permitido às companhias, pelos órgãos fiscalizadores, com a existência de seguro de responsabilidade civil.

Sendo a emissão do seguro, conforme exposto acima, conditio sine qua non da ocorrência do evento danoso, a anuência da resseguradora com essa irregular apólice de seguros representa coparticipação no exsurgimento do desastre.

[...]

Dessa forma, diferentemente do alegado, resta demonstrada a causalidade direta entre o dano e atuação das resseguradoras, senão por ação direta, por omissão.

Ademais, indene de dúvidas que a resseguradora, como garante dos riscos da apólice de seguros, deveria fiscalizar a fiel aplicação da apólice, em todas as suas cláusulas contratuais e deveres legais da empresa assegurada (BISA), em especial, a comunicação ao DGAC, o que não ocorreu.

Desse modo, não prospera a alegação das rés.

3.6 Da alegação de não cabimento do montante do pedido indenizatório

Alega a ré, em síntese, ser incabível o pedido de condenação em 300 ou 50 milhões de dólares (valores esses lastreados em apólices de seguros emitidas anteriormente), pois essas apólices não estariam mais em vigor.

No entanto, conforme minuciosamente discorrido na petição inicial, durante vários anos a aeronave operada pela LAMIA esteve

assegurada com apólice no valor de 300 milhões de dólares.

Apenas recentemente, também conforme detalhado na exordial, é que a apólice de seguros foi reduzida drasticamente para 25 milhões do dólares, com o fito de reduzir o valor do prêmio e possibilitar à já então combalida LAMIA poder continuar operando voos, tudo para que a seguradora e resseguradoras pudessem reaver os prêmios em atraso.

Como se vê, a estratégia da corretora AON e seguradora/resseguradoras era eminentemente financeiro, com o intuito de recuperar valores de prêmios em atraso - além, por óbvio, auferir os prêmios do novo contrato de seguro -, e assim emitiram uma apólice de seguros com cobertura mais de 10 vezes inferior à até então praticada, com cobertura flagrantemente insuficiente aos riscos da atividade desenvolvida e, avalizaram, dessa forma, as operações da LAMIA sem cobertura securitária adequada.

Por tudo isso, em resumo, é que o MPF pleiteia, em sede principal, a condenação das rés em valores consentâneos com o montante das apólices anteriormente emitidas.

3.7 Da alegação de necessidade de liquidação dos danos materiais

Alega a ré, em síntese, que os danos materiais das vítimas devem ser devidamente comprovados.

Ora, nesse ponto não há qualquer divergência por parte do MPF e, acredita-se, mesmo das vítimas.

Por óbvio, a extensão dos danos deve ser comprovada.

Em primeiro lugar, a ré não nega (e crê-se que nenhuma delas o faça) a ocorrência dos danos (tanto materiais como morais).

Desnecessário repetir que o evento ceifou abruptamente a vida de mais de 70 pessoas, o que, além da perda humana, repercute em danos emergentes e lucros cessantes, em especial às famílias das vítimas, que muitas das vezes tinham na vítima seu único provedor familiar.

Ocorre que depõe contra a celeridade e economicidade processuais (e tampouco seria possível) trazer nesta ação principal detalhadamente os danos materiais individualmente de cada uma das vítimas e sucessores.

[...]

Por todo o exposto, não há nesta fase processual espaço para discutir o quantum indenizatório de forma individualizada. Evidentemente, não há como obrigar que este autor aponte já na petição inicial todos os danos individualmente experimentados por todas as vítimas do acidente, sendo que tal ônus competirá a cada uma das vítimas/sucessores em sede de liquidação de sentença. O que o MPF pretende, isso sim, é uma condenação global capaz de suportar todo o passivo resultante do decreto condenatório, o que só pode ser feito em termos coletivos e por estimativa, tendo por parâmetro mínimo, dentre outros, as apólices de seguros emitidas em favor da LAMIA.

Assim, não prosperam as alegações da ré.

4. CONTESTAÇÃO DA RÉ BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A ("BISA")

Da alegação de ilegitimidade passiva

Alega a ré, em síntese, sua ilegitimidade passiva pois, simplesmente, teria negado a cobertura da apólice de seguro, como se pudesse unilateralmente negar a cobertura securitária, a

semelhança de um ato de império, insindicável pelo Poder Judiciário.

Cabe destacar que, em sede a petição inicial, todas as cláusulas negativas de cobertura já foram exaustivamente refutadas, sendo que para evitar a repetição dos argumentos remete-se ao tópico "VI.c" da exordial.

4.2 Da alegação de existência de eleição de foro e cláusula compromissória

Alega a ré BISA a existência de cláusula de eleição de foro para dirimir litígios acaso existentes no contrato de seguro entre ela e a contratante LAMIA. Ora, é de clareza solar que tal eleição de foro aproveita-se apenas, justamente, às contratantes dessa cláusula, para disputas surgidas entre elas, não tendo efeitos, de forma alguma, em relação a terceiros.

Nesse ponto, tratando-se da mesma alegação (cláusula de eleição de foro estrangeiro e aplicação de legislação estrangeira), remete-se aos tópicos "2.1" e "3.2" desta peça.

4.3 Da alegação de ausência de responsabilidade extracontratual

Conforme destacado na petição inicial, a responsabilidade extracontratual da ré BISA decorre, em primeiro lugar, por não ter emitido a comunicação ao DGAC sobre os alegados atrasos no pagamento do prêmio da apólice firmada com a empresa de transporte aéreo. Tal comunicação poderia ter evitado o infortúnio, já que ensejaria a suspensão da autorização de voos concedida à LAMIA Corporation S.R.L.

E, em segundo lugar, exsurge das ilegítimas negociações conduzidas junto à empresa LAMIA, que levaram à emissão de uma apólice de

seguro com coberturas e cláusulas excludentes absolutamente inadequadas ao tipo de atividade desenvolvida por aquela companhia aérea e insuficientes a assegurar minimamente os riscos envolvidos.

Conforme demonstrado adiante, a emissão dessa nova apólice, totalmente inadequada e que possibilitou que uma companhia área que enfrentava enormes dificuldades financeiras – pois sequer podia arcar com as despesas do seguro aeronáutico obrigatório – voltasse a operar, ocorreu unicamente para que a seguradora e as resseguradoras pudessem receber os valores devidos pela empresa LAMIA, relativos à anterior apólice de seguro.

Flagrante a omissão deliberada das seguradas e resseguradoras, que, cientes da precária situação financeira da segurada, bem como do recorrente serviço de transporte aéreo prestado pela LAMIA a equipes de futebol que participavam de competições na Colômbia – conforme adiante demonstrado –, firmaram acordo de seguro com várias exclusões que, previamente, sabiam que não estavam sendo e que continuariam não sendo cumpridas pela empresa LAMIA, e em valor muito aquém dos possíveis danos e prejuízos envolvidos nessa operação, tão somente para favorecer a empresa LAMIA, possibilitando a retomada das operações daquela (muito precária) companhia aérea, tudo em prejuízo dos poucos sobreviventes e das 71 famílias que perderam seus entes queridos num acidente causado pela ganância e por engodos comerciais.

Dessa forma, há culpa aquiliana (responsabilidade extracontratual), na medida em que a ré BISA concorreu para a ocorrência do evento danoso pois, conforme suprarreferido, não emitiu a obrigatória comunicação ao órgão estatal de aviação civil (DGAC – DIREÇÃO GERAL DE AERONÁUTICA CIVIL) sobre os (alegados) atrasos no pagamento do prêmio da apólice firmada com

a empresa de transporte aéreo, que ensejaria a suspensão da autorização de voos concedida à LAMIA Corporation S.R.L., o que teria evitado o desastre. Assim, a responsabilidade extracontratual da ré BISA decorre da sua omissão, na forma do Art. 186 do Código Civil, concorrendo para a produção do evento danoso.

Ademais, conforme narrado na petição inicial, tem-se também a responsabilidade extracontratual da seguradora BISA em virtude das irregularidades ocorridas na emissão da última apólice de seguro da empresa LAMIA, totalmente inadequada aos riscos e possíveis danos envolvidos na operação daquela companhia aérea, os quais eram do total conhecimento dos corretores, seguradora e resseguradores. Tal fato, que permitiu a (temerária) retomada das operações da empresa LAMIA, constitui elemento decisivo para a ocorrência do evento danoso, impondo a responsabilização de todos que lhe deram causa.

Ressalte-se que, tendo contribuído para com o dano, a ré BISA é solidariamente responsável com a empresa LAMIA, conforme Art. 942, caput, parte final, do Código Civil.

Importante salientar que, conquanto a responsabilidade contratual possa estar limitada pela apólice de seguro, a responsabilidade extracontratual não observa limite, senão aquele que representa, tanto por tanto, a extensão do dano, consoante Art. 944 do Código Civil.

Necessário salientar, também, que não incide a limitação de valor de indenização previsto na Convenção de Montreal, pois, por expressa disposição daquele texto convencional, a limitação abrange apenas o transportador e não terceiros que concorreram para o ilícito. Ademais, a limitação, no presente caso, sequer ocorre em relação ao próprio transportador, conforme demonstrado no tópico anterior.

Dessa forma, não procede a alegação da ré.

[...]

6. DA ALEGADA AUSÊNCIA/NULIDADE DE CITAÇÃO DA RÉ LAMIA CORPORATION S.R.L

Alegam as rés, em manifestações posteriores às contestações (eventos 346, 347, 350 e 354), irregularidade na citação da ré LAMIA CORPORATION S.R.L, pois, em síntese, teria ocorrido em endereço que não a sede da empresa.

O MPF, no entanto, rechaça essa alegação e reitera, consoante já manifestado em petição de evento 322, que a ré LAMIA foi devidamente citada pela autoridade rogada, conforme documento constante de evento 267, COMP3 (tradução oficial em evento 322, ANEXO8, p. 9).

[...]

Portanto, diferentemente do alegado pelas rés, não se identifica qualquer vício ou irregularidade na citação. ***Tanto é que a autoridade judiciária boliviana para a qual o requerimento de citação foi distribuído endossa e ratifica o ato citatório realizado pelo Oficial de Justiça.***

[...]

Portanto, é o órgão máximo da justiça boliviana que atesta a citação da ré LAMIA, com a escorreita observância do que preconizado no ordenamento jurídico boliviano, não havendo mínima verossimilhança nas alegações trazidas pelas demandadas sobre ausência de citação válida, sequer existindo a demonstração concreta de eventual ocorrência de prejuízo.

[...]

Assim, não há espaço aqui para prosperar a alegação de nulidade ou qualquer eiva de irregularidade na citação da ré LAMIA. Se houvesse falsidade no endereço apontado para a citação da demandada LAMIA, fatalmente a autoridade boliviana não daria cumprimento ao pedido de cooperação. O que as outras rés pretendem, na verdade, é procrastinar o andamento processual desta ação.

Fato é que a citação da LAMIA foi concretizada, tendo sido aberto o prazo para contestação e ela quedou-se inerte, estando agora revel.

7. DA JUNTADA DO RELATÓRIO DA "CPI DA CHAPECOENSE" REALIZADA PELO SENADO FEDERAL

*O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** requer, nos termos do artigo 435, parágrafo único, do CPC, a juntada do relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito do Senado Federal sobre a questão envolvendo o acidente em tela (CPI DA CHAPECOENSE).*

Justifica-se a juntada do referido relatório apenas nesta oportunidade, pois tal relatório foi disponibilizado na página da aludida CPI na internet no dia 17/05/2022 (https://legis.senado.leg.br/comissoes/txtmat?codmat=139706).

Em apertada síntese, o relatório ratifica a narrativa fática sobre o acidente aéreo realizada em sede de petição inicial, extraindo semelhantes conclusões jurídicas acerca da responsabilidade civil das rés, apontando, ainda, a nulidade das cláusulas limitativas e de exclusão de responsabilidade dos termos de transação firmados com os sucessores das vítimas com base no denominado "fundo humanitário".

Dada a dimensão do relatório (mais de 1.000 páginas), reserva-se à

oportunidade de abordar melhor o seu conteúdo ulteriormente, caso necessário.

8. DA PRODUÇÃO PROBATÓRIA

*O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** entende que – a par da prova documental acima juntada – o feito se encontra devidamente instruído, não se vislumbrando necessidade de produção de prova pericial ou em audiência, razão pela qual requer-se o julgamento antecipado do mérito, nos termos do art. 355, I, do CPC.*

9. DA CONCLUSÃO

*Por todo o exposto, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** requer a rejeição das questões preliminares, bem como dos fatos modificativos e extintivos suscitados pelas requeridas em suas contestações, nos termos da fundamentação acima. No mérito, requer o "julgamento antecipado do feito", com a procedência de todos os pedidos formulados na inicial da presente Ação Civil Pública.*

Chapecó/SC, data na assinatura eletrônica.

EDSON RESTANHO

PROCURADOR DA REPÚBLICA

CARLOS HUMBERTO PROLA JÚNIOR

PROCURADOR DA REPÚBLICA

31. Correspondência encaminhada pela Tokio Marine Kiln, em 17 de junho de 2022, informando a impossibilidade de atender ao convite feito, nestes termos:

Prezado Senador Mello,

Em resposta à comunicação recebida em 10 de junho de 2022, endereçada ao Sr. Brad Irick, para participar da audiência dessa Comissão Parlamentar de Inquérito no dia 22 de junho de 2022, informamos, respeitosamente, a impossibilidade de atender ao convite feito.

Considerando que a matéria sob discussão é objeto de disputa judicial em curso nos Estados Unidos, Reino Unido e Brasil, e que a Tokio Marine Kiln é uma entre 13 resseguradoras do mercado envolvidas no caso, fomos informados de que não estamos habilitados a comentar publicamente o assunto no momento. Tokio Marine Kiln está comprometida a respeitar e defender a integridade dos procedimentos judiciais que estão em curso.

Todavia, caso auxilie a Comissão Parlamentar de Inquérito, a Tokio Marine Kiln está disponível para receber questionamentos específicos por escrito dessa Comissão. Se a Comissão entender que isso seria útil, estamos preparados para avaliar se, conforme as circunstâncias, somos capazes de fornecer respostas a quaisquer das perguntas encaminhadas.

Por outro lado, e de qualquer modo, respeitosamente fazemos referência para a Comissão das informações relevantes que já foram prestadas por escrito tanto por nós, como por outras partes interessadas, incluindo, mas não se limitando, aos apontamentos de fato detalhados em carta fornecida pela Aon a esta Comissão em 30 de março de 2020. Acreditamos que as informações que já foram prestadas à Comissão apresentam os antecedentes fáticos dos ajustes de seguro e resseguro, assim como outros temas relevantes. Por essas razões, não há informações adicionais que poderíamos prestar nesse momento.

Tokio Marine Kiln enfatiza que continuará, como já tem feito, a explorar todas as possibilidades para uma resolução amigável das questões pendentes junto às famílias das vítimas e aos sobreviventes do trágico acidente.

Atenciosamente,

Tammy Lewis

Head of Legal

Tokio Marine Kiln Syndicates Ltd.

32. Correspondência encaminhada pela AON UK, em 16 de junho de 2022, informando a impossibilidade de atender ao convite feito, nestes termos:

Ao Exmo. Senhor Senador Jorginho Melo

Presidente da CPI do Senado Federal sobre a situação das vítimas e familiares do acidente da Chapecoense

Referimo-nos à comunicação enviada a Simon Kaye, funcionário da Aon UK Limited, datada de 10 de junho de 2022, e ao anexo requerimento nº 45/2022, de 18 de maio de 2022 e de assinado pelos Exmos. Srs. Senadores Leila Barros, Esperidião Amim e Jorge Kajuru. Temos em consideração os motivos ali expostos para o chamado ao Sr. Kaye para comparecer a essa Comissão Parlamentar de Inquérito.

Conforme informação de conhecimento da CPI, existem processos judiciais em curso em diferentes jurisdições a respeito do assunto, os quais limitam nossa capacidade de prover informações adicionais. Por essa razão, não é possível ao Sr. Kaye comparecer à

CPI.

Agradecemos aos Exmos. Srs. Senadores por sua atenção e compreensão. Nesta oportunidade, a Aon UK Limited gostaria também de reafirmar a informação, pública e já prestada anteriormente à CPI, que seu papel na colocação da apólice de resseguro em referência foi o de corretora do resseguro.

Atenciosamente,

Aon UK Limited, Departamento Jurídico

33. Correspondência encaminhada pela Tokio Marine Kiln, em 27 de junho de 2022, informando a impossibilidade de atender ao convite feito, nestes termos:

Prezado Anderson Antunes de Azevedo.

Faço referência ao seu e-mail de 24 de junho de 2022, relativo ao convite para a sessão da CPI em 29 de junho, para informar que nós, respeitosamente, declinamos em atender pelas razões registradas na resposta previamente encaminhada em 17 de junho.

Atenciosamente,

Tammy Lewis

Head of Legal and Data Protection Officer

34. Correspondência encaminhada pela AON UK, em 27 de junho de 2022, informando a impossibilidade de atender ao convite feito, nestes termos:

Ao Exmo. Senhor Senador Jorginho Mello

Presidente da CPI do Senado Federal sobre a situação das vítimas e familiares do acidente da Chapecoense

Referimo-nos à comunicação enviada a Simon Kaye, funcionário da Aon UK Limited, datada de 24 de junho de 2022, e ao anexo requerimento nº 45/2022, de 18 de maio de 2022 e de assinado pelos Exmos. Srs. Senadores Leila Barros, Esperidião Amim e Jorge Kajuru. Temos em consideração os motivos ali expostos para o chamado ao Sr. Kaye para comparecer a essa Comissão Parlamentar de Inquérito.

Conforme informação de conhecimento da CPI, e conforme previamente informado por nós, existem processos judiciais em curso em diferentes jurisdições a respeito do assunto, os quais limitam nossa capacidade de prover informações adicionais. Por essa razão, não é possível ao Sr. Kaye comparecer à CPI.

Agradecemos novamente aos Exmos. Srs. Senadores por sua atenção e compreensão. Nesta oportunidade, a Aon UK Limited gostaria também de reafirmar a informação, pública e já prestada anteriormente à CPI, que seu papel na colocação da apólice de resseguro em referência foi o de corretora do resseguro.

Atenciosamente,

Aon UK Limited, Departamento Jurídico

35. Memória da reunião havida, em 05 de julho de 2022, na cidade de Londres, entre o Presidente da CPICHAPE, Senador Jorginho Mello (PL/SC), e a Tokio Marine Kiln, com o objetivo de avançar na negociação das indenizações:

Foi realizada no dia 05 de julho de 2022 às 11h reunião entre o CEO

da Empresa Tokio Marine Kiln, o senhor Brad Irick, e o Senador da República Jorginho Mello a fim de ser discutido possível aumento do fundo humanitário para os familiares das vítimas do acidente do Voo da Chapecoense.

A reunião se iniciou com a fala do Senador Jorginho Mello agradecendo a reunião e a receptividade da empresa no rápido atendimento na resposta da solicitação da agenda. Após os cumprimentos, Senador passou um pouco do cenário de comoção que o acidente causou a todos os cidadãos brasileiros, assim como, reforçou o anseio dos familiares das vítimas em tentarmos melhorar mais os valores destinado a elas.

Após a fala do Senador o CEO da empresa destacou que o acidente aéreo também comoveu a eles e que a empresa estava a disposta em tentar encontrar um ponto de equilíbrio entre os familiares das vítimas e a Tokio a fim de amenizar pelo menos um pouco o sofrimento delas. Além disso, esclareceu que a TMK representa um conjunto de 13 resseguradores responsáveis pela apólice objeto da disputa com a famílias, sendo as decisões no caso tomadas com base e entendimento comum e observadas as restrições regulatórias do mercado.

Senador Jorginho logo em seguida trouxe a mesa proposta de aumento do fundo eleitoral [sic] no valor de U$ 15 milhões de dólares totalizando U$ 30 milhões. Após debaterem o assunto, o CEO da empresa destacou que seria possível aumentar o valor do fundo humanitário em U$ 10 milhões de dólares, totalizando U$ 25 milhões de dólares com base no entendimento firmado entre as 13 resseguradoras. A empresa destacou que esse seria o valor que a empresa entende como limite de proposta, uma vez que a apólice contratada seria nesse mesmo valor.

Logo após a proposta, Senador Jorginho argumentou que entendia

que a empresa poderia subir um pouco mais no valor do aumento do fundo humanitário, uma vez que não estávamos falando em pagamento do prêmio da apólice. Nesse momento Senador pediu que o aumento fosse na casa dos U$ 12 milhões de dólares, mas novamente a empresa reforçou o entendimento de que o valor do fundo disposto pela empresa seria de U$ 10 milhões de dólares.

Diante disso, o Senador Jorginho Mello então solicitou que o acesso ao fundo humanitário fosse permitido a qualquer família, não sendo necessário aceite de 100% das famílias, e questionou se o termo de quitação poderia ser apenas com a Tokio Marine e as demais seguradora e resseguradoras.

Após a discussões havidas Depois de longa conversa dentro da empresa essas condições foram aceitas, permitindo que cada família decida se quer ou não efetuar o acordo com a Tokio Marine Kiln e ter acesso ao respectivo valor, assim como, o aceite da proposta dará quitação apenas com a seguradora e resseguradora, permitindo o prosseguimento das ações contra AON, LAMIA, DGAC e quem mais queiram processar.

Os valores ficaram da seguinte forma:

- 24 famílias que receberam U$ 225 mil dólares receberão mais U$ 142 mil dólares.

- 44 famílias que ainda não aceitaram o acordo terão a possibilidade de receber U$ 367 mil dólares.

Quanto ao pagamento, a empresa se comprometeu em agilizar ao máximo, de forma a permitir que possam acontecer até a primeira e segunda semana do mês de setembro de 2022, respeitadas as restrições legais que existem na homologação de tais acordos.

O aceite das famílias deverá ser feito em até 30 dias a contar do dia 11 de julho de 2022, data em que o Senador fará o anúncio oficial da presente proposta. Será necessário apenas o envio de email para o seguinte endereço eletrônico informando que aceita a proposta Importante ressaltar que mesmo as 24 famílias que já possuem direito devem entrar em contato por email.

O referido email também deve ser encaminhado por cópia para o senhor Henrique Junqueira, assessor do Senador Jorginho Mello (Henrique.junqueira@senado.leg.br), para o Senhor Luis Inácio Lucena Adams advogado consultor da empresa Tokio Marine Kiln (ladams@mayerbrown.com).

Ficou aberto também um canal para possíveis novas negociações entre as famílias e a empresa para quitação com a totalidade das famílias. Mas para isso, é necessário aceite de 100% das famílias em uma possível proposta que será analisada pela Tokio Marine Kiln.

Para essa nova possível proposta de quitação de 100% das famílias, teremos também um prazo de 30 dias a contar do dia 11 de julho e deverão encaminhar email para henrique.junqueira@senado.leg.br com o aceite ou não.

Definido esses últimos pontos a reunião se encerrou.

36. Correspondência encaminhada pelo escritório Machado, Meyer, Sendacz e Opice Advogados, em 29 de junho de 2022, contestando as alegações de Ricardo Albacete quanto ao suposto oferecimento de vantagem indevida por parte da Tokio Marine Kiln, na pessoa do advogado Alexander Stovold:

Prezado Senador Jorginho Mello, presidente da Comissão

Parlamentar de Inquérito sobre a situação das vítimas e familiares do acidente Chapecoense - CPI CHAPE,

Dirigimo-nos, respeitosamente, a esta Comissão em nome do Sr. Alexander Stovold, advogado e sócio do escritório de advocacia inglês DAC Beachcroft LLP, e que, como é de conhecimento de V. Exª, foi nomeado para atuar como Administrador do Fundo Humanitário estabelecido pelos Resseguradores após o trágico acidente com a companhia aérea LaMia na Colômbia em novembro de 2016. Fomos instruídos a dirigir-nos a estai. Comissão após a emissão do relatório preliminar da CPICHAPE e em relação ao conteúdo que diz respeito ao Sr. Stovold e seu envolvimento em nome dos Resseguradores.

A fim de se evitar quaisquer dúvidas, e com exceção do que se aborda no parágrafo final deste documento, o presente não tem como objetivo, e de fato não estaríamos autorizados a tanto, comentar em nome do Sr. Stovold (ou Resseguradores) sobre qualquer dos supostos demais fatos, conclusões ou recomendações contidos no relatório preliminar da CPICHAPE, em relação aos quais entendemos que Sr. Stovold e os Resseguradores têm expressas reservas a respeito.

O Sr. Stovold é advogado junto aos Tribunais Superiores da Inglaterra e País de Gales. Ele foi admitido como advogado em 1º de outubro de 1998. Desde essa data, trabalhou representando clientes do mercado de seguros de aviação em todo o mundo, não tendo sido jamais alvo de qualquer questionamento tocante à sua honestidade e integridade.

Em agosto de 2019, o Sr. Stovold compareceu voluntariamente a uma sessão em Brasília, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, onde foi questionado por vários senadores. Nesse

fórum, o Sr. Stovold foi hostilizado e insultado, inclusive em relação à sua honestidade:

"Isso aqui não é brincadeira, nunca ajudou em p ... nenhuma. É dissimulado e surdo. O que as famílias estão passando não é justo, elas precisam receber. Nós, juntos, temos de interceder ao governo. Uma solução precisa ser feita. Desculpa a palavra, mas é 171"

A referência supra foi, naturalmente, ao Artigo 171 do Código Penal Brasileiro, que aborda o conceito de estelionato/fraude. Não havia, obviamente, fundamento para tal acusação. A conduta dirigida ao Sr. Stovold naquele dia foi aviltante de tal maneira que um membro da equipe do Senador Presidente da Comissão que havia realizado o convite apresentou suas escusas pessoalmente ao Sr. Stovold pelo comportamento de alguns dos Senadores presentes na sessão.

O Sr. Stovold não foi posteriormente convidado a depor perante a CPICHAPE após sua instalação. No entanto, sérias alegações foram feitas e aparentes conclusões são apresentadas no projeto de relatório da CPI que impugnam o caráter e a honestidade do Sr. Stovold. V. Exª reconhecerá que proferir acusações sem a oitiva da parte acusada ou envolvida constitui grave violação do devido processo legal.

A única base de prova na qual o Relatório CPI se baseia para trazer suas conclusões a respeito do Sr. Stovold é o depoimento fornecido por Ricardo Albacete. Apesar das declarações do Sr. Albacete no sentido de que ele não desempenhou qualquer função na administração ou gerência da LaMia SRL em 2016, o Relatório conclui que:

"Não há a menor dúvida de que Ricardo Albacete e sua filha, Loredana Albacete, exerceram de fato o controle efetivo sobre a companhia aérea La Mia SRL e, portanto, são responsáveis pelos

atos de gestão da referida companhia aérea".

O Sr. Stovold somente se reuniu com o Sr. Albacete ou a sua filha na presença de pelo menos um outro colega ou advogado correspondente. Tais reuniões foram realizadas expressamente sem prejuízo da posição dos Resseguradores e estritamente confidenciais (condições estas que foram, de fato, exigidas pela família Albacete como requisito para a realização da reunião).

O Sr. Stovold respeitou integralmente a confidencialidade solicitada, tendo sido colocado, porém, em posição difícil, visto que o Sr. Albacete faz relatos unilaterais de tais reuniões, aparentemente abdicando da confidencialidade, relatando, contudo, de forma imprecisa o ocorrido. A versão dos fatos reportada pelo Sr. Albacete, mesmo em relação à reunião em que ele declaradamente não estava presente, foi acolhida, sem contestação, no corpo de um relatório oficial do governo brasileiro.

Afim ainda de esclarecer qualquer dúvida que porventura tenha permanecido, o Sr. Stovold declara que não ofereceu, não ofereceria e de fato não poderia oferecer qualquer forma de suborno ou incentivo a Ricardo Albacete.

O Sr. Stovold reuniu-se com Loredana Albacete nos escritórios da Clyde & Co em Madrid em 14 de dezembro de 2016, na presença de vários outros participantes. O Sr. Albacete não participou nesta reunião.

O Sr. Stovold reuniu-se com o Sr. Albacete em Bogotá em 11 de fevereiro de 2019, novamente na presença de outras pessoas.

O Sr. Stovold reuniu-se, por fim, novamente com o Sr. Albacete e Loredana Albacete (mais uma vez na presença de outros) em Madrid, em 13 de março de 2019.

Sr. Stovold, não pretende renunciar à confidencialidade das três reuniões. No entanto, ele se permite comentar que imagem obtida em relação à família Albacete por meio dessas reuniões foi, em termos mais amplos, que os mesmos estariam dispostos a mudar sua versão dos eventos a depender de quem decidisse por auxiliá-los. Em resumo, restou evidente ao Sr. Stovold que a família Albacete não tinha necessariamente compromisso com a verdade. O Sr. Albacete pediu expressas desculpas por sua posição, mas declarou que a família diria o que fosse conveniente, para manter sua melhor imagem relação à sua posição e à das famílias. A prova prestada à CPI pelo Sr. Albacete deve ser considerada nesse contexto.

O objetivo principal desta carta é contextualizar a posição de que é altamente inadequado que a CPICHAPE tire conclusões com base nas provas totalmente não corroboradas, fornecidas unilateralmente pelo Sr. Albacete. É entendimento do Sr. Stovold que o fato da CPI estar disposta a tirar suas conclusões com base apenas nas provas oferecidas pelo Sr. Albacete restaria por minar a legitimidade da investigação e do relatório produzido.

O Sr. Stovold nunca ofereceu qualquer forma de suborno ou incentivo ao Sr. Albacete ou a qualquer outra pessoa enquanto trabalhava para as Resseguradoras em relação ao acidente discutido por esta CPI. As sugestões de que ele teria agido de outra forma baseiam-se exclusivamente em falsas a legações feitas pelo Sr. Albacete. O Sr. Stovold solicita que esta i. Comissão revise as seções apropriadas do relatório preliminar e, caso contrário, requer então que uma cópia da presente carta seja anexada ao Relatório Final uma vez publicado.

Finalmente, o Sr. Stovold também aponta que as informações sobre os pagamentos realizados através do Fundo Humanitário

constantes da página 131 do relatório preliminar precisam ser atualizadas. De fato, até o momento, 24 famílias já assinaram com o Fundo, representando assim mais de um terço dos passageiros; todos as 24 famílias receberam o devido pagamento ajustado.

Respeitosamente,

Alexander Stovold

Representado por sua advogada:

Eliane Carvalho

OAB/SP no 163.004

DEPOIMENTOS PRESTADOS NA CPICHAPE (INDÍCIOS)

DOS INDÍCIOS RECOLHIDOS

A primeira audiência pública realizada pela CPICHAPE teve por finalidade compreender, sob a ótica das vítimas e seus familiares, a realidade fática dos desdobramentos do acidente, em especial sobre as pendências indenizatórias.

Para tanto, foram ouvidos, no dia 04 de fevereiro de 2020, **Hélio Hermito Zampier Neto** - Atleta da Associação Chapecoense de Futebol, **Fabienne Belle** - Presidente da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense (AFAV-C), **Fabiano Porto** - Presidente da Associação Brasileira das Vítimas do Acidente com a Chapecoense (ABRAVIC), **Dhayane Pallaoro** - Filha do então Presidente da Chapecoense, **Marcel Camilo** - Advogado do jogador Hélio Hermito Zampier Neto, e **Josmeyr Oliveira** - Advogado da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense (AFAV-C).

Nessa audiência pública surgiram os seguintes pontos de interesse (achados/indícios) para a investigação da CPICHAPE:

Existência de um grupo de WhatsApp chamado "LaMia Chapecoense" – À época da contratação da LaMia pela Chapecoense, havia um grupo de WhatsApp com diversos participantes, entre eles Ricardo Albacete, Loredana Albacete e Rodrigo Ernesto (proprietário da empresa de logística, a Off Side). Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Algumas coisas chamavam a atenção. Existia um grupo criado, o LaMia Chapecoense. Existiam muitos participantes, e poucos haviam falecido. E aí surgiu o nome de Ricardo Albacete como participante desse grupo, o de Loredana, o do pessoal da empresa de logística, que também não estava no voo. – ***Dhayane Pallaoro***

Responsabilidade das agências reguladoras – A aeronave da LaMia operou de forma irregular no período anterior ao acidente (combustível no limite, sem seguro, com excludente de destino etc.). Há testemunhos (Aerocivil), inclusive, de que era usual voos com pouco combustível pela aeronave. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Então, a gente também se pergunta sobre esses porquês. Dói quando, após o acidente, algumas notícias saem, dizendo que era prática da LaMia voar com um nível de combustível baixo. Quem deixou tantos voos com um nível de combustível baixo? Essa aeronave esteve no Brasil outras vezes e também esteve em diversos países. E ninguém viu isso? Ninguém fiscalizou a questão do seguro? Por que não havia um seguro? Por que isso não foi avisado? Ela não voou em algum período, em anos anteriores, porque não tinha apólice de seguro. E por que depois ela voou? Ela esteve no Brasil um mês antes com a seleção da Argentina, pousou no Brasil. Estava tudo certo ou não? Isso foi verificado? Eram tantos os sinais de que isso poderia ter sido evitado, não é? [...] por que tantos voos... Como considerar normal isto: voar com nível baixo de combustível? – ***Dhayane Pallaoro***

O sujeito decola, e a apólice do seguro não cobre o destino? Que história é essa? A apólice não cobre o destino do voo? Onde estamos? – ***Senador Esperidião Amin***

Foi uma tragédia anunciada desde o primeiro instante em que a LaMia foi constituída, em que ela recebeu autorização para funcionar como uma companhia aérea, depois pela forma como o Governo boliviano lidou com a LaMia, permitindo que ela realizasse voos em condições inadequadas, que não obedeciam às normas da Icao. Isso é muito importante para nós, a responsabilidade desses governos: da Bolívia, de liberar um voo que não cumpria a regulamentação, e da Colômbia em aceitar esse voo. Então, ambos os países falharam no cumprimento dessa norma da aviação civil. Sim, é regulamentada pela Icao, e eles violaram essas leis, que se chamam "liberdades do ar", elas foram violadas, e nós, familiares, apenas recebíamos a notícia de que a culpa era do piloto e de que não havia combustível suficiente. – ***Fabienne Belle***

Isso aconteceria mais cedo ou mais tarde, essa queda do avião. É impossível que uma aeronave que não tivesse seguro para viajar para a Colômbia já tivesse ido para a Colômbia cinco ou seis vezes. É impossível! É impossível! Então, isso leva a crer que não foi o acaso. Não aconteceu por acaso, aconteceu algo que iria acontecer, conosco ou com outros. [...] Isso aconteceu por causa de um erro, só aconteceu por causa da política de uma mão lavar a outra – "eu te dou um pouco aqui e você não conta nada; eu faço isso aqui e ninguém pode saber; o avião voa sem gasolina, mas você tem que liberar; não tem seguro na Colômbia, mas a Colômbia pode deixar entrar" – ***Hélio Neto***

E é importante essas agências reguladoras dos três países perceberem se isso não continua acontecendo, se não continuam tendo seguros que, eventualmente, não vão ser factíveis no futuro. [...] E temos empresas que são responsáveis, sim – essas seguradoras, as agências –, por esclarecer se isso que aconteceu com a LaMia continua acontecendo, porque é um piloto que já tinha

voado 9 mil horas com esse avião, que já tinha voado o mundo, porque a história que o Marco Rocha conta – nós estivemos com ele, que é o sócio do Quiroga –, quando essas aeronaves foram adquiridas... Eram aeronaves particulares. Não eram aeronaves comerciais. Eles voaram 9 mil horas por esse mundo afora, tiveram as suas experiências. Aquele voo, naquele momento, teve as condicionantes para acontecer o que aconteceu. É o final da tragédia, mas ela poderia ter sido evitada bem antes. E é nisso que nós temos que fazer com que a sociedade acorde, aprenda e modifique o que está acontecendo, que, provavelmente, nós nem sabemos. – ***Josmieyr Oliveira***

Senador, é engraçado. Dez dias antes do voo, a CNN conseguiu resgatar um vídeo que foi, inclusive, fornecido pelo Marco Rocha... Ele pôs o celular dele aqui no bolso e voou dez dias antes com o Evo Morales para uma cidade do interior, ali, para um Estado. E o Evo falar exatamente nessa gravação que a LaMia seria a próxima empresa regional da Bolívia. Então, dez dias antes, o avião lotado, com o Presidente, o Governador, Ministro, Vice-Presidente... Isso está na mídia, a CNN conseguiu esse vídeo... A verdade é que historicamente, tirando esses incidentes, ela voou para o Brasil com o Messi, ela teve outros voos. – ***Josmieyr Oliveira***

Nós estávamos na Colômbia – um detalhe importante para não esquecermos de perguntar para a Aerocivil –, fomos recebidos por um advogado dentro da Aerocivil, e ele fez um comentário, o de que alguém, lá da Colômbia, de um angar, teria, logo depois do acidente, mandado para a mídia colombiana uma matéria dizendo: "Eu via essa companhia pousar aqui na Colômbia sempre com pouco combustível, pelo menos umas quatro ou cinco vezes". É isso? Nós tivermos essa matéria. Apurem isso. Vamos atrás da informação. Essa informação não tinha interesse, porque nós vamos descobrir que a Colômbia podia ter tido outro comportamento com

a LaMia que não teve – e também não olharam a apólice, não é? Mas eu estou colocando isso só para a gente não esquecer, porque eles vão estar aqui, e nós vamos trazer mais informações. – ***Josmieyr Oliveira***

Indicação externa da LaMia para a Chapecoense – A empresa LaMia foi indicada à Chapecoense por terceiros. Existe a suspeita de que a LaMia foi indicada politicamente à Conmebol. Surgiu, inclusive, o nome do ex-vice-presidente da Bolívia como sócio oculto de Ricardo Albacete. Ademais, há evidências do envolvimento da LaMia com a Conmebol num dos e-mails de Loredana Albacete. Inclusive, os brasões do clube da Chapecoense já estavam colocados em todos os bancos da aeronave sinistrada, denotando que a LaMia já estava previamente preparada para a realização do voo. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Com certeza as pessoas que os buscaram, porque essa companhia chegou até a Chape. Não é pesquisando a internet que você acha uma companhia aérea. Outros clubes brasileiros também voaram com essa companhia, e eles estão vivos aqui. Eles talvez possam explicar: o voo saiu de onde? Como chegou? Por que ninguém fala desse assunto? – ***Dhayane Pallaoro***

Nós temos uma grande dúvida se a Conmebol estava por trás disso ou não, porque, num dos e-mails, a Loredana diz assim: "Agora nós temos um contato [como é que é Abel?] com alguém, um contato com uma pessoa ligada à Sul-Americana...". Então, veja: esse tipo de mensagem não precisamos interpretar – está clara. - ***Josmeyr Oliveira***

Nós sentamos lá em uma sala, com o Albacete primeiro; depois, conversamos com o Marco Rocha. O que nós pressionamos na primeira vez, e eu pressionei na segunda, ele teria que ter dito, porque a pergunta era: quem é que colocou? E ele fala com todas as letras, há e-mail inclusive: "Eu ia atrás de jogos e eu ligava". Sinceramente, nós não acreditamos nisso; nós não acreditamos. Há alguma coisa por trás, porque lá na Bolívia, inclusive, fala-se muito claramente que o ex-Vice-Presidente – ah, eu esqueci o nome, o ex-Vice-Presidente da Bolívia – é o dono real, com o Albacete, da LaMia. Também é outro que está com problemas sérios lá, e o Marcos não nos contou. [...] "Albacete, fale, quem é que estava por trás?", para tentarmos descobrir se teríamos a possibilidade de mais algum responsável. Eles estão fechados, mas, sinceramente, é a minha opinião, não sei a do Marcel, jogo para você, mas a minha opinião é de que eles não falam a verdade nesse ponto. ***- Josmeyr Oliveira***

Ah, com certeza sim. Da Conmebol, no mínimo [interferência]. ***- Josmeyr Oliveira***

É assim, eu milito há muito tempo no esporte, e, se existe um mercado fechado, ele se chama mercado do futebol; não é qualquer pessoa que se aproxima desse mercado. E nisso não há nenhum juízo de valor em relação aos fatos em si, mas o que eu digo é que causa muita estranheza, quando você tem um mercado tão fechado, você conseguir, muito rapidamente, adentrar esse mercado oferecendo voo. É no mínimo intrigante, porque, a partir do momento em que ocorrem as trocas de e-mails e o fato dos voos, denota-se uma celeridade desses fatos muito incomum. Por que o dirigente colocaria uma equipe de futebol dentro de uma aeronave de uma companhia aérea de que você nunca ouviu falar? Nisso eu não faço um juízo de valores de se está certo ou se está errado, eu só quero que a gente raciocine para dizer assim: o que levaria uma equipe a,

chegando alguém com um avião dizendo assim: "Olha, eu tenho essa empresa aqui, e ela voa", e você dizer assim: "Poxa, vou ser o primeiro, vou experimentar desse fato novo". Então, é no mínimo muito estranho, como disse, sem nenhum juízo de valores. – ***Marcel Camilo***

É o que nós tentamos ouvir do Marco Rocha, nós falamos exatamente sobre esse e-mail no relatório. Esse é o e-mail que dá a impressão de que há algo novo acontecendo e que seria favorável. Perguntamos isso aos funcionários da LaMia. A Fabienne esteve lá no aeroporto com a esposa do copiloto; nós falamos com ela, e ela sempre num ar muito estranho. Alguma coisa estava acontecendo porque se falava muito de time de futebol. A empresa estava preparada, tinha já todos os brasões nos bancos. A Chapecoense se preparou para isso, e eles fizeram algum investimento nesse sentido. Mas a impressão é de que há sim. Nós vamos ter que perguntar isso claramente a eles. – ***Josmeyr Oliveira***

O que a gente encontrou é que todas as viagens tinham várias cotações. Foi que a gente encontrou, não era cotado direto à LaMia, não. E alguns dias antes, na partida de Buenos Aires, não é, Neto, foi cotada a LaMia. Alguns dias antes, na partida de Buenos Aires — não é Neto? — foi cotada a LaMia e outras empresas, e optou-se pela Azul. E nesse voo específico a Azul não faria porque passaria pela cordilheira, passaria por uma região que a Azul não iria, Aí foi escolhida a LaMia. O resultado do jogo foi na quinta à noite, e foi escolhida a LaMia na sexta. – ***Dhayane Pallaoro***

Então, alguém que indicou para a Chapecoense, que certamente esse alguém... Esse alguém pode ser que mande [no futebol], mas eu vejo muito essa questão de logística, porque... É, eu estou falando por indicação [Off Side]. Eu não estou falando que... É, se teve alguma coisa por fora. – ***Hélio Neto***

Houve outros clubes brasileiros a que a LaMia foi apresentada. De repente, a gente poderia chamar alguns desses clubes para dizer qual foi o approach que houve com esses outros clubes, para dizerem de onde veio, como surgiu, como apareceu. Foi uma carta de indicação? Como é que isso acontece? – ***Marcel Camilo***

Omissão da CBF – Vários são os relatos acerca de uma suposta omissão por parte da CBF. Por tratar-se de um jogo oficial, em cumprimento a um calendário internacional de competições oficiais, onde a Associação Chapecoense de Futebol representava o Brasil, a CBF não poderia se omitir na prestação de amparo jurídico e econômico às vítimas e/ou aos familiares das vítimas. Registre-se, no entanto, que a CBF tinha um seguro para os jogadores que, inclusive, já foi pago. Outrossim, foi realizado um jogo beneficente que contou com várias estrelas do futebol brasileiro. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Senador Kajuru, o senhor mencionou a CBF. Dentro desses nossos projetos, nós procuramos auxílios e apresentamos todos os projetos de forma muito profissional a várias instituições, aos próprios times, à CBF, à Conmebol. A Conmebol não nos respondeu sequer. Compreendo. A CBF respondeu, achando lindos os nossos projetos, dando estrelinhas, mas dizendo que fizeram demais sobre o assunto, que fizeram demais. Responderam por escrito. Antes não tivessem nos respondido. Ofendeu, ofendeu! – ***Fabiano Porto***

Bom, houve uma doação, num jogo feito para a Chapecoense, que destinou um valor para as vítimas. Houve algumas doações, jogos... As viúvas e os filhos teriam direito a pensão por morte, mas, fora isso, nenhum tipo de auxílio foi prestado às vítimas. Tirando a

questão das associações, nenhum outro tipo de auxílio foi prestado às vítimas. Não há nenhum outro tipo de auxílio. – ***Marcel Camilo***

Parece-me que a Globo tinha um seguro, inclusive. Então, o seguro que ela pagou, o seguro foi lá e assumiu. Então, veja: a própria CBF tinha também. Os jogadores também receberam naquele momento, mas os dirigentes não. Nós tínhamos vinte e poucos jogadores não. Nós tínhamos vinte e poucos jogadores no voo, mas todos os demais estão lutando. Mesmo quem recebeu – dos jogadores que receberam –, foi uma parcela do que seria a responsabilidade. – ***Josmeyr Oliveira***

Então que se registre em ata: a CBF não está ajudando em nada a Chapecoense nesse caso. [Senador Jorge Kajuru] Que nós saibamos, não, Senador. – ***Marcel Camilo***

Reavaliação da apólice de seguro – a APS (espécie de SUSEP na Bolívia) estaria reavaliando o processo de confecção da última apólice de seguro, que teve a participação das corretoras Estratégica e Aon, assim como da seguradora Bisa. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Estivemos na Bolívia na semana passada. Gostaria de agradecer a presença do Embaixador Gasser, que nos está assessorando muito bem na Bolívia. Tivemos um avanço junto à APS, que seria a Susep boliviana, onde o processo de avaliação da confecção da apólice de seguro feita pela estratégia Aon-Bisa está sendo reavaliada; estava em suspenso – não sabemos por quê –, mas vai ser reavaliada e, segundo eles, em dez dias teremos uma resposta. Se sim ou não, pouco importa, o importante é que isso dá um encaminhamento... Exatamente, Senador, dá, porque os prazos prescricionais podem

ser retomados, volta-se a uma situação jurídica muito diferenciada, o que pode possibilitar novas ações e uma série de fatores. – ***Marcel Camilo***

Fomos à APS. Fomos também recebidos agora por uma equipe nova. O que nós ouvimos, Marcel? "Ah, um grupo da Inglaterra veio aqui, e nós paramos as investigações. Então, nós vamos reabrir isso e pedimos dez dias." – ***Josmeyr Oliveira***

com esse movimento dessa nossa ida agora lá e com o apoio da embaixada, está totalmente factível que isso aconteça de novo, uma nova análise, inclusive com a Susep deles, que é a APS agora reabrindo a questão do seguro. – ***Josmeyr Oliveira***

Falta de comunicação pela seguradora Bisa – a seguradora Bisa não comunicou à DGAC o não pagamento do prêmio de seguro pela LaMia, ocasionando, portanto, sua responsabilidade civil. Caso tivesse avisado, a aeronave não teria decolado. Ademais, na apólice anterior, quando o prêmio era mais alto, a seguradora Bisa fez o comunicado à DGAC. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

É muito importante deixar claro que, em todos esses erros que foram demonstrados por gráficos, há algo inquestionável. Óbvio, a excludente é uma coisa complicada, as reduções da apólice, mas o mais importante: a Bisa não avisou à DGAC que não estava paga. Se essa apólice não estava paga e isso tivesse sido avisado, essa aeronave não teria decolado, independentemente de apólice de seguro existente. Isto tem que ficar gravado na cabeça de todos: independentemente de se ter a apólice de seguro com 300 ou com 25, a partir do momento em que a Bisa não comunica o fato, isso gera

responsabilidade civil. E eu não vou discutir mais uma apólice de 25 milhões, de 50 milhões ou 300 milhões: eu vou discutir uma apólice de responsabilidade civil, o que levou ao falecimento de 71 vítimas; 68 cidadãos brasileiros morreram, faleceram, e simplesmente essas empresas ignoram esses cidadãos. – ***Marcel Camilo***

Nós estivemos na Bolívia com a Bisa. Depois de uma pressão da mídia, nós conseguimos ser ouvidos. De La Paz, estava um diretor e nós. Em uma sala, estava a Mara, a Fabienne; a Chapecoense estava junto. Nós conseguimos conversar com o diretor, que foi muito reativo, disse que eles não participaram economicamente de nenhum valor da apólice, porque eles repassaram todo o prêmio. E nós questionamos: "Mas, no ano anterior, vocês mandaram uma carta para o DGAC [que é a Anac boliviana], "proibindo que a aeronave voasse, porque estava sem seguro. Por que não fizeram isso agora? Por que que vocês não mandaram a carta também naquele mês em que a apólice estava em aberto? Por que só no ano anterior?" Porque, no ano anterior, quando a apólice era maior... Então, nós voltamos a um ano antes do acidente. O prêmio era de US$80 mil – está nos e-mails –, e a LaMia não conseguia pagar. A Bisa manda uma carta para o DGAC, a aeronave fica no chão, não vai voar. Os e-mails trocados com a Loredana e a AON vão mostrando uma conversa do tipo: "Mas eu preciso voar. Eu preciso! Arrume um seguro por voo". E a AON diz: "Não, não pode". E mais: "Se você não pagar os US$80 mil que estão atrasados lá em Londres, você não vai poder ter outro seguro". E, aí, a Loredana consegue uma seguradora do Paraguai. Ela manda eu conseguir um seguro, agora, menor, mais barato... Aí eu disse: "Negativo. Você não pode ter esse seguro, porque você precisa pagar o que você deve". Aí, ela parcela o que deve. Nós estamos ainda em abril do ano de 2016. Ela parcela, paga, e logo aparece uma apólice. Mas nós estávamos com

o diretor da Bisa e perguntamos: "Por que vocês não usaram o mesmo critério?". Óbvio: não há resposta. E eles lavaram as mãos. ***– Josmeyr Oliveira***

Descaso da resseguradora Tokio Marine – A resseguradora Tokio Marine, apesar de seu poderio econômico, inclusive no Brasil, tem evitado assumir as suas responsabilidades. Para tanto, criou um "Fundo Assistencial Humanitário". Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Nós estivemos em Londres e fomos tratados como verdadeiros lixos – lixos! A Tokio Marine teve a ousadia de colocar mais de dez seguranças à porta da empresa, porque eles estavam correndo risco com a manifestação. Eles estavam correndo muito risco com a manifestação. Nós estávamos em três advogados, um Presidente da Associação, cinco viúvas e um sobrevivente. Nós estávamos colocando em risco a segurança da Tokio Marine. O que nos deixa feliz é que todos esses seguranças tiraram seus jalecos e vieram nos cumprimentar, dizendo: olha, nós estamos fazendo a nossa função, mas nos solidarizamos com o que vocês estão fazendo; é um absurdo vocês não serem ressarcidos. O policial incumbido, o sargento incumbido de nos seguir, pois nós poderíamos ser terroristas, também nos disse: "Eles vieram conversar com vocês?" "Não, não vieram." "Como assim?" "Não, nós não fomos atendidos por ninguém em Londres, por ninguém. Nem pela Aon, nem pela Tokio." Tiraram muitas fotos, é verdade, do prédio bonito, envidraçado, luxuosíssimo, tiraram várias fotos dos manifestantes, daqueles que lá estavam, passando frio, tentando algo diferente. [...] Quando o Senador Esperidião Amin falou sobre o balanço da Tokio Marine no jornal, isso é indignante. É indignante. Uma empresa desse porte, desse tamanho, fazendo pressão internacional, fazendo pressão aqui

> *para que isso seja resolvido por um fundo humanitário, que de fundo humanitário não tem nada. Isso já é reiterante. Que fundo humanitário? Fundo humanitário aquele que oculta todos? Fundo humanitário aquele que não permite questionar mais nada a ninguém? Que fundo humanitário é esse? O que há de fundo humanitário nesse fundo? [...] Não existe nada, nada, absolutamente nada juridicamente que eles estejam fazendo, a não ser nos bastidores, para tirar as nossas forças, de forma silente, de forma com que obstruem as coisas, para que fiquemos a ver navios. Isso não vai acontecer. Se depender do corpo jurídico que tomou frente disso, com o colega Josmeyr, o colega Alan, isso não vai acontecer.* – ***Marcel Camilo***

Responsabilidade da corretora Aon UK – o último seguro conduzido pela corretora Aon e por Loredana Albacete foi "arranjado" para permitir que a LaMia voltasse a operar. Outrossim, o corretor da Aon tinha pleno conhecimento de que a LaMia conduziria equipes de futebol pela América Latina. Portanto, há responsabilidade civil também da corretora Aon pela precificação equivocada do risco. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *E vou mais longe: quando você faz o seu seguro, imagine saindo de Santa Catarina e Florianópolis para Chapecó e não poder passar por uma cidade que está na estrada, que foi exatamente o que fizeram com todos os excludentes. Como eu vou jogar na Colômbia e não vou passar na Colômbia? Como eu vou jogar no Peru e não vou jogar? O Peru é o último vice-campeão das Américas. Que absurdo é esse, gente? Que irresponsabilidade é essa? Isso pode acontecer com todos.* – ***Marcel Camilo***

Não sei se foi você, Marcel, que comentou que quando estava também na Europa uma outra corretora fez um comentário sobre a Aon, um comentário interessante sobre o que o mercado está comentando sobre a Aon, sobre o erro da Aon, porque a grande seguradora, a corretora do mundo errou em permitir que a Loredana conseguisse, para poder voar para um time de escola, time de várzea, como eles falaram ali, um time pequeno... Ela queria um seguro e eles fizeram um seguro, desculpem o termo, mas é abrasileirado, nas coxas. Fizeram um seguro nas coxas e acabou que isso ficou, ficou e ficou no automático. – ***Josmieyr Oliveira***

Mas o atuário da AON deveria saber, porque já tinha informações que era um time de futebol que voaria, já sabia que era para a América Latina. – ***Josmieyr Oliveira***

Apesar de tudo isso explanado, sobre o quanto era, o quanto virou, o que se indeniza, eu vou reiterar sempre – sempre: isto aqui é um balizador. A partir do momento em que eles não avisam sobre o não pagamento, essa apólice que se fala, de US$300 milhões, passa a ser nada, porque essas empresas têm seguros milionários em relação às responsabilidades civis. E, aí, nós podemos estar falando de US$1 bilhão. A questão é: esse fato, simplesmente, implica a AON efetivamente no processo. A AON é que avaliou, de forma equivocada, os seus riscos e por isso que teve 25, 50 e 300 milhões. Então, aqui é só para qualificar, efetivamente, o erro grotesco que a AON teve em relação à avaliação do risco. – ***Marcel Camilo***

Olha só: eu tenho uma aeronave que voa US$300 milhões, privada. Quando ela é privada, voa com os amigos, independentemente do que eram os negócios, na África ou não; ela voa com US$300 milhões. Aí, eu tenho uma dificuldade financeira, e essa aeronave não voa mais. E eu preciso que ela voe, eu sou o dono dela. Eu digo assim: "Olha, arrumei um novo negócio: vou voar com um time de

futebol". Nossa! Bom negócio. Só que, assim... Eu tenho uma dívida passada e vou criar uma nova dívida? Bom, mas US$300 milhões... Isso é um valor alto. São US$80 mil. Eu não consigo pagar. "AON, como é que a gente faz?". "Não, não dá para fazer, não dá para fazer...". Aí, eu não sou bobo, vou até o Paraguai e arrumo alguém que faça. E volto para ele e falo: "Arrumei. Você não vai fazer, mas o cara do Paraguai faz". Ele falou: "Não, você não pode fazer no Paraguai, porque você deve e ninguém vai fazer. Bom, mas eu vou ajudá-lo. Eu vou arrumar uma apólice para você". E aí eu venho com uma apólice de 50 e de 25. E a Loredana diz: "Mas 50 é caro. Ah, mas com a de 25 dá...". E, assim, existe uma lógica nisso. Existe uma legislação boliviana que corrobora para que os 25 milhões estejam o.k. – ***Marcel Camilo***

Então, assim, quando você discute isso, obviamente a primeira coisa que vem a cabeça, Senadora, é que realmente foi um conchavo muito mal feito. Então, assim, eu preciso voar, o que que você pode fazer? Vinte e cinco está de bom tamanho... – ***Marcel Camilo***

dentro desse prisma, o que fica muito claro é a questão da AON, não mais da Tokio Marine. A Tokio Marine, a todo momento, se esconde atrás dessa história. Só que o erro dela, em relação a Bisa, é muito maior, que foi quando não autorizou. Se não houvesse autorização, gente, pouco importava falta de combustível, plano errado de voo, se voltou, se não voltou, se o Quiroga era maluco... Nada! Zero! A aeronave não teria decolado. Isso tem que ficar pontuado. Isso pode ser uma forma de eles quererem vir e dizer assim: "Não, então nós vamos pagar os 25". Não! Não! – ***Marcel Camilo***

Artifício para o pagamento das indenizações (via Fundo Assistencial Humanitário) - O atraso nas indenizações

decorre de uma estratégia negocial das seguradora e resseguradoras para pressionar as vítimas a aderirem ao "Fundo Assistencial Humanitário" e, assim, darem quitação à avença. Aliás, a resseguradora Tokio Marine, num primeiro momento, aceitou o pagamento do seguro, apesar das três excludentes da apólice. Dois meses depois, mudou o entendimento e passou a oferecer 225 mil dólares/família para encerrar o assunto (15,3 milhões de dólares no total). Registre-se, todavia, que, diferentemente dos brasileiros, o seguro foi pago à tripulação boliviana. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Senador, a demora é porque – eu acredito piamente –, na hora em que eles enxergaram a movimentação, devem ter dito: "Bom, trata-se de brasileiros. Quem é que vai brigar por eles?". Um avião que sai da Bolívia, vai para a Colômbia, com cidadãos brasileiros? Juridicamente, tem um sentido total de dizer assim: "Não vão chegar a ressarcimento nunca. Aí, como nós somos extremamente bonzinhos, vamos fazer um fundo humanitário com US$225 mil", o que, mais ou menos, para um cidadão médio brasileiro, seria um valor razoável para uma indenização... Então, na minha visão, juridicamente, o raciocínio jurídico deles foi nesse sentido. Colocaram um cara extremamente hábil... Esse homem é o responsável por fazer exatamente o que ele está fazendo conosco com várias pessoas. Ele é uma pessoa especializada em negociar fundos.* **– *Josmeyr Oliveira***

> *Senador, na verdade, no dia 29, pela manhã, a tragédia estava no noticiário. No dia 31, a Tokio Marine e a Aon emitiram um e-mail, a que também tivemos acesso, dizendo que eles iriam, apesar das excludentes, pagar o seguro. Até então, ninguém sabia qual era o valor da apólice. Esse e-mail, logo em seguida, em fevereiro, dois*

meses após, foi desconsiderado, e alguém imaginou que o negócio poderia ser reduzir esse valor. Aí, a Chapecoense esteve em uma reunião em Buenos Aires, uma reunião muito estranha, muito secreta, e eles voltaram para uma reunião com as famílias e explicaram que a seguradora tinha dito as três excludentes, que justamente uma delas era territorial, a outra era a de que a apólice não estava em dia, não estava paga, e a terceira era o risco aumentado, porque estava transportando jogadores de futebol. Mas, lá em Buenos Aires – se não estou enganado, parece-me que é isso, eu estou me lembrando do dia 15 de março de 2017, quando a Chapecoense explicou –, eles disseram que US$200 mil seria um número muito bom para que as famílias, então, terminassem a questão com eles e eles encerrassem. Foi assim que tudo começou. Virou um negócio. Nós entendemos isso. Esses US$200 mil viraram US$225 mil, porque depois havia questões de advogado, custos, e isso foi sendo criado. Nunca imaginaram que nós descobriríamos, que nós todos descobriríamos que houve falhas muito fortes dos seus representantes – no caso a AON, a Tokio com a sua maneira também mais leniente, e a própria Bisa, que lavou as mãos. A seguradora boliviana Bisa, a Tokio, a resseguradora, e a AON cuidando de tudo isso. – ***Josmeyr Oliveira***

E as seguradoras viram como um negócio isso. Nós estivemos várias vezes com o pessoal da Clyde & Co, conversando e pedindo: "Por favor, analisem de maneira diferente". Nada. Eles eram frios, como foram aqui, como o Alex foi aqui, mostrando para toda a humanidade que aquilo era uma ajuda humanitária. A ajuda humanitária de que eu me recordo dos casos que existem pelo mundo é ajuda mesmo: é o dinheiro que é dado sem nenhum tipo de quitação. – ***Josmeyr Oliveira***

As seguradoras não imaginavam, Senadores, que essa abertura que

nós tivemos aqui aconteceria, porque, na medida em que eles vão assinando as quitações, cada família vai sendo uma cadeira a menos. É assim que eles chamam. "Naquela parede lá há cadeiras: assento A1, A2, A3...", e eles vão riscando, até a hora em que acaba. Então, provavelmente, os últimos podem até ser que seriam considerados diferentes. Isso é muito assim mesmo. – ***Josmeyr Oliveira***

Duzentos e vinte e cinco por família dá em torno de US$12 milhões a US$13 milhões, mais ou menos, metade daquela apólice inicial de 25 milhões. O negócio que eles criaram foi este: metade eles não pagariam, mas com a cláusula de quitação. Então, cada família, US$225 mil – 800, R$900 mil –, para compor o seio familiar – esposa, pai, mãe, irmão, filhos –, e esses valores são muito aquém... do que seria o direito daquele núcleo familiar. – ***Josmeyr Oliveira***

[...] Então, respondendo, Senador: a sequência é a Bisa protege a Tokio Marine, que nem pensava que nós chegaríamos à AON. Agora nós podemos imaginar que esse trio vai tentar se proteger, mas a Bisa sempre... Nós somos bonzinhos, com 16 milhões, Senador, próximo, 14 milhões, que sejam, é só fazer a conta, 68... – ***Josmeyr Oliveira***

Detalhe: descobrimos, nesses dias lá, que eles pagaram, a Bisa pagou lá o seguro para os tripulantes, para os bolivianos. Estivemos, Fabienne, com aquela comissária, Ximena, e eles receberam; estivemos com a esposa do copiloto, e eles receberam. Isso eles vão ter que explicar. Então, por que que lá eles usaram um critério e outro critério? Não vou discutir porque, na apólice da tripulação, era diferente o valor; são valores representativos lá, ao povo boliviano. – ***Josmeyr Oliveira***

Eu vou fazer uma consideração no seguinte sentido: nos parece muito claro que, quando eu pago ao cidadão boliviano, eu resolvo

> *um problema interno no meu País. E eu jogo isso para o externo. Então, a Bisa resolve o problema internamente, junto com a Estratégia, junto com o Governo, com todos esses, e diz assim: a situação aqui está resolvida. Que se resolvam no seu país, que se resolvam na Inglaterra, que se resolvam nos Estados Unidos. Essa é a sensação que nos dá. Não posso comprovar, mas a sensação é muito essa. Por que pagou? Faltou combustível do mesmo jeito, tinha excludente do mesmo jeito. Tudo estava errado exatamente do mesmo jeito. Por que o tratamento? Porque acho que fazia todo o sentido, naquele momento, que se pagassem as vítimas bolivianas para os questionamentos internos não virem à tona. Aí se resolve rápido, se cala a todos, e acabou. Essa é a nossa sensibilidade. –* ***Marcel Camilo***

Atualização legislativa – Os advogados envolvidos no processo de indenização identificaram necessidades de atualização legislativa. Importante registrar que o seguro obrigatório (Reta) no Brasil é de apenas 80 mil reais/passageiro. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Bom, Senador, a primeira coisa efetivamente é a gente tentar modificar a legislação, em que, independentemente de onde seja feito o seguro, se tivermos cidadãos brasileiros, podemos demandar no Brasil. A justificativa que eles dão para as questões é: "Foi feito em Londres, foi feito em Londres, foi feito em Londres". Os americanos entendem isto perfeitamente: se houver um cidadão americano dentro de uma aeronave, e essa empresa tiver representação nos Estados Unidos, os Estados Unidos se dão por competentes e vão julgar o caso nos Estados Unidos. Aqui não. Por isso, a todo momento, a gente tem que citar 250 Tokio Marines e*

correndo o risco de eles chegarem aqui e falarem: "Não, mas olha: não foi aqui, foi lá na coisa...". A primeira premente é esta: temos que alterar esse tipo de situação. – ***Marcel Camilo***

o seguro obrigatório no Brasil é de algo em torno de R$80 mil por passageiro. Quando nós subimos numa aeronave no Brasil, se ele pagar R$80 mil, juridicamente, legalmente, está correto. Obviamente as companhias sérias não fazem isso. Outra grande preocupação que nós temos: nós abrimos o nosso mercado para empresas privadas de qualquer tipo de capital. Imagine uma Bisa no Brasil com R$80 mil, o que não pode acontecer... É o Reta. É o Reta. – ***Marcel Camilo***

Nós até havíamos conversado com o José Carlos, o Senador Trad, porque nos preocupa muito, em relação ao RETA, os seguros que nós temos para a aviação civil brasileira; nos preocupa muito a questão de não se conseguir demandar essas empresas estrangeiras no Brasil. Eu acho que tudo isso, principalmente com a abertura do mercado, se torna premente para a gente realmente ter uma legislação em que a gente não sofra mais esse tipo de situação, Senador. – ***Marcel Camilo***

Verdadeiros donos da LaMia – Ricardo Albacete e Loredana Albacete são os donos de fato da LaMia. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

A LaMia precisava voar, precisava gerar recursos, nos e-mails que nós temos, e houve, sim, um trabalho da Loredana. Com certeza agora está bem claro: eles eram os donos da aeronave, também tocavam a LaMia. A LaMia agora é uma empresa comercial, não mais de voos privados. Então, na sequência, está bem claro. Inclusive, o Ricardo forneceu documentos que provaram que a

negociação da tratativa com a Chapecoense foi nos Estados Unidos. Então, a negociação do voo aconteceu em um escritório em Miami. O combustível que foi colocado na aeronave foi comprado com cartão de crédito americano. – ***Josmeyr Oliveira***

Os donos, de fato, eram eles [Ricardo e Loredana Albacete]. Os de direito poderiam ser o Quiroga e o Marco Rocha, mas, de fato, não se discute mais isso. Isso não tem mais discussão. – ***Josmeyr Oliveira***

Um comentário sobre essa questão dos US$130,00, dos US$140 mil, para não deixar também passar. Ainda bem que o contrato que foi assinado foi o menor, que foi o que a Loredana atravessou, porque o Garcez estava negociando com a Chapecoense na sexta-feira, dia 25. A viagem seria para domingo, não é? Para segunda, e no dia 25 é que eles souberam que o jogo seria na Colômbia, porque na quinta-feira houve um jogo que definiu, ao invés de a Argentina, a Colômbia. Então no dia 25, o Garcez, que era o... Um que foi preso inicialmente. Ele era uma espécie de gerente da LaMia. Ele manda a proposta de US$140,00; em seguida vem a de US$130,00. Essa de US$130,00 é a que foi feita em Miami. Aí foi uma negociação. O Albacete explicou isso, ele vai explicar também. É uma questão de números, para fechar mesmo. A Gol parece que estava tentando... Tem um e-mail dizendo que a Gol fez uma proposta, mas acabou que ficou mesmo com a... Acabou sendo fechado para a LaMia. – ***Josmeyr Oliveira***

Participação de terceiro na intermediação do contrato entre a LaMia e a Chapecoense (Off Side Logística Esportiva Ltda) - Empresa responsável pela intermediação dos contratos, pertencente a Rodrigo Ernesto de Andrade Rego, situada na

Av José de Azevedo Neto 200, bloco 7 sala 221, Barra da Tijuca - Rio de Janeiro. A Chapecoense passou a utilizar essa empresa quando começou a disputar as competições internacionais. A mencionada empresa prestou serviços à Chapecoense em duas oportunidades – em ambas de forma muito precária. Há indícios de que a Chapecoense foi manipulada para contratar a LaMia. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Bem rapidinho, Senador. Eu acho que não sei quem pode falar, porque eu nunca trabalhei em clube para saber, não é? Mas existe uma empresa que faz toda a logística, uma empresa que... A Chapecoense passou a usar essa empresa quando passou para competições internacionais – não sei se eu estou errada ou não. Essa empresa é a Off Side, e ela faz logística para todos os grandes clubes. Então a Chapecoense passa a usar essa empresa em algum momento. Não sei nenhum detalhe, mas eu sei que existe essa empresa que faz logística.* – ***Dhayane Pallaoro***
>
> *Ressaltando o que a Dhayane colocou e o que a Senadora Leila também colocou, a Chapecoense realizou duas viagens com LaMia, sendo que na primeira foi de uma forma muito precária que eles conseguiram chegar no avião, não é? O Neto está aqui presente e pode confirmar isso. Então, essa empresa de logística colocou num primeiro momento esse serviço de uma forma precária e repetiu na segunda vez um serviço ainda mais... Então, ainda mais precário. Exatamente. Então, a gente precisa realmente colocar um olhar sobre isso...* - ***Fabienne Belle***

Manipulação da Chapecoense (informações omitidas) – Há indícios de que a Chapecoense não dispunha de todas

as informações acerca dos procedimentos que antecederam a contratação da LaMia. As negativas da ANAC foram sonegadas da Chapecoense. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Quando eu falei com o meu pai na segunda de manhã, ele ia para o café e ele ia para o aeroporto, porque eles iam viajar com a LaMia. Em nenhum momento ele sabia das negações que já haviam ocorrido anteriormente, no domingo ou no sábado, o que depois foi noticiado. Ele era o presidente, até então, do clube e não sabia das negativas de voo da Anac. Não sei quem recebeu isso – e não o clube –, mas o clube não sabia dessas negações. É com o que eu posso colaborar.* – ***Dhayane Pallaoro***

> *E uma das coisas que me marcaram também, em relação à LaMia é que as duas vezes que foi negado à LaMia entrar no Brasil, lá em Belo Horizonte, quando a gente esperou eles e eles não vieram, e no último voo em São Paulo. Eu não sei quem passava para a Chapecoense que o voo era negado porque era um voo de fora e que a Anac queria que a Chapecoense pegasse um voo do Brasil, como se fosse um esquema. Eu lembro perfeitamente o Paixão, o falecido Anderson, falar isso: "Ah, isso é esquema porque eles não querem que a gente pegue uma aeronave de fora". Mas não era esquema, era a coisa correta. Mas quem é que passava isso para toda a delegação da Chapecoense? Porque, se passava isso para a delegação da Chapecoense, é porque tinham a intenção de incutir na cabeça deles que "os outros estão errados e que vocês têm que viajar com essa aeronave". Porque, se pelas leis que têm no nosso País, a aeronave não poderia entrar... Só que a gente que está no futebol é leigo. Se falar para um treinador, para um jogador que a Anac não está liberando porque tem um esquema com as aeronaves brasileiras, a*

gente vai achar que é verdade. A gente é leigo, a gente não sabe. Então, quem foi que falou isso? Quem foi que passava? – ***Hélio Neto***

Só que alguém – eu não tenho provas concretas –, alguém do monopólio aí do esporte incutiu na cabeça da Chapecoense que era culpa da Anac eles não entrarem. "Pega a LaMia mesmo, que é uma aeronave boa". E eu acho que a Chapecoense passou por isso. Foi até, de certa forma, inocente por também não ter tido experiências internacionais. – ***Hélio Neto***

Mas, assim, a gente tem que avaliar que foram dadas informações para a Chapecoense que não eram verdadeiras. O que eu sabia, sobre a LaMia não entrar no Brasil, é porque a Anac estava querendo prejudicar a LaMia, por ser de fora. [...] E, depois de tudo isso, eu ainda descobri que a aeronave não podia entrar no Brasil mesmo porque, por lei, ela não podia. E eu saber... Mas isso não era falado – eu vivi, eu vi isso de perto – naquele momento. Qual era a intenção de quem falava isso para a Chapecoense? É isso o que a gente tem que buscar, porque cada vez em que a gente toca nesse assunto a gente vai descobrindo... Cada vez que a gente toca no assunto, a gente descobre que tiveram mais mentiras que foram colocadas e que quem pagou o preço maior foi a Chapecoense, junto com todas as vidas que se foram. – ***Hélio Neto***

Serviço precário da LaMia/Off Side – Os relatos colhidos nos depoimentos dão conta de que as circunstâncias que envolveram as duas viagens realizadas pela Chapecoense foram muito precárias. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

A primeira vez que a gente viajou com a LaMia foi uma porcaria de voo. A LaMia nem entrou no Brasil. A gente jogou contra o Cruzeiro

em Belo Horizonte, empatamos o jogo lá contra o Cruzeiro, pegaríamos o voo da LaMia em Belo Horizonte; ela não entrou, e a gente teve que pegar uma outra aeronave que a LaMia alugou, se não me engano, para levar a gente para Corumbá, no Mato Grosso. Dormimos lá em Corumbá, foi um absurdo. A gente tinha que subir para o continente e a gente desceu. Atravessamos no outro dia de ônibus para a Bolívia e pegamos a aeronave num aeroporto estranho até. Depois de muito tempo de voo paramos numa região que é perto do Acre, atravessamos para o Brasil para almoçar, em carros assim sem condição, mas a gente estava numa decisão, então a gente nem pensava que poderia acontecer alguma coisa, que tinha alguma coisa suspeita. Então nós jogadores estávamos felizes. Há gravações aí que as esposas têm em que a gente estava sorrindo, achando até engraçado andar numa Van sem porta, para vocês terem noção. A LaMia que proporcionou isso. E eu lembro que era tudo um pouco clandestino, porque eu lembro que, quando a gente desceu nesse aeroporto para atravessar para o Brasil, a gente não podia tocar no celular, porque estava sendo abastecido na hora. Então falei: Que loucura! A gente não pode mexer no celular, porque está sendo abastecido. Nem esperar... Era uma coisa horrível. – ***Hélio Neto***

Porque, assim, o primeiro voo da gente para Barranquilla, a gente teve que ir para Corumbá, teve que dormir em Corumbá, teve que pegar a aeronave depois, atravessando de ônibus para a Bolívia, teve que parar numa fronteira do Brasil, descer para o Acre, almoçar e voltar para Bolívia de ônibus, de carro precário. Chegamos a Barranquilla eram umas 9 horas da noite para 10 horas. Eu lembro que eu cheguei muito irritado, porque a gente tinha um jogo em menos de 24 horas. A gente estava chegando para jogar um jogo importante, nas quartas de final. Então, era um calor infernal em Barranquilla, e eu pensando: "Chegamos agora!" Eu lembro que o Anderson Paixão falou assim: "Desce do aeroporto e

vamos direto para o estádio, nem vamos para o hotel. Vamos treinar de tênis, porque vocês precisam movimentar essas pernas aí, que passaram o dia viajando". Eu fiquei: "Cara, isso é uma loucura! A gente tem um mata-mata para jogar!" Acabou que o resultado da partida foi que nós perdemos lá. Eu lembro que eu desci irritado no túnel. O Paixão me acalmava, e eu falava: "Paixão, perdemos por causa dessa porcaria de viagem que a gente fez". E eu com medo de tentar, eu pensando: "E se a gente não consegue reverter a situação em Chapecó?" A gente perdeu um jogo porque a gente estava cansado, a gente não conseguia correr. Um dia inteiro de viagem. Você para no Brasil na fronteira, almoça, volta, chega 9 horas da noite e vai direto para o estádio. Então, assim, foi tudo muito absurdo. – ***Hélio Neto***

Conexões políticas da LaMia – Há indícios de que a LaMia contava com apoio político para poder operar. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

E, quando atravessamos para o Brasil, o piloto sentou na nossa mesa. Eu, o falecido Gil, o Bruno Rangel e o Ananias. Sentamos com o piloto, e eu me lembro dele falar coisas referentes à política, que tinha um parente dele que estava no Brasil, porque o Governo boliviano tinha alguma coisa contra um parente dele, não sei se era Deputado ou Senador, eu não sei o que era. Aquilo ali me marcou muito. – ***Hélio Neto***

Responsabilização penal dos envolvidos – Corre na Bolívia um processo penal, mas que, segundo os advogados das vítimas, é muito mal conduzido. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Na verdade, assim: existe a ação. No nosso entendimento – se eu estiver errado, o Josmeyr vai convencer –, precisava-se achar um bode expiatório, e o bode expiatório se achou. Foi o rapaz, no primeiro momento, o auxiliar da LaMia... Mas assim, teoricamente, foram prisões, na minha visão, assim: eu preciso prender alguém. Vamos prender o elo fraco... Isso, vamos arrumar alguém para dizer que a culpa é totalmente dele. [...] Criminalmente, realmente, eu acho que ainda é muito frágil, muito frágil criminalmente na Bolívia, mas em termos cíveis sim. – ***Marcel Camilo***

O sócio da LaMia, o Marco Rocha, e a Celia, a moça que liberou o voo. Esses dois estão foragidos da Bolívia, cada um num país, uma aqui no Brasil e o outro nos Estados Unidos. Eles foram... Mais dois foram presos, o pai e o filho, o Garcez e o filho... A grande verdade, agora voltando lá com o Itamaraty e com o Ministério das Relações Exteriores por trás, o embaixador, nós fomos muito bem recebidos pela nossa equipe e também deixamos uma possibilidade aberta de um retorno para falarmos, com esse novo componente político da Bolívia... A história que nós ouvimos é diferente. Eles falam: "Espera um pouquinho: se nós prendemos os nossos e acusamos os nossos compatriotas, nós temos responsabilidade". Por que não apuraram isso? Porque nós estivemos com o Gen. Arispe e ele simplesmente disse: "Vocês não vão receber o seguro humanitário? Está resolvido". Eles lavaram as mãos em cima do relatório da Colômbia, em que o culpado é o Quiroga, e o seguro humanitário. Agora isso está mudando. – ***Josmeyr Oliveira***

No dia 11 de fevereiro de 2020, a CPICHAPE se reuniu para ouvir o depoimento de **Carlos Humberto Prola Júnior**, Procurador da República, a respeito das ações do Ministério Público Federal, especialmente quanto à Ação Civil Pública que corre na 2ª

Vara Federal em Chapecó. Seguem os principais pontos de interesse (achados) para a investigação, suscitados no curso do depoimento.

Ação Civil Pública – A partir de informações colhidas dos familiares, assim como de informações suscitadas em audiência da Comissão de Relações Exteriores do Senado Federal, o MPF ingressou com uma ação civil pública junto à Justiça Federal em Chapecó. Outrossim, por falta de jurisdição, a responsabilização criminal dos envolvidos não avançou. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *As informações que chegaram ao Ministério Público Federal foram a partir de uma audiência realizada aqui no Senado Federal, conduzida pelo Senador Nelsinho Trad, se eu não... Isso, Comissão de Relações Exteriores. A partir dessa audiência pública, a gente teve conhecimento da situação, porque o Ministério Público Federal acompanhou, no início desse processo, a apuração de eventual responsabilidade por esse evento danoso que resultou em tantas vidas perdidas, tentando colaborar com a Fiscalía boliviana e colombiana naquela ocasião, mas, nessa esfera criminal e de responsabilização criminal, o Brasil não tinha jurisdição, e a gente arquivou aquele procedimento na época. Mas, a partir dessa atuação do Senado Federal e com as informações que foram colhidas pelos familiares, que são informações muito ricas, foi possível, aí sim, ajuizar uma ação com uma perspectiva de tutela dos interesses de consumidores, porque todas aquelas vítimas e familiares das vítimas são considerados, pelo Código de Defesa do Consumidor, consumidores naquele caso. As vítimas de um acidente como aquele colocam essas pessoas todas, as vítimas e familiares das vítimas, na condição de consumidores, e aí há a possibilidade de atuação do Ministério Público Federal para tutela dos interesses*

desses consumidores, esses interesses que estão sendo obstados por uma resistência das seguradoras em dar cumprimento às próprias apólices de seguro da aeronave, mas não somente isso. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Essa ação visa a responsabilizar não apenas as seguradoras, mas também a corretora de seguros envolvida, a corretora boliviana, a própria empresa LaMia – mas que não tem condições econômicas de arcar com essas indenizações –, e não apenas as empresas sediadas no exterior, mas também as subsidiárias desses grupos econômicos que atuam em nosso País. Uma delas – isso consta na inicial – é o grupo Tokio Marine, que é um grupo que atua no mundo inteiro e tem uma forte atuação no nosso País. Essa responsabilidade se estende também à subsidiária brasileira, segundo jurisprudência, inclusive, do Supremo Tribunal Federal, que foi colacionada nessa ação. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

As seguradoras tinham perfeito conhecimento do tipo de operação da empresa LaMia, que operava transportando equipes de futebol, operava na região dos Andes, em países como Colômbia e Bolívia, sobrevoando o Peru. Isso era do total conhecimento das companhias seguradoras, isso ficou claro nesses documentos que foram encaminhados ao Ministério Público Federal. Isso derruba qualquer negativa de arcar com os pagamentos de responsabilidade civil dessas apólices ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

O Ministério Público Federal, então, pede nessa ação, primeiro, que sejam condenadas todas as envolvidas, inclusive a corretora e resseguradora envolvida, inclusive as empresas subsidiárias no Brasil desses grupos econômicos, tanto pela responsabilidade contratual pelos seguros que foram firmados quanto pela responsabilidade extracontratual por terem dado causa a esse evento. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

O primeiro pedido é uma condenação global de US$300 milhões... ... para custear – já estou encerrando, Senador – as indenizações de todas essas famílias. Caso o juiz não entenda adequado, porque esse é o valor previsto na apólice inicial que a LaMia possuía – depois foi reduzido –, o nosso pedido seguinte é que, então, se o juiz não entender cabível, seja de US$50 milhões, que é o valor previsto no contrato entre a Chapecoense e a companhia LaMia. E, no último caso – e a gente espera que isso não aconteça –, que ao menos sejam condenados ao pagamento dos US$25 milhões previstos na apólice contratada por último com a empresa LaMia, mas que, no nosso entendimento, não atende minimamente os riscos envolvidos. Então, o pedido inicial é de US$300 milhões. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Houve um pedido de antecipação de tutela para que fossem bloqueados cerca de US$60 milhões, se eu não me engano, US$50 milhões ou US$60 milhões, para que ao menos fosse garantido o pagamento desse valor proposto já pela seguradora no chamado fundo humanitário. No nosso entendimento, esse é um valor incontroverso; as seguradoras entendem, apesar de dizerem que não... Esse fundo denota que eles entendem que devem pelo menos aquele valor. Para os familiares que ainda não haviam recebido, que não firmaram esse termo de pagamento, seria em torno de R$50 milhões a R$60 milhões, convertidos na época pela cotação do real, na época do ajuizamento da ação, mas infelizmente foi indeferido pelo juízo. Houve agravo do Ministério Público Federal agora para o tribunal, para tentar bloquear esse valor, para que as famílias tenham uma garantia mínima desse valor, e a ação siga para discutir o quanto efetivamente o Judiciário entende que seria devido nesse caso. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Senador – só para ficar claro –, eu mencionei o dano material, com relação ao que as vítimas sofreram, mas há também o dano moral

nesse caso. E eu acho que o dano moral é muito superior, inclusive, ao dano patrimonial. Eu não sou de Chapecó, eu não nasci naquela região, mas acompanhei a evolução da Chapecoense desde o momento em que saiu da terceira divisão, foi para a segunda divisão. Eu assisti, inclusive, lá, Senador, um jogo entre Chapecoense e Macaé, do Rio de Janeiro, para a terceira divisão, no primeiro sábado em que cheguei a Chapecó. E aí acompanhei toda essa trajetória e acompanhei aquele dia em que aconteceu o acidente. Aquilo foi uma situação... Porque não há como descrever o que aquela população passou naquele momento, e os familiares e vítimas. Então, isso potencializa muitas vezes. Então, o sofrimento e o dano que isso causou... O jogador Neto prestou depoimento aqui, foi ouvido também pelo Ministério Público Federal. Não há o que falar com relação ao vulto desse dano moral. E, por isso, a gente pede que pelo menos seja fixado um dano moral no mínimo igual ao valor que seja fixado para o dano material ou patrimonial. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Responsabilidade extracontratual – Para o MPF, para além da responsabilidade pela apólice de seguro, há uma responsabilidade extracontratual dos envolvidos, justamente por darem causa ao acidente. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

A partir dessas informações que foram colhidas pelos familiares junto aos donos das aeronaves – e se tem a dúvida se seriam de fato os próprios donos da companhia LaMia –, identificou-se que havia uma culpa extracontratual também por parte da corretora e da seguradora, que conduziram esse processo de renovação do seguro da empresa LaMia de uma forma, no nosso entendimento, não

regular. Eles foram levando uma tratativa, reduzindo a cobertura, reduzindo o limite da apólice, que era de US$300 milhões e chegou a US$25 milhões, quer dizer, menos de dez vezes o valor inicial que havia segurado aquela aeronave. E agindo dessa forma, permitiram a retomada da atividade de uma companhia que não tinha a mínima condição de operar. Isso é a conclusão a que a gente chega a partir dos elementos que foram colhidos pelos familiares e também pelo próprio Ministério Público Federal, e isso resultou nessa ação. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

mas também há essa responsabilidade extracontratual por parte das seguradoras, resseguradoras e corretoras, que, no nosso entendimento, violaram no mínimo a boa-fé objetiva daqueles contratos que firmaram com a empresa LaMia. Levaram, pela negociação, a se construir uma apólice que não arcava minimamente com os riscos envolvidos, riscos envolvendo equipe de futebol, envolvendo voos sobre a região dos Andes. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

No entendimento do Ministério Público Federal, a atuação dessas empresas não foi exatamente regular, e elas deram causa, sim, a esse acidente no momento em que, firmando uma apólice muito abaixo do mínimo necessário para cobrir os riscos, permitiram o retorno à atividade dessa companhia, que não tinha condição, no nosso entendimento, de operar – e isso se mostrou, infelizmente, real. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Não, Excelência, mas há um ponto importante aqui, que é o que ficou evidenciado a partir dessas tratativas para a renovação do seguro. Ficou muito claro que a corretora, a seguradora e a resseguradora tinham conhecimento disso. Então, se eles firmaram uma apólice com essas excludentes, eles não agiram respeitando a boa-fé objetiva contratual. Eles firmaram uma cláusula que eles

sabiam que não estava sendo cumprida. A partir desse momento, eles assumem o risco envolvido nessa situação. Ter ciência de que a companhia opera equipes de futebol, países andinos, Colômbia, etc... Eles tinham conhecimento disso, não é? Agora, alegar esse fato para se eximir de sua responsabilidade pelo pagamento da apólice... Eu acho que não tem amparo jurídico. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Bom, o que ficou claro do que chegou até o nosso procedimento e consta da ação é que a LaMia possuía uma apólice de seguro de 300 milhões, U$300 milhões. Em dado momento, ela não tem condição de pagar o prêmio por essa apólice, passa a ficar inadimplente e deixa de pagar esse valor. A seguradora, inclusive, comunica isso ao órgão de aviação boliviana, e a LaMia tem uma sanção de permanecer em solo, inclusive, determinada por esse órgão de aviação. A partir daí, começa uma tratativa para tentar buscar uma apólice de seguro para a LaMia voltar a operar. E aí há uma troca de mensagens que para mim é muito significativa, em que a Sra. Loredana afirma: "A gente está num impasse, a gente não consegue pagar vocês, porque não consegue voar; e não consegue voar, porque não consegue pagar vocês". E, a partir dali, começa uma tratativa que leva uma apólice de 300 milhões para uma apólice de US$25 milhões. Quer dizer, o que mudou nesse período, na operação da LaMia que justificasse agora se fazer uma apólice mais de dez vezes inferior ao que havia anteriormente? E essa negociação toda deixa muito claro que o que houve ali foi uma tratativa para buscar um... É uma conta de chegada. Qual é o valor que a LaMia pode pagar? Então, vamos inserir cláusulas restritivas, vamos reduzir o valor segurado para que a LaMia possa nos pagar e ela volta a operar. Mas isso já denotava que essa companhia talvez não tivesse nem condição financeira, econômica de estar operando. E aí a economia de combustível e tudo isso que veio à tona depois. ***- Carlos***

Humberto Prola Júnior

E só comunicando, Senador. Ao que parece, só se a seguradora tivesse comunicado, as agências de aviação teriam ciência de que ela estaria inadimplente. Então, essa alegação, inclusive, de inadimplência para negar o pagamento do seguro também não se sustenta. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Termo de quitação de responsabilidades – De acordo com os autos, as vítimas, ao aderirem ao suposto "Fundo Assistencial Humanitário", dão quitação integral a todas as responsabilidades dos envolvidos. Para o MPF, tal iniciativa não é correta. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

E há também uma situação que nos chamou bastante atenção nesse caso, que foi o chamado termo de pagamento de uma suposta ajuda humanitária. Também menciona a transação, nesses documentos, que supostamente as seguradoras e resseguradoras entendem que não teriam nenhuma responsabilidade em relação a esses fatos, que não teriam responsabilidade de pagar as indenizações devidas, e aí, supostamente por um espírito altruísta, elas resolvem, então, oferecer esse pagamento a partir de um fundo humanitário para os familiares. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Só que os termos desse termo de pagamento apresentam diversas cláusulas abusivas ali dentro. Como um pagamento humanitário pode estar condicionado a familiares e vítimas abrirem mão de todos os direitos em relação às indenizações devidas, renunciarem a todas as ações que tenham ajuizado no Brasil e em outros países? Esse fundo supostamente humanitário, de humanitário não parece ter quase nada. Ele é uma tentativa de transação, de resolver essa situação por um valor abaixo da própria apólice mínima que foi

contratada com a empresa LaMia, e, a partir disso, exonerar a seguradora e resseguradora, corretora e demais envolvidos nesse caso. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

O nosso pedido também é para que todas essas cláusulas prevendo renúncia a direito, renúncia a ações, desistência de ações propostas no Brasil e no exterior, sejam consideradas abusivas pelo Judiciário, sejam consideradas nulas todas essas cláusulas para aquelas famílias que já assinaram esse termo de pagamento supostamente humanitário, para que elas possam ter o direito de receber o valor superior que o Judiciário venha a definir nessa ação. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Com relação a esse termo de pagamento humanitário, alguns familiares aceitaram, alguns herdeiros aceitaram, sucessores aceitaram esse valor, mas nos parece que aceitaram não exatamente de livre e espontânea vontade; pela perda do principal provedor da família muitas vezes, as dificuldades financeiras que enfrentavam, se viram compelidos a aceitar aquele termo de pagamento supostamente humanitário, mas que traz lá no final o que evidentemente é: uma transação, uma transação para resolver o pagamento de parte das seguradoras e resseguradoras, tanto que exime... A pessoa que assina aquele documento em princípio está eximindo todas as seguradoras, resseguradoras... A LaMia não; a LaMia não está incluída nessa quitação. Eu acho que foi uma decisão desse grupo, não dar quitação para a LaMia e para os donos das aeronaves, mas também isenta agências bolivianas e diversas outras pessoas relacionadas, entidades relacionadas a essa situação. No nosso entendimento, não há nada de humanitário ali; há uma transação para tentar evitar o pagamento de um valor superior, em uma ação judicial, em alguma demanda em algum país. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Envolvimento da Susep – Segundo o MPF, a Susep é peça fundamental nesse processo, pois regula o setor de seguros no Brasil na defesa dos interesses dos consumidores. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Solicitamos também a presença da Susep, que a Susep passasse a integrar o polo ativo dessa demanda. Eu acho que é muito importante isso, é uma agência reguladora que atua nessa área de seguros no País e tem inclusive responsabilidade, tem a atribuição e a responsabilidade de atuar na defesa dos consumidores. E aqui nós temos consumidores que estão firmando, alguns firmaram, esse termo de pagamento supostamente humanitário, e, no nosso entendimento também, tiveram os seus interesses prejudicados nesse caso. Eu acho que aqui a atuação da Susep se mostra bastante importante.* ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Tentativa de conciliação – De acordo com os autos, a resseguradora Tokio Marine busca um caminho para resolver a situação e encerrar a ação. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *A boa notícia – eu imagino que pode se concretizar como uma boa notícia – é que nós tivemos um contato agora, no período de férias – então só pude dar andamento a isso agora, no final de janeiro, quando retornei –, tivemos um contato do grupo Tokio Marine, que é uma empresa de porte, respeitada no mundo inteiro, que procurou o Ministério Público Federal para marcar uma reunião, buscando, segundo me foi informado, um acordo em relação a essa ação, antes mesmo da audiência de conciliação, designada pela Justiça Federal para o dia 19 deste mês ainda. Então, parece-me que eles*

sinalizam... A reunião seria com o representante do grupo Tokio Marine e com o representante do chamado fundo humanitário que foi constituído. E a ideia, segundo esse contato, seria buscar um acordo para pôr fim a essa ação. Eu espero que isso se concretize. É uma empresa respeitada no mundo inteiro, e acho que é uma iniciativa louvável que eles busquem solucionar essa questão e que eventuais equívocos do passado possam ser corrigidos. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Verdadeiros donos da LaMia – Segundo o MPF, Ricardo e Loredana Albacete seriam os verdadeiros donos da LaMia. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Com relação a isso, sim. Tanto naquela primeira apuração que foi feita pelo Ministério Público Federal quanto a partir dos elementos que os familiares colheram, que é um material bastante rico... Foram e-mails repassados pelo próprio Sr. Ricardo Albacete. O que fica evidenciado ali – a gente não pode afirmar isso com total certeza –, o que fica muito evidenciado é que eles não eram simplesmente os donos da aeronave. Eles não só arrendavam a aeronave: eles faziam a gestão dos voos. Todas as tratativas de contratos de voo e de contratos de seguro eram feitas, basicamente, pela Sra. Loredana. Esses e-mails mostram isso muito claramente. Tanto ela quanto o Sr. Ricardo Albacete estão envolvidos na gestão da empresa LaMia. Eles parecem ser, para quem analisa aquele contexto todo, os efetivos donos da empresa. Isso é o que salta aos olhos de qualquer pessoa que faça a análise da documentação que foi colhida. Isso é apontado, inclusive, na nossa ação. Eles são uma espécie de donos de fato da companhia LaMia. Exatamente o motivo pelo qual isso

aconteceu... Não foi nossa preocupação principal. Isso, talvez, pudesse ser apurado pelas agências bolivianas. **- *Carlos Humberto Prola Júnior***

Inexperiência da Chapecoense na contratação da LaMia – Para o MPF, a contratação da LaMia pela Chapecoense foi normal, porém ressaltando a pouca experiência da Chapecoense nesse tipo de iniciativa. Para o MPF, o preço foi o fator preponderante. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Eu acho que os dirigentes todos tiveram algum envolvimento nisso. Eu não saberia nominar todos eles, mas acredito que a direção toda acompanhou esse processo. Há e-mails do presidente tratando disso, há e-mails de várias pessoas da gestão da Chapecoense tratando dessa contratação. E eu acredito que a contratação ocorreu, e isso foi colocado inclusive na promoção de arquivamento daquele procedimento investigatório criminal, porque a LaMia estava realmente realizando voos para várias equipes de futebol, inclusive para a seleção argentina de futebol. É difícil imaginar que uma companhia com tantos problemas, como se apresentou ao final, estivesse transportando a equipe de futebol da seleção argentina. Imaginem o valor envolvido em um acidente com a seleção argentina, com o jogador Messi a bordo! Então, é uma situação realmente absurda. A nossa conclusão é que os dirigentes da Chapecoense não tinham como ponderar isso, sendo leigos nessa matéria; a situação real daquela companhia. **- *Carlos Humberto Prola Júnior***

Pois é, esse é um ponto que, lá no início, quase três anos atrás, chamou nossa atenção. Houve passageiros sobreviventes, entre os

poucos sobreviventes, que relataram problemas nesse voo. Tiveram que ir até Corumbá, atravessar a fronteira numa van até o outro país, foi uma logística meio complicada. Mas houve pessoas que disseram, naquele espírito de festa, que nem perceberam isso – pessoas que foram no primeiro voo, mas não foram, felizmente, nesse segundo voo. Elas relataram que não viram nada tão excepcional, talvez pelo clima de festa – iam disputar aquela competição internacional pela primeira vez... Talvez isso, não é? Foi um pouco contraditório, mas parece que houve uma logística muito ruim. Mas eu acho que o fator decisivo ali parece ter sido o preço. Houve uma cotação com a Gol – um valor de US$300 mil, se não me engano –; outra cotação foi em torno de US$200 mil; e a última, de menor valor, foi de US$135 mil, da LaMia. Acho que esse foi o fator principal. Não posso afirmar se houve outros interesses... Isso não ficou claramente evidenciado. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Eu imagino – e aqui é uma conclusão a partir de tudo o que foi levantado – que a Chapecoense não tinha ideia dessas exclusões. Eu acho que a Chapecoense não deve ter recebido e analisado a apólice de seguro dessa aeronave, tanto que o valor do contrato é de 50 milhões, não é? O contrato da Chapecoense com a LaMia prevê um seguro de, no mínimo, 50 milhões, e o seguro então vigente era de US$25 milhões. Eu acredito que os dirigentes da Chapecoense não tiveram nem acesso a essa apólice de seguro. Imagino, não posso afirmar isso com total convicção, mas, pelo que se extrai do que foi levantado, acho que eles não tiveram acesso à apólice. Eu acho que a apólice, inclusive, demorou para ser juntada... Para se chegar a essas apólices demorou um pouquinho, na ocasião, se não me engano. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Envolvimento da Conmebol no processo de

contratação da LaMia – De acordo com os autos, há indícios de que uma entidade ligada ao futebol tinha contatos com a LaMia. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *É difícil afirmar isso. Há um e-mail que foi colhido pelos familiares onde a Sra. Loredana menciona que eles teriam uma oportunidade de negócios interessante a partir de um contato com alguma entidade, imagino, ligada à área de futebol. Não sei exatamente quem seria, mas ela menciona isso. Nessas tratativas para a renovação do seguro, há um e-mail que dá a indicação de que algum contato foi realizado com alguma entidade que poderia... Na inicial está exatamente esse e-mail. Posso encaminhá-lo depois de forma destacada para V. Exa.* ***- Carlos Humberto Prola Júnior***
>
> *Essa situação realmente... E eu lembro que, na época, houve comentários na mídia sobre um possível envolvimento de entidade de futebol nessa intermediação com a empresa LaMia, mas não foi o foco da nossa apuração porque eventuais irregularidades que houvesse ali seriam da esfera privada e não seriam atribuição do Ministério Público Federal. Se uma dessas entidades fosse entidade pública, que não é o caso da CBF nem de outras entidades do futebol, aí sim, teríamos aprofundado em relação a isso. Não foi nosso objeto porque envolvia relações privadas e que não tinham necessariamente uma relação com o acidente, mas, sim, com o motivo pelo qual essa empresa seria indicada por alguma pessoa.* ***- Carlos Humberto Prola Júnior***
>
> *Esse é justamente o e-mail a que eu me referi a V. Exa. A leitura desse e-mail indica que seria alguém relacionado ao futebol e que teria possibilidade de angariar vários contratos de transporte para a LaMia, mas eu não tenho como afirmar se seria essa entidade ou não. Mas esse é justamente o e-mail a que eu fiz referência para o*

> *senhor. Deixa muito claro que é alguém ligado ao futebol. [...] É. Mas esse e-mail chama muito a atenção.* ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Responsabilidade das agências reguladoras – De acordo com os autos, as agências reguladoras tinham conhecimento da apólice [com as excludentes], mas, mesmo assim, permitiram a realização do voo. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Não tenho como afirmar isso, mas deveriam ter analisado essas apólices, eu imagino. [...] É, é um paradoxo; é contraditório no mínimo, não é? [...] É, isso é incompreensível, não é? É incompreensível que as agências tenham liberado esses voos não só por isso, mas pela questão de o próprio limite de combustível corresponder exatamente ao tempo de voo para o destino. Isso é uma coisa absurda. Mas, realmente, o seguro já deveria ter impedido esses voos, que envolviam, todos eles... Acho que a operação, nos últimos meses, ou anos, da LaMia se restringia a clubes de futebol. Então, uma restrição em relação a clubes de futebol é um absurdo em relação à operação da LaMia, que era de amplo conhecimento. Era de amplo conhecimento, inclusive da corretora, da seguradora e da resseguradora.* ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Interferência externa na ANAC – De acordo com os autos, a ANAC adotou posições divergentes para situações semelhantes, denotando uma possível interferência externa no seu processo decisório. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Pois é... A negativa da Anac... Aí houve a negativa e o voo não aconteceu para o Brasil. Ela se fundou numa daquelas liberdades de voar que... Acho que há a exigência de que esses voos fretados sejam realizados por companhias que operem em pelo menos um dos países, o de origem ou o de destino. Esse parece ter sido o fundamento para a negativa desse voo da Chapecoense. O que chamou atenção nesse caso é que essa negativa não houve para o voo da seleção argentina, e a situação era, em tudo, similar. Mas, a partir dessa negativa, acho que a Anac analisou a fundo as condições da companhia com relação a seguro. Isso eu não tenho como afirmar e acho que isso não consta da documentação que a gente solicitou à época à própria Anac, não consta essa análise. Talvez eles tenham negado por esse motivo e não avançaram na análise de outras questões, mas estou fazendo uma suposição aqui, Senador. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Chama a atenção a diferença de tratamento, não é, Excelência? Na época daquela apuração inicial, nós tivemos o apoio de um major da aeronáutica. Essa situação foi repassada para ele e ele também não conseguiu entender por que em um caso foi autorizado e em outro, não, porque a situação era toda similar. No voo da Argentina, a LaMia saía da Bolívia, ia até a Argentina, pegava a seleção argentina, vinha para o Brasil, retornava para a Argentina e retornava para a Bolívia. No jogo do Brasil, a LaMia viria pegar a Chapecoense, levaria para a Colômbia, voltaria para o Brasil e retornaria para a Bolívia, não é? E a LaMia não opera regularmente nem na Argentina, nem no Brasil, nem na Colômbia. Então, as decisões são contraditórias. E vários elementos falando... Para o pessoal da Chapecoense, falava: "A gente tem que articular uma política, uma ingerência na política para liberar o voo", alguma coisa nesse sentido. Por isso que foi encaminhada essa documentação que o senhor mencionou para a Procuradoria da

República aqui no Distrito Federal, que solicitou, a gente fez a última consulta acho que no final do ano passado, foi requisitada essa ação de inquérito policial da Polícia Federal para apurar essa situação. Talvez esse inquérito possa trazer maior esclarecimento para esse fato específico, não é? Isso está na atribuição de um outro colega aqui do DF. Acho que ele deve estar acompanhando esse caso. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

É uma mensagem, uma troca de mensagem de WhatsApp entre pessoas da Chapecoense, porque não estava sendo autorizado e em dado momento alguém fala que teria que acionar ou ter uma ingerência política – literalmente, não me recordo agora, Excelência, mas há uma menção expressa disso e esse diálogo consta, inclusive, do nosso relatório. Isso foi trazido, se não me engano, por um dos familiares das vítimas. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Grupo de WhatsApp no processo de contratação da LaMia – Consta dos autos registros da existência de um grupo de WhatsApp criado à época da contratação da LaMia pela Chapecoense. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

O que nós avaliamos era – agora não me recordo se era e-mail ou WhatsApp, eu acho que WhatsApp –, era um grupo em que as comunicações eram feitas. E o Sr. Ricardo Albacete e a Sra. Loredana eram sempre incluídos ali para receber também essa troca de informações... Eu não tenho... Eu tenho me referido... A gente faz uma referência nessa inicial a esse grupo. Deixe-me ver se eu consigo encontrar aqui... Aqui. Há um grupo de WhatsApp formado para tratar das questões do transporte da Chapecoense para a final da Copa Sul-Americana que tem como participantes membros da

Diretoria da Chapecoense: Loredana Albacete, Ricardo Alberto Albacete, Marco Rocha Venegas e Miguel Quiroga, e talvez, entre outros. Talvez estejam outros. A gente referiu isso pela questão da relação da família Albacete com a empresa LaMia, como possível dona, de fato, daquela companhia, não é? Mas isso consta da nossa inicial. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

Vínculos políticos da LaMia – Constam dos autos registros que apontam para um possível vínculo político dos donos da LaMia. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Essa é uma informação extraoficial que surgiu. A gente não... No nosso procedimento, na nossa apuração a gente não confirmou isso com as autoridades dos países envolvidos, mas essa informação circulou. Eu não tenho como afirmar taxativamente isso, mas é uma informação que consta em vários sites, inclusive, em notícias veiculadas na época [Miguel Quiroga, piloto que faleceu no acidente da LaMia, era genro do ex-Senador boliviano Roger Pinto Molina]. ***- Carlos Humberto Prola Júnior***

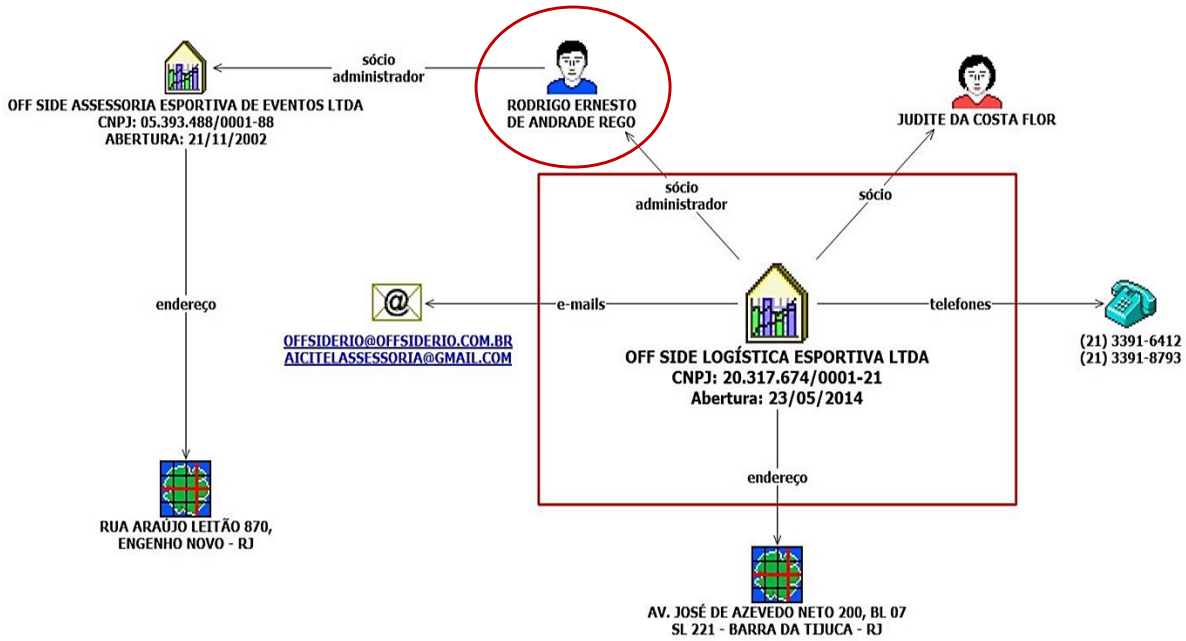
Se não me engano, na reunião que houve com a Fiscalia boliviana, colombiana, acho que esse fato foi mencionado e havia uma atuação, inclusive, da Fiscalia boliviana em relação a essa pessoa, o filho, não é? Ele ocupava um cargo de gestão nessa agência boliviana e havia uma investigação, não sei se ele havia sido, não posso afirmar... Mas houve uma atuação da Fiscalia naquele momento em que foram detidos os sócios da LaMia. Não sei se ele não esteve envolvido nessa situação, mas parece que havia esse grau de parentesco. Agora, eu acredito que foi mencionado nessa reunião lá na Bolívia. [o Diretor-Geral da LaMia, o General aposentado da

Força Aérea boliviana Gustavo Vargas Gamboa é pai de Gustavo Villegas, diretor do registro aeronáutico nacional na DGAC, órgão boliviano responsável pela certificação de aeronaves e pela fiscalização e regulação de serviços aéreos na Bolívia] - ***Carlos Humberto Prola Júnior***

Envolvimento da DGAC e da AASANA – Órgãos bolivianos de controle que, segundo os autos, participaram das autorizações irregulares para o voo da LaMia. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

Essa autorização... Na verdade, houve a comunicação, houve aqueles questionamentos por parte da funcionária, a Celia Monasterio, e a coisa aconteceu. Parece que os questionamentos dela foram simplesmente ignorados e o voo continuou... Parece que foram simplesmente ignorados aqueles alertas e o voo aconteceu. Eu não sei, não ficou exatamente claro que houve uma autorização expressa para aquele voo. Simplesmente não se fez nada e o voo aconteceu. Que havia o vício, ele era evidente, não é? O tempo de voo era exatamente a autonomia da aeronave, não é? Isso foi apontado pela funcionária, foi questionado, o representante da LaMia reiterou que seria feito o voo, que, na verdade, seria num tempo menor, mas constava aquele ali e a coisa aconteceu, não é? Apesar do questionamento, apesar de ela ter identificado isso, o voo simplesmente aconteceu. Ninguém barrou esse voo, apesar das evidências todas. Ele nunca deveria ter ocorrido, especialmente naqueles países, pela questão dos Andes e da mudança climática rápida que acontece naquela região. É inacreditável que esse voo tenha sido autorizado ou que não se tenha feito nada para que não ocorresse. - ***Carlos Humberto Prola Júnior***

No dia 18 de fevereiro de 2020, a CPICHAPE tomou o depoimento de **Rodrigo Ernesto de Andrade**, sócio proprietário da Off Side Logística Esportiva, por ter participado do procedimento de contratação da LaMia.



Na sequência, prestaram depoimento três representantes da CBF, a saber: **Walter Feldman**, Secretário-Geral da entidade, **Marcelo Aro**, Diretor de Relações Institucionais, e **Reynaldo Buzzoni**, Diretor de Registro da Confederação. Buscou-se identificar uma suposta interação da CBF com os envolvidos no trágico episódio.

Seguem os principais pontos de interesse (achados) para a investigação da CPICHAPE:

Papel da Off Side – Rodrigo Ernesto pontuou que a empresa dele cuida, apenas e tão-somente, da logística terrestre, não se envolvendo com a logística aérea. Seguem trechos dos depoimentos

prestados que corroboram esse achado:

> *A nossa empresa, desde o início – desde a primeira, a Off Side Assessoria, e depois a Off Side Logística – até o dia de hoje, a gente nunca participou da parte da logística aérea de nenhum clube. Todos os clubes, desde que nós começamos... Eu comecei isso, a empresa é minha, fundador, e Judite é minha esposa. Desde 2002 a gente sempre se prestou à logística terrestre. [...] Cada clube, desde a fundação da empresa, sempre teve a sua agência de viagem, e a nossa empresa nunca participou de parte aérea de nenhum clube. Nós trabalhamos exclusivamente com clubes de futebol. Da logística terrestre ou da logística receptiva [...] O clube tem um jogo, e a nossa empresa planeja a execução de todo o passo a passo do clube, a partir do momento em que ele chega à cidade até a hora em que ele vai sair. Então, para todos os nossos clientes, nós fazemos exatamente a mesma coisa, dentro do Brasil ou fora do Brasil, desde a escolha do hotel mais próximo ao estádio, o local de treinamento, providências locais, relacionamento com o clube adversário, relacionamento com autoridades locais. Então, o nosso trabalho sempre foi nessa parte de receptivo, e assim a minha empresa também é conhecida dentro do mercado do futebol, com bastante êxito.* ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Relação com a Chapecoense (grupo de WhatsApp / prefeito de Chapecó / ANAC / LaMia) – Rodrigo Ernesto pontuou que o primeiro contato ocorreu em 2012. Depois, ocorreram outros. Disse que sempre tratou com Emerson Di Domenico (supervisor da Chapecoense). Acrescentou, ainda, que nunca manteve relação com a CBF ou com a Conmebol. Sobre o grupo de WhatsApp, disse que foi criado para facilitar a comunicação entre os envolvidos na viagem para

Barranquilla. Quanto à participação do prefeito de Chapecó, disse que foi em razão da negativa da ANAC. Por fim, asseverou que as circunstâncias precárias do deslocamento até Barranquilla foi responsabilidade da LaMia. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *E, então, aí nós tivemos o primeiro contato com a Chapecoense, no ano de 2012. A Chapecoense, nessa época, estava na Série C do Campeonato Brasileiro e tinha um jogo frente ao Duque de Caxias. Então, o Sr. Emerson Di Domenico – que vou passar a chamar de Chinho, que é o apelido do supervisor – fez um contato comigo pedindo um serviço para esse jogo da Série C, em 2012. Atendi prontamente, fizemos o serviço. Voltamos a ter contato com o clube em 2014, quando o clube sobe para a primeira divisão. Automaticamente eles têm quatro jogos no Rio, e atendemos o clube nos quatro jogos, e sempre com a parte de receptivo, que é: onde vai treinar, onde vai concentrar, o passo a passo do clube desde que chega até a hora em que sai da cidade. [...] E nós não temos nenhum tipo de relação com a CBF. A CBF nunca teve relação comercial conosco. Também a Conmebol: nunca tivemos nenhum tipo de relação comercial. Federação local, nada. Nós trabalhamos e vivemos dos clubes e para os clubes, e sempre na logística terrestre e receptivo.* ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***
>
> *A Chapecoense permaneceu na Série A de 2015, novamente com quatro jogos no Rio de Janeiro. Atendemos o clube novamente as quatro vezes, com êxito, e foi se criando uma relação de confiança entre as partes. E, em 2015, eu me recordo bem de que eles foram à Copa Sul-Americana, tiveram um jogo com o Libertad. Atendemos lá no Paraguai com toda a parte de receptivo. Depois jogaram contra o River Plate, em2015, e também atendemos com toda a parte de receptivo, com a relação clube com clube, em que a gente investe*

muito. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Em 2016, começamos a fazer, além dos jogos no Rio de Janeiro da Chapecoense, que é a nossa base, alguns jogos fora do Rio de Janeiro também... Fora de Chapecó, desculpa, deles... Até que chegou a Copa Sul-Americana de 2016. Eles jogaram contra o Cuiabá, fizemos; jogaram contra o Independiente na Argentina, fizemos, sempre com o receptivo. E se classificaram para as quartas de final contra o Junior Barranquilla, o jogo na Colômbia. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Eles foram classificados com o Junior Barranquilla e tinham uma viagem para Barranquilla em outubro. Então, no dia 4de outubro, eu recebo um contato do Emerson Di Domenico, o Chinho, pedindo a minha autorização, porque eles estavam em vias de fechar com uma empresa aérea estrangeira, e o clube queria que eu entrasse nessa tratativa pelo fato do idioma, principalmente. Volto a repetir: a gente nunca participou de nada de aéreo do clube. Prontamente me coloquei à disposição. Isso no dia 5 de outubro; eu recebo um e-mail – copiado no e-mail, o clube, o supervisor e outras pessoas do clube –, um e-mail para LaMia, para a Sra. Loredana, e o clube apresentando a minha pessoa, Rodrigo Ernesto, como agente receptivo do clube e que, a partir daquele momento, iria ajudar nas tratativas, principalmente pelo espanhol. Automaticamente eu respondo esse e-mail para todos, já em espanhol, porque eu tenho fluência no idioma tanto na escrita como na fala. Respondo o e-mail a todos, me colocando à disposição. A Sra. Loredana então, naquele momento, responde que era bom que tivesse uma pessoa falando espanhol. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Eu pude perceber que por esse e-mail que eles me encaminharam, em que me colocaram na tratativa, eles já vinham entre eles trocando e-mails sobre essa viagem a Barranquilla; já existia de

fato, no que o Chinho me colocou, uma negociação entre eles avançada. E eles me pediram para entrar na parte do espanhol. Entrei, e as conversas foram fluindo nos e-mails sempre com todo mundo copiado para todo mundo. Eu falava em português, o Chinho me pedia: "Rodrigo, pergunta sobre isso". Eu perguntava em espanhol, copiando a todo mundo do clube, ela respondia. Isso dia 5. O dia 6 foi passando, os e-mails foram trocados. Lá para o dia 7, o clube pergunta se eu posso tentar fazer uma teleconferência, porque essa viagem a Barranquilla seria uma semana depois. Se não me engano no dia 16 teriam um jogo em Belo Horizonte e, de lá, eles iriam para Barranquilla. Isso já era dia 7, sexta-feira anterior, e o clube não tinha nem como voar até aquele momento. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Então, foi feito um e-mail, eu fiz um e-mail para todo mundo, indicando o número do telefone fixo para que todos poderiam ligar naquele momento. Acho que eram 9h da manhã do dia 8, num sábado, eu me recordo bem. A LaMia também foi...Todos copiados, do clube, e, nesse dia, a gente fez uma teleconferência. Todos ligaram para o mesmo número. De um lado, estava, nesse caso, a Loredana... ... e o Ricardo Albacete, e, do outro lado, estavam lá no clube várias pessoas do clube, várias, e eu me recordo bem: o Mauro, o Maurinho; o Chinho, que é o meu interlocutor principal; o Décio, do financeiro. Enfim, foi feita essa teleconferência, onde o clube colocou várias dúvidas. A pessoa do jurídico falou, e eu traduzia. E, durante isso, o clube também perguntou muito sobre a parte da operação, da viagem, da alimentação. Enfim, foram criando mais elementos para eles fecharem ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

[Grupo de WhatsApp]

E uma das coisas que ficou decidida nessa teleconferência foi a criação de um grupo de WhatsApp. Por quê? Para poder acelerar o

processo, já que já ia entrar a semana da viagem. Eles tinham cinco dias úteis. Terminada a conferência, a própria Loredana mandou um e-mail para todo mundo, informando os telefones celulares deles, do Ricardo Albacete. E é criado esse grupo. Quem está no grupo? As pessoas da Chapecoense, eu e, do outro lado, as pessoas da LaMia. Todos eram administradores. Esse grupo passou a ser uma maneira mais rápida de comunicação para essa viagem de Barranquilla. E, durante a semana, eles continuaram as tratativas via e-mail. O contrato e os e-mails eram copiados para mim, invoice, pagamentos, enfim. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

É, então, esse grupo, Senador, foi criado para esse jogo de Barranquilla. Quando o jogo terminou, eu particularmente nunca imaginaria que depois de... Não, não, o jogo de Barranquilla terminou. Sim, esse de que participei. Esse grupo foi criado para isso. Depois que deixa de existir a importância, eu não vou me preocupar com um grupo A, ou um grupo B. Se alguém tiver o grupo, vai estar lá tudo registrado que eu estou falando aqui, com toda a franqueza do mundo. [...] Não, quando surgiu a citação do grupo, a primeira coisa foi tentar ver se eu tinha o grupo, né? Mas depois de... Mas ele vem fazendo, de ano para ano, troca de telefone...Se você saiu do grupo: saiu do grupo. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

[Prefeito de Chapecó / ANAC]

Chegando a quinta-feira anterior, com a viagem para Belo Horizonte – e, logo em seguida, seria a de Barranquilla –,começou aquela movimentação no grupo, porque não teria a autorização da Anac o avião para pousar no Brasil. Então, nesse dia – se não me engano, na quinta ou na sexta –, o clube colocou no grupo o Prefeito Luciano, que, nesse momento, eu não conhecia. Por quê? Porque o Prefeito é uma pessoa que é um líder da cidade. Enfim, ele poderia tentar ver o que estava passando nesse aval, nessa autorização.

Lembro, inclusive, que o clube fez uma carta informando que tinha tentado ver outras formas de sair do País, que não tinha encontrado voos comerciais e que, por isso, pediu essa companhia estrangeira. Foi passada essa carta para a LaMia, e a LaMia deve ter passado para a Anac. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Enfim, chegando, na viagem de Belo Horizonte... Eu já estava de avançado em Barranquilla, porque nosso método de trabalho é sempre o de mandar uma pessoa na frente – isso é feito com todos os clubes. Eu já estava em Barranquilla. O nosso outro pessoal estava atendendo o clube em Belo Horizonte. E se chegou à conclusão de que não teria a autorização da Anac. Então, a própria LaMia criou uma maneira de o clube chegar até a fronteira. Eles fretaram o avião, mandaram um e-mail para o clube, me copiando, dizendo que teria que ir à Pampulha para procurar uma empresa tal brasileira, para levar até Corumbá, se não me engano, e que, de lá, teria um hotel e um ônibus, tudo providenciado por eles, em e-mail. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

[LaMia – Deslocamento precário até Barranquilla]

O clube acabou voando para Barranquilla. Foi o que todos já falaram aqui. Acho que o Neto até falou que voou de porta aberta. Essa foi uma providência da LaMia. Numa companhia aérea, quando eles provocam a perda do seu voo, eles têm que colocar à sua disposição algumas coisas. Eles criaram essa situação toda. Eu recebi o clube em Barranquilla. Chegaram com bastante atraso. Mas as coisas que estavam planejadas da logística terrestre foram feitas. Treinamento, troca de ingresso com o time, tudo isso a gente estava fazendo. O jogo teve, normal. Eles voltaram um dia depois do jogo no horário programado pela LaMia. Foram até, se não me engano, Foz do Iguaçu e de lá pegaram o voo para Chapecó. Chegaram no horário. E essa volta foi uma volta que eles

consideraram muito boa. Enfim, a partir desse momento o clube já não me pede mais nada com respeito a essa parte de ajuda com a LaMia, porque aquele evento terminou ali. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Sim, isso foi na passagem de uma fronteira para a outra. Isso tudo foi providenciado pela LaMia. Esses e-mails aí têm, inclusive, PDFs da LaMia informando ao clube – não a mim, tá? –, informando ao clube. Eu não estava lá. [...] Informando ao clube como é que eles tinham que proceder para ir para a Pampulha, procurar a quem. [...] Não, não, exatamente, isso aí foi... A LaMia... Toda essa troca de e-mails... Acho que o clube pode passar também, mas também passamos toda essa troca de e-mails... Nesse dia em que decide que não vai, a LaMia consegue esse fretamento, se não me engano da empresa Flyways, brasileira, lá da Pampulha, e ela dá toda a solução. Agora, como foi a solução lá... Não foi do jeito que eles falaram. [...] Entendeu? Então, eu não participei... [...] Não, não. Eu já estava lá... Inclusive, nós despachamos eles no Aeroporto de Pampulha e estávamos esperando lá em Barranquilla. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Como eu falei, essa parte de Barranquilla foi uma providência da LaMia para o clube. A minha empresa não participa da parte aérea do clube. Eu lembro corretamente que a LaMia tem, inclusive dentro desses e-mails, um e-mail dela informando ao clube que o avião não vai entrar, que vai parar lá, que vai ter um hotel, que vai ter um transporte. É a LaMia informando ao clube. A gente não participou disso aí. Coube à logística aérea a solução do problema que ela criou. Então, eu não posso... Eu não estive lá. Eu fiquei sabendo de tudo isso porque, quando o time chegou a Barranquilla, foi o comentário geral, não é? ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Depois disso, o jogo na outra semana foi jogado em casa, classificou

para a semifinal contra o San Lorenzo. Nós fizemos toda a logística com o San Lorenzo lá, receptivo. Não me pediram nada de parte aérea, como nunca tinham me pedido, nem ajuda, nem nada. Fizemos, jogamos, se não me engano, contra o Corinthians, e depois eles jogaram o jogo da volta contra o San Lorenzo. Classificaram numa quarta-feira, tiveram que esperar o ganhador da quinta-feira, isso já em novembro, final de novembro. E o clube naquele momento não informou nada de e-mail. Todos os e-mails, a partir do dia que terminou Barranquilla até essa data, são e-mails de trabalho nossos, eu e o supervisor, sobre a logística terrestre dos jogos que teve para a frente. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Depois desse jogo de Barranquilla, o clube já não me pediu nada. Parece que... Até o Neto confirmou aí que um tripulante falava português fluentemente e... E o que outras pessoas... Tem pessoas da Chapecoense, importantes, que estavam nesse voo de Barranquilla e não estavam no voo de Medellín. Por exemplo, o Marcelo Zolet, que eu vim a conhecer depois, que é o advogado que me auxiliou ali no boletim... No boletim, não; no certificado de óbito. Virei muito amigo dele depois disso – imagine o que nós passamos. Ele mesmo me falou que foi criado, nesse voo da volta de Barranquilla... Esse voo da volta não foi ruim, segundo o pessoal da Chapecoense, porque ele foi no horário e chegou no horário, conforme prometido. E eles fizeram uma relação muito boa entre eles através desse piloto, que depois que eu vim a saber que era esse Miguel, não é? Então, creio que daí que veio essa relação futura com eles e a falta da minha presença na questão do idioma. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Na quinta-feira de noite classificou o Nacional de Medellín; na sexta-feira, o Emerson, o Chinho, me fala: "Rodrigo, a gente vai de LaMia, mas eu não sei nada por enquanto de plano de voo, como é que vai ser". Porque eles estavam para jogar primeiro contra o Palmeiras, certo? Eu fui para Medellín normalmente,

antecipadamente a eles. Na madrugada do sábado – a viagem seria na segunda –, na madrugada do sábado, 3h da manhã, o Emerson, o Chinho, me manda um e-mail informando toda a logística feita, aérea, programação, rooming list de quem iria, normal. E a gente recebe isso, estamos lá esperando o clube. E como todos sabem, o avião acabou não chegando nunca, e nesse momento só existiam dois brasileiros lá, que éramos eu e uma pessoa que trabalha, que presta serviços comigo, e a gente acabou sendo os responsáveis ali por tocar as coisas, o que não era nunca esperado por nós. Não era nosso trabalho, não era nossa função, mas éramos nós que estávamos lá. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Então, eu particularmente recebi os sobreviventes todos no hospital, mas é uma situação que, se vocês quiserem aprofundar depois, sem nenhum problema. Fiz todos, junto com o Dr. Marcelo Zolet, do clube... O advogado do clube, o Prefeito e os médicos chegaram somente na quarta-feira. O acidente foi na segunda-feira. Eu e a pessoa que estava comigo seguramos aquela barra toda na terça-feira. Eles chegaram na quarta-feira de manhã, dividimos funções, eu fiquei com a parte dos falecidos, junto com o advogado do clube, com todos os certificados de óbito. A pessoa que trabalha comigo ficou com os sobreviventes. Enfim, fiquei até terminar o último certificado de óbito e voltei no jatinho da FAB até Chapecó. - ***Rodrigo Ernesto de Andrade***

Importante dizer que o clube, desde 2012, é nosso cliente, e foi aumentando o número de serviços a partir de 2015,2016, e é cliente nosso até hoje. Desde a data, depois de 2016, nós passamos a fazer, em 2017, todos os jogos do clube, independentemente de ser fora de Chapecó, de ser no Rio ou no exterior. Fizemos todos os jogos ao redor do mundo do clube, sempre com a logística receptiva, e é cliente nosso até hoje. Inclusive amanhã joga no Rio de Janeiro um

jogo importante da Copa do Brasil. ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Direcionamento da Chapecoense para voar LaMia – No depoimento do ex-jogador Neto, surgiu a desconfiança de que alguém pressionou (ludibriou) a Chapecoense para embarcar na aeronave da LaMia. Rodrigo Ernesto negou ter sido ele. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Então, mas, como eu estou explicando para todos os senhores aqui, o próprio atleta muitas vezes não sabe o que cada empresa faz. Então, se ele perguntasse dentro do clube hoje, atualmente, existem pessoas que estão lá até hoje, como... Repito, desde 2012 até 2020, fizemos inúmeros jogos da Chapecoense ao redor do mundo, e nossa função sempre foi a mesma. Então, o único ponto que me pediram, a questão do idioma, foi no jogo de Barranquilla. Então... E outra coisa: estou longe de ser poderoso no futebol. Sou proprietário de uma empresa que eu fundei, e temos hoje pessoas com expertise na área. Isso sim. [...] Então... Como... Eu não tenho poder nem de veto e nem de influência. [...] Não... Quando eu entrei nesses e-mails... O senhor vai pegara cópia dos e-mails e o senhor vai ver que para baixo eles já estão falando de preço, já estão falando de várias coisas. E a questão da Chapecoense ali era uma questão do idioma para se sentir... A tomada de decisão é do clube. Tanto a Chapecoense como qualquer outro clube, eu não tenho influência... Não, porque até aquele momento a LaMia era... Ninguém sabia se era... Entendeu? [...] Não, não, não. Acho que ali foi falta de opção mesmo, porque, quando o Emerson me pediu...* ***- Rodrigo Ernesto de Andrade***

Indicação da LaMia para a Chapecoense – Há a suspeita de que alguém ligado ao futebol indicou a LaMia para a Chapecoense ou, ao menos, colocou a LaMia em contato com a Chapecoense. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Não, por isso mesmo. Quando ele me pediu auxílio, ele estava por vias de fechar uma empresa estrangeira, porque ele não conhecia. Entendeu? Então, ele se sentiria mais seguro assim, como nós fazemos toda essa intermediação de idioma com os clubes, o clube está acostumado já a recorrer a minha pessoa quando é o espanhol e até quando vai para outros países, como fomos para o Japão, fomos para... Com o inglês, é a mesma coisa. Então, não teve essa dúvida, não. [...] Então, eu não... Eu já entrei já negociando. Eu entendo o quê? O clube já tinha uma agência de viagem na época, trabalhando com eles lá. Eles devem ter esgotado as partes comerciais, era difícil voar de Belo Horizonte para Barranquilla, com quarenta e tantas pessoas. Eu acho que deve ser por esse lado aí, mas eu não posso afirmar, porque eles nunca me abriram isso, entendeu? Eu nunca tive curiosidade de perguntar também.* - ***Rodrigo Ernesto de Andrade***

Ações de apoio da CBF – Os representantes da CBF apresentaram uma série de medidas que foram adotadas para refutar o entendimento de que a entidade teria sido omissa por ocasião do acidente. Há, inclusive, um documento que lista todas as medidas adotadas pela CBF e que está acostado aos autos da CPICHAPE. Ocorre, todavia, que, passado o momento agudo, não se identificou movimento algum da CBF junto à FIFA ou, até mesmo, junto à

Conmebol, para ajudar na elucidação desse caso. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

> *Imediatamente, eu e o diretor de marketing nos dirigimos a Chapecó para ter um contato com a diretoria remanescente da Associação Chapecoense de Futebol, com os representantes do Poder Público, com os familiares das vítimas, para que soubéssemos o que a CBF poderia incorporar de ações para que pudéssemos, infelizmente, minorar aquele infeliz acontecido. [...] deslocamos uma equipe de médicos, que foram a Chapecó, aqueles mais destacados do ponto de vista de tratamento de situações de crise de emergência na área de saúde, Dr. Pagura e Dr. Solera, para que pudessem de perto coordenar os trabalhos, seja de identificação daquilo que havia ocorrido com as vítimas, seja de tratamento imediato em relação aos sobreviventes. Durante 12 dias, esses médicos, em conexão permanente com o Einstein, lá estiveram, lá orientaram, um especializado em neurocirurgia, outro especializado em ortopedia, lá coordenaram os trabalhos juntamente com a equipe médica da Chapecoense, também presente, toda a sua equipe, para que pudéssemos tentar fazer o possível do ponto de vista médico, tecnológico, assistencial, para que esses sobreviventes pudessem se recuperar. [...] Nós fizemos deslocamento inclusive de equipamentos médicos, notadamente de um de tomografia de impedância térmica, altamente especializado [...] Existe citação inclusive do jogador Neto em relação ao esforço, ao empenho que a CBF realizou. E nós cumprimos, do ponto de vista médico, aquilo que era possível, porque imaginávamos que naquele momento aquilo que a CBF poderia fazer era o atendimento agudo. –* ***Walter Feldman***

> *tínhamos decidido em reunião de diretoria daquele mesmo ano que deveríamos construir um guarda-chuva de seguro para todos os jogadores do futebol brasileiro, todos os profissionais. Isso não*

havia. Isso, pela Lei Pelé, é uma responsabilidade do clube. Mas nós imaginávamos que a CBF, como instituição nacional responsável pela construção e aperfeiçoamento do futebol brasileiro, precisava ter um seguro que fizesse essa cobertura. Depois, por conta do Caio, nós estendemos isso aos treinadores, nós estendemos isso aos árbitros, porque é fundamental que haja esse seguro de vida, seguro de auxílio-funeral, que foi fundamental, inclusive, para a transferência, o deslocamento aéreo e o funeral que todos acompanharam, que foi absolutamente pago e financiado pela relação que construímos com Itaú e Porto Seguro. Esse seguro também, depois, permitiu que nós oferecêssemos minimamente 12 salários correspondentes aos salários dos jogadores contratados pela Chapecó num período de 12 meses. – ***Walter Feldman***

a minha área – eu cuido da área de registro de jogadores e transferências –propôs à diretoria da CBF, em 2016, a contratação de um seguro de vida e invalidez permanente para todos os atletas profissionais com contratos registrados na CBF. [...] Esse seguro vale para 12 vezes o salário com o qual ele está registrado na CBF mais um auxílio-funeral de R$10 mil. Esse seguro começou em 2016, então todos esses atletas registrados na CBF com contratos ativos com seus clubes, com todos os clubes profissionais, têm seguro de vida por invalidez permanente, por doença ou por acidente. E, a partir de 2017, nós obrigamos também que fosse feito o registro dos contratos dos treinadores. E todos os treinadores com contratos registrados na CBF também têm esse seguro de vida, assim como os árbitros e os jogadores. – ***Reynaldo Buzzoni***

O seguro é pelo contrato que está registrado na CBF em carteira. Esse é o seguro. Não envolve direitos de imagem; ele envolve o salário pago em carteira, que está registrado na CBF. O direito de imagem é outra remuneração que o atleta ou o treinador recebe, que

não está registrada dentro da CBF. Então, o seguro não cobre isso, o direito de imagem. [...] Cobre os 12 salários do contrato que é registrado na CBF. [...] É sobre o salário registrado. [...] É sobre o salário registrado no contrato... Deixe-me só esclarecer: o seguro que a CBF contratou não é o seguro da Lei Pelé. O seguro da Lei Pelé é uma responsabilidade dos clubes. A CBF fez um seguro de vida para os atletas profissionais registrados na CBF – não é o seguro da Lei Pelé –, que engloba 12 vezes o salário registrado no seu contrato na CBF. – ***Reynaldo Buzzoni***

Só um dado importante: o auxílio-funeral só incluía acidentes e tragédias ocorridas no Território nacional. Nós fizemos uma intervenção junto ao Itaú e à Porto Seguro para que pudessem beneficiar mesmo aqueles que estivessem em território fora do Brasil, e Itaú e Porto Seguro aceitaram. Mas, normalmente, a apólice estabelece muito bem os seus critérios e a sua rigidez. – ***Walter Feldman***

Além disso, a CBF, Senador Izalci, ofereceu uma doação através de um programa de assistência financeira que existe do ponto de vista estrutural... Nós oferecemos uma doação de 5 milhões à Associação Chapecoense de Futebol. – ***Walter Feldman***

Através do Ministério das Relações Exteriores, do Ministério da Saúde e do Ministério da Defesa naquele período, liderado pelo Ministro e nosso colega Deputado Raul Jungmann, nós conseguimos o deslocamento de todos os corpos e de toda a estrutura complementar através de aviões da FAB, portanto, a ajuda aqui em Brasília foi fundamental. – ***Walter Feldman***

nós promovemos, através do Ministério das Relações Exteriores, através da Confederação de Futebol da Colômbia, um amistoso no dia 25 de janeiro de 2017 para que pudéssemos angariar fundos, um amistoso simbólico, que significasse essa relação de

estreitamento que aconteceu entre os dois países. [...] E promovemos um jogo amistoso, no Maracanã, com todos os recursos destinados às famílias; direcionados à Chapecoense, mas com o objetivo de acrescentar valor às famílias das vítimas. E sugerimos, através da nossa Diretoria de Comunicações, que as emissoras que fizeram a transmissão complementar autorizada – todas que quiseram fazer a transmissão foram autorizadas –, juntamente com os patrocinadores, para que recursos adicionais que conseguimos compilar, em torno de R$3,8 milhões, também fossem destinados a minorar o sofrimento causado por aquela tragédia. – ***Walter Feldman***

E nós fizemos toda uma operação junto aos clubes brasileiros para que cedessem jogadores, pagos pelos clubes, para que pudesse, durante um período de transição, haver essa reconstrução. – ***Walter Feldman***

Na nossa avaliação, do ponto de vista logístico, do ponto de vista médico, do ponto de vista financeiro, do ponto de vista da solidariedade permanente, durante aquele período e até hoje, nós consideramos que a CBF pôde minimamente cumprira sua missão. – ***Walter Feldman***

Falhas nos sistemas de logística e de seguro (apoio jurídico) – De acordo com o Secretário-Geral da CBF, a logística de deslocamento é responsabilidade dos clubes de futebol. Seguem trechos dos depoimentos prestados que corroboram esse achado:

E o clube tem a autonomia de realizar a sua logística. Essa é uma tarefa do clube. Está estabelecido no regulamento da Conmebol, como está estabelecido nos regulamentos do futebol brasileiro. [...] O

clube tem autonomia para a realização das suas atividades, nós não temos ingerência constitucional, e, no futebol, isso é estabelecido de maneira ainda mais rígida. – ***Walter Feldman***

Nós, nas competições nacionais, sugerimos que o clube faça a logística por um sistema centralizado. É isso que permite que tenhamos o controle da realização do jogo em cada canto no País, nos mais distantes, e que faz com que apenas 2% dos jogos se realizem, no máximo, com cinco minutos de atraso. Imaginem o que significa isso. É um sistema semelhante aos Correios, à vacinação, é um sistema de integração máxima. E os senhores acompanham: o jogo é realizado no minuto em que ele é estabelecido. São dados que, infelizmente, não são de conhecimento público, mas há um sistema por trás, de administração, para que aquilo se dê maneira perfeita e o telespectador, o torcedor, possa acompanhar aquilo que é a sua paixão. – ***Walter Feldman***

Absolutamente nada, zero. Nada. Não temos nenhum tipo de interferência ou decisão sobre isso. Se tivéssemos tido, nós poderíamos eventualmente dizer que temos um sistema centralizado, com todas as informações, da qualidade do funcionamento da logística no nosso futebol, mas não fomos informados dessa decisão. [...] Não houve nenhuma demanda, em nenhum momento [...] Neste caso, nunca houve nenhuma demanda. – ***Walter Feldman***

Há um artigo, Senador Izalci, o 25, do Regulamento da Copa Sul-Americana 2016, exatamente essa em que houve esse trágico acidente, que diz o seguinte: o clube visitante deverá garantir a chegada de sua delegação pelo menos 24 horas antes do compromisso programado. Portanto, é autônoma, é independente a escolha por parte do clube dos mecanismos que serão utilizados para o seu deslocamento. – ***Walter Feldman***

Senador Izalci, nos 21 campeonatos nacionais que a CBF realiza em todo o Território, há a sugestão ao clube de centralização da operação logística, mas o clube é independente para decidir. Muitas vezes, os clubes que aceitam, inclusive, essa operação centralizada, em algumas partidas, decidem fazer a sua própria operação. Por exemplo, há um oferecimento de um determinado deslocamento e, por conta de dificuldades desse tipo, o clube decide investir um recurso adicional para que possa, eventualmente, através de um fretamento, fazer algo mais confortável para os seus jogadores e a sua comissão técnica, mas é uma decisão do clube. – ***Walter Feldman***

Eu passei muito pouco tempo à frente do Fortaleza. Foram 6 meses, em 2017. Na época, o Fortaleza não participava da Sul-Americana, não tinha essa questão de seguros. Os voos eram voos locais, aqui pelo Brasil, que é feito por uma agência que é indicada pela CBF, nacionalmente, e que fazia toda essa questão do translado, dos hotéis. Tudo é credenciado da CBF. Coincidentemente eu estive, neste final de semana, na Argentina, porque o Fortaleza foi, pela primeira vez na história, em 101 anos, jogar pela Sul-Americana e o clube alugou um avião. Eu vou me informar com o Presidente como é que foi feito esse procedimento, com o presidente atual, para trazer para a próxima reunião. Mas saiu de Fortaleza, direto o voo, e foi para Buenos Aires. Eu saí aqui de Brasília. Não fui com a delegação. – ***Senador Eduardo Girão***

Se não tivermos acompanhamento, protocolos, logística absolutamente profissional, nós não os reduziremos, porque anulá-los é impossível. Qualquer evento pode acontecer, mas, se ele acontecer, que haja o seguro adequado, que se pague a indenização devida. O que está sendo analisado aqui e agora é exatamente isto, ou seja, quais foram as responsabilidades, quais foram as causas,

por que os familiares das vítimas não receberam a indenização adequada. Está muito claro que o foco da nossa atenção são as seguradoras, o sistema de seguros, as fraudes ocorridas e como nós podemos sanear em relação a esse evento... Talvez, muito mais do que isso, seja preciso mudar a legislação para que fatos semelhantes não voltem a ocorrer. Isso me parece essencial no encaminhamento desta CPI. [...] se pudermos para o futuro evitar que fatos semelhantes aconteçam, isso me parece fundamental e seria talvez a segunda maior contribuição, além de encontrar mecanismos que deem atendimento às vítimas. [...] Hoje nós estamos numa linha, eu diria, do ponto de vista da nova forma de gestão, em que a responsabilidade máxima tem que ser dada a quem age na ponta. É dela que vai ser cobrada a responsabilidade. Como? Garantindo mecanismos profissionais, oferecendo a ela os protocolos de comportamento, dizendo para ela que há um Código de Ética. E o Código de Ética hoje da CBF é um código do futebol. Não há nenhum protagonista no futebol que esteja fora desse código, ou seja, se cometeu equívoco, vai ser enquadrado com as penas mais duras, se necessário. – ***Walter Feldman***

Nós definimos, naquela oportunidade, Deputada, o seguinte: a Chapecoense deveria ser a direcionadora de todo o enquadramento e da busca de resultados. Ficamos à disposição. Há muitas demandas, mas, em nenhum momento... Eu diria que, das informações que eu tenho – e eu tenho um papel institucional um pouco de ser relação com os clubes, com as federações –, em nenhum momento, pelo que eu me lembro, já que eu participei diretamente da coordenação do gabinete de crise, eu me recordo de qualquer demanda da Chapecoense, dentro dos critérios possíveis, que não foi atendida. Não me lembro. Não houve uma demanda: "Olha, por favor, vocês nos ajudem na área jurídica". Não me lembro. – ***Walter Feldman***

No dia 03 de março de 2020, a CPICHAPE se reuniu para tomar o depoimento de **Marcelo Homburguer**, Presidente da Aon Benfield Brasil Corretora de Resseguros Ltda.; **José Adalberto Ferrara**, Presidente da Tokio Marine Seguradora S/A; **César da Rocha Neves**, Coordenador-Geral de Regulação Prudencial, representante da Superintendência de Seguros Privados (Susep); e **João Souza Dias Garcia**, Superintendente de Padrões Operacionais da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Seguem os principais pontos de interesse (achados) para a investigação da CPICHAPE, suscitados no decorrer da audiência:

Preliminarmente, compete registrar que os representantes da corretora e da resseguradora não apresentaram esclarecimento algum acerca das indagações formuladas.

> *Por ter uma operação aqui no País, na jurisdição brasileira, nós não tivemos um envolvimento na colocação do seguro que ocorreu, que daria cobertura a esse acidente. Também não somos nem seguradores, tampouco resseguradores.* – ***Marcelo Homburguer***

Conhecimento prévio pela corretora e pela resseguradora de que a LaMia transportava equipes de futebol pela América do Sul – Apesar do silêncio, o Relator fez questão de registrar, acerca do conhecimento prévio da Aon UK sobre as operações da LaMia, incluídas as viagens frequentes pela América do Sul transportando equipes de futebol, que:

- Em 28/07/2015, Loredana Albacete informa à Simon Kaye de Aon UK que LaMia SRL recebeu autorização como uma companhia aérea charter não regular. Questiona Aon UK sobre qual seria a melhor forma de assegurar os riscos da sua operação como charter não regular, e dá exemplos de que foram requisitados por um time de futebol para voar para 3 jogos no Brasil e que também foram perguntados para outros 3 diferentes locais entre Paraguai, Brasil e Bolívia.
- Em 29/07/2015, Simon Kaye (corretor da Aon UK e principal negociador das apólices com a LaMia) informa a Loredana Albacete que irá conversar com os resseguradores sobre o transporte de equipes de futebol pela LaMia, pois eles poderiam ficar desconfortáveis devido aos altos pagamentos que teriam que fazer no caso de sinistro;
- Em 15/01/2016, Loredana Albacete volta a falar com Simon Kaye (Aon UK). Diz que ainda não tem condições de efetuar o pagamento das parcelas vencidas (seguro 2015/2016), mas que gostaria de reativar a cobertura da aeronave CP-2933, uma vez que estão negociando dois voos para o Olímpia do Paraguai (equipe de futebol). Loredana informa ainda que outros dois contratos similares estão sendo negociados, mas que somente a aeronave CP-2933 está em condições de aeronavegabilidade. Simon Kaye (Aon UK) apresenta novo cálculo de prêmio para reativar apenas a cobertura da aeronave CP-2933 e diz que conversará com os resseguradores a respeito dos times de futebol;
- Em 18/01/2016, Simon apresenta cálculo de prêmio para reativar a apólice para a aeronave CP-2933 (E2348) em "Full Flight Risks". Simon informa Loredana que terá de discutir com os resseguradores sobre os times de futebol, visto esse ser um risco sensível, mas que isso só ocorrerá após o pagamento dos prêmios pendentes;
- Em 19/01/2016, Loredana e Simon voltam a se falar. Loredana diz que o Olímpia é um time sem expressão, comparado a um time de faculdade de Londres;
- Em 30/03/2016, Loredana Albacete diz a Simon Kaye (Aon UK) que tem uma aeronave em condições de aeronavegabilidade, a CP-2933. Informa ainda que dispõe de um contrato de voo a ser realizado no dia 10 de abril de 2016 para uma equipe de futebol (o voo sairia da Bolívia e iria até a Venezuela,

retornando à Bolívia logo em seguida). Comenta que estão buscando contratos de longo prazo, mas que nesse meio tempo existem várias opções de contratos como esse. E ressalta que há vários jogos da Copa Sul-americana por acontecer e que eles seriam candidatos perfeitos para esses voos. Loredana Albacete usa o seguinte argumento: "não podemos operar sem seguro e não podemos pagar o seguro se não operarmos";

- Em 01/04/2016, Loredana volta a insistir na proposta feita anteriormente (seguro por viagem) e diz ser essa uma grande oportunidade, pois o seu cliente "maneja" todos os times de futebol. Diz que os jogos estão começando e que eles (LaMia) não gostariam de perder essa oportunidade". [provavelmente, fez referência à Conmebol];
- Em 02/04/2016, Simon Kaye (Aon UK) informa a Loredana Albacete que a emissão de nova apólice depende do pagamento das pendências anteriores. Aproveita a oportunidade para pedir informações sobre o voo, quantidade de passageiros, contrato e outras informações. Loredana responde que poderão pagar os prêmios pendentes em duas parcelas – em final de abril e final de maio de 2016. Informa ainda que o cliente seria a equipe de futebol Club Strongest da Bolívia e envia o contrato para análise da Aon UK. Diz também que, em princípio, gostaria de restabelecer apenas a cobertura da aeronave CP-2933 (E2348), sob a modalidade "per trip based". Por fim, ressalta que existem ainda três contratos em negociação para o mês de abril de 2016.
- Em 04/04/2016, Simon Kaye (Aon UK) informa o valor aproximado das pendências – cerca de 50 mil dólares (prêmio da apólice 2015/2016). Informa ainda que revisou o contrato com o Club Strongest, não encontrando nenhuma exigência quanto aos limites do seguro. Desse modo, Simon Kaye sugere a adoção dos limites impostos pelo cliente e pelas leis da Venezuela – limites esses, a propósito, inferiores aos que vinham sendo praticados nas outras apólices (300 milhões de dólares). [Portanto, a sugestão de alteração do limite de cobertura partiu da própria Aon UK];
- Em 06/04/2016, Loredana Albacete propõe um prêmio de no máximo 170 mil dólares para cobertura completa (casco e responsabilidade civil)

da aeronave CP-2933. Aproveita para informar que estão fechando mais três contratos com times de futebol. Simon Kaye (Aon UK) informa a Loredana Albacete que os resseguradores não aceitaram a proposta de 170 mil dólares e apresenta cotação da AIG de 333 mil dólares (cobertura de 50 milhões de dólares para responsabilidade civil e 4,8 milhões de dólares para casco). Loredana acha a proposta absurda;

- Ainda em 06/04/2016, Maria Daniela do Grupo Estratégica (corretora boliviana, antiga Aon Bolívia) apresenta a Loredana uma proposta alternativa, obtida por Simon Kaye (Aon UK), de cobertura de 50 milhões de dólares apenas para responsabilidade civil e prêmio de 120 mil dólares. Loredana Albacete aceita a proposta apresentada pelo Grupo Estratégica. Aproveita a ocasião para informar que conseguiu as aprovações da Venezuela e da Bolívia para o jogo do Club Strongest, mesmo sem os certificados de seguro. Loredana solicita a inclusão de cobertura para tripulação/pilotos e guerra na apólice. Por fim, Loredana questiona se haveria a possibilidade de reduzir a cobertura de responsabilidade civil para 25 milhões de dólares.
- Ainda em 06/04/2016, Simon Kaye (Aon UK) responde que irá formalizar o contrato de cobertura, conforme orientações de Loredana, assim como verificar se haveria diminuição do prêmio pela redução da cobertura de responsabilidade civil para 25 milhões de dólares. Diz ainda que, assim que tiver uma resposta, orientará o Grupo Estratégica (antiga Aon Bolívia) para a emissão da apólice e dos certificados – [percebe-se que o aspecto financeiro foi o que prevaleceu nessa negociação];
- Em 07/04/2016, Jorge Lodoño Pinto (Grupo Estratégica) informa a Loredana que estão solicitando os limites da apólice 2016/17, com base nas regras da Federal Aviation Administration – FAA. Diz ainda que a Aon UK, a Aon Benfield e a Seguradora Bisa estão todos coordenados e atuarão rapidamente assim que confirmada a cobertura por Londres (Resseguradores). [ou seja, todos participaram. Ainda que a solicitação de revisão do limite tenha sido feita pela Loredana, a definição do limite foi estabelecida e executada pela Aon UK e Grupo Estratégica]
- Em 10/04/2016, a apólice de seguro nº 2000046 é emitida (ao

prêmio de US$ 165.504,18) com as seguintes informações: (i) Segurado: LaMia Corporation S.R.L. (não nomeia KiteAir como segurado adicional); (ii) Vigência: 10 de abril de 2016 a 10 de abril de 2017; (iii) Cobertura Principal: Responsabilidade Civil; (iv) Limites: Responsabilidade Civil de 25 milhões de dólares – limite único combinado; (v) Exclusões: Limites geográficos sujeitos à cláusula LSW617H, excluindo diversos países, entre eles Colômbia e Peru.

- Em 11/04/2016, Simon Kaye da Aon UK questiona Loredana de como teria sido o voo para a Venezuela, supostamente o voo do time The Strongest. Loredana responde que foi tudo bem, mas que eles perderam e complementa que a negociação com os outros times está avançando bem. Loredana envia e-mail informando que irão transportar a equipe do Rosário Central para jogo em Medelín/Colômbia. Maria Daniela do Grupo Estratégica confirma a aceitação dos resseguradores e solicita algumas informações adicionais.

- Em 03/08/2016, Loredana informa à Simon que estão "estrangulados", mas que estão em posição de pagar o prêmio do seguro (2016/2017). Informa que efetuarão voos para o Paraguai e solicita aumento de cobertura, pois as autoridades do Paraguai requerem o cumprimento da Convenção de Montreal. Simon explica que não é necessário, pois a Convenção de Montreal requer cobertura de USD 15 milhões e eles possuem USD 25 milhões que são suficientes para cumprir com a legislação paraguaia.

- Em 14/08/2016, Loredana informa à Simon que irão transportar um outro time de futebol para jogos na Venezuela e Colômbia na próxima semana, mas que eles estão tendo que ser muito flexíveis com preço e por isso não podem pagar apólices nesse nível de prêmio e questiona se ele avançou com os resseguradores da Ecojet.

- Em 13/09/2016, Loredana informa à Simon que, ironicamente, a apólice também exclui Colômbia e Peru, países fronteiriços à Bolívia, e comenta que conversou com o Grupo Estratégica e que não haveria problema se eles informassem toda vez que fizessem um voo sobre ou para esses países e solicitou que quando forem analisar a nova apólice que eles gostariam de "olhar de perto" os países excluídos. Simon não faz comentário algum.

- Em 28/09/2016, Loredana informa Simon que solicitou o cancelamento da apólice ao Grupo Estratégica e sua substituição por outra com prêmio 50% menor. Confirma também que foram 156 voos em 180 horas desde abril até a 29/09/2016. Simon apresenta novo plano de pagamento, dividindo a segunda parcela de 50% em dois pagamentos e solicita confirmação para instruções ao Grupo Estratégica. Loredana agradece e questiona Simon se eles deveriam ficar preocupados em não pagar as apólices vigentes em dia e se eles poderiam efetuar parte do pagamento.
- Em 05/10/2016, Loredana diz que, no mês anterior, levou a equipe "Vinotinto" da Venezuela para jogar na Colômbia, sem que tivesse havido problema algum com as permissões. Loredana diz, ainda, que a LaMia estava transportando a seleção boliviana para jogar em Natal-RN.
- Em 11/10/2016, o Grupo Estratégica e a Aon UK sugerem que LaMia SRL mantenha as apólices atuais até o final de vigência, com o pagamento do prêmio pendente (vencido em 02/10/2016) em duas parcelas, novembro/16 e fevereiro/17. [as próprias corretoras propuseram a dilação do prazo para pagamento do prêmio pendente. Uma das datas é, inclusive, posterior ao acidente]

> *Eu, como representante da Aon Brasil, tenho que registrar que não tenho qualquer informação a respeito desse processo que aconteceu. Essas informações não foram disponibilizadas para mim ou para qualquer colaborador da Aon no Brasil, pois foi uma operação realizada em outro país. Essas informações não chegaram ao nosso conhecimento e não temos nenhum detalhe, obviamente, a não ser, agora, essas informações que estão no detalhe. Nós não temos acesso nem podemos avaliar isso dentro de um contexto tendo em vista que nós temos uma limitação de informação porque não participamos desse processo.* – ***Marcelo Homburguer***
>
> *Excelência, eu, através da área jurídica da empresa, solicitei as informações para poder me preparar, porém, Excelência, não recebi nenhuma informação a respeito desse caso.* – ***Marcelo***

Homburguer

Excelência, eu manifestei essa preocupação, porém não recebi nenhuma informação e imagino que isso tenha sido decorrente do fato de essas informações serem de outra jurisdição e de haver algum tipo de confidencialidade, alguma legislação que eu não conheça de outros países. – ***Marcelo Homburguer***

Excelência, de novo, dependeria muito do contexto da situação. Existem algumas definições que podem influenciar essa decisão: a questão da legislação local, que eu, de fato, não conheço por ter sido em outro país; pode ter eventualmente alguma exigência do proprietário da aeronave ou alguma mudança. Então, depende do contexto em que se insere essa situação. É possível reduzir? Sim, é possível. Mas obviamente deveria ter alguma razão. E eu não posso comentar, porque não participei nem tenho conhecimento do que poderia ter levado a essa decisão. – ***Marcelo Homburguer***

O representante da Tokio Marine Brasil, do mesmo modo, respondeu:

Apesar de pertencerem à mesma holding, essas duas empresas, a Tokio Marine Brasil e a Tokio Marine Inglaterra, têm administrações totalmente independentes e realizam operações de forma completamente separada, sob regimes jurídicos distintos, em países e segmentos de mercado diferentes. – ***José Adalberto Ferrara***

Nesse contexto, voltando a tratar diretamente do caso em questão, reafirmo sou solidário ao objetivo dessa CPI, porém, a Tokio Marine Brasil não teve e não tem qualquer ingerência sobre aquele seguro que foi contratado na Bolívia. De fato, a empresa brasileira que

represento, a Tokio Marine Brasil, não tem qualquer relação com o seguro em questão. A Tokio Marine Brasil não é a seguradora do avião, não é a resseguradora contratada pela seguradora boliviana Bisa. – ***José Adalberto Ferrara***

A Tokio Marine Brasil não possui conhecimento – não possui conhecimento – do teor da apólice emitida pela Bisa, que foi a seguradora desse avião, nem do contrato de resseguro que foi firmado entre essa seguradora boliviana, a Bisa, e a Tokio Marine inglesa. Nós não temos conhecimento das cláusulas contratuais desse seguro. – ***José Adalberto Ferrara***

É muito importante deixar claro que pelas leis que regem o mercado de seguros no Brasil, uma vez que esta apólice não foi emitida pela Tokio Marine Brasil, não é possível – não é possível – que a gente assuma a responsabilidade pelo pagamento desta indenização, pois isso afrontaria a legislação em vigor baseada na Susep. – ***José Adalberto Ferrara***

Perfeito, tem uma relação, sim, pequeniníssima, em torno de 0,3% do prêmio da Tokio Marine. Para o senhor ter uma ideia, hoje a Tokio Marine Brasil é uma seguradora. E esse 0,3% equivale a não mais do R$14 milhões, é o total que é ressegurado com a Kiln. A Kiln é uma resseguradora muito pequena perto do total de resseguros que eu faço. Dos 100% que eu resseguro, 98,3%, 98,3% são com outras resseguradoras. Com a Kiln precisamente é 1,7%... – ***José Adalberto Ferrara***

Caro Senador Izalci, basicamente a partir de 17 de dezembro, quando efetivamente a Tokio Marine Brasil foi convocada por esta CPI é que efetivamente eu comecei a ter contato com essa operação, porque, até então, não imaginava que a Tokio Marine Brasil pudesse estar participando desse seguro, porque efetivamente nós não tivemos nenhum envolvimento com essa apólice de seguro.

Então, nessas conversas com a Inglaterra, eles se mostraram sensitivos à causa, sim. Tanto é verdade que eu soube, através da mídia, que está havendo tratativas, lá na audiência pública, no Ministério Público de Chapecó, no sentido de tentar uma tratativa de um acordo entre as partes. E eu particularmente até tenho muita expectativa de que esse acordo venha rapidamente a chegar em algo que seja bom para ambas as partes. – ***José Adalberto Ferrara***

Olha, para ser muito transparente com V. Exa.: eu não tenho conhecimento do clausulado, das condições dessa apólice que foi contratada por essa companhia aérea chamada LaMia junto à seguradora boliviana chamada Bisa e que se utilizou, através da Aon corretora e resseguradora, da resseguradora Tokio Marine Kiln, da Inglaterra. Não tenho conhecimento... – ***José Adalberto Ferrara***

Caro Senador, o que eu levei ao conhecimento – isso há dois meses atrás, quando eu fui convocado... Levei ao conhecimento deles, e a única informação que eu tenho, que consta na mídia, é que está havendo neste exato momento tratativas de um acordo junto ao Ministério Público de Chapecó. Essa é a única informação que eu tenho. Agora, o que embasa essa iniciativa de tratamento eu desconheço. – ***José Adalberto Ferrara***

Quando se fala no acidente especificamente da Chapecoense, infelizmente, não é uma apólice emitida por nós, em Território brasileiro, até porque não poderíamos emitir uma apólice para uma empresa boliviana, razão pela qual eu não tenho informação. – ***José Adalberto Ferrara***

Não é do meu conhecimento. Eu desconheço as razões pelas quais o processo de regulação... Regulação de sinistros desta monta é naturalmente um processo um pouco mais moroso. Porém, eu

desconheço as razões pelas quais este sinistro não tenha sido indenizado. – ***José Adalberto Ferrara***

Registre-se, como bem pontuou um dos advogados das vítimas, que as duas empresas ouvidas na CPICHAPE são réus na ação civil pública e, portanto, têm advogados constituídos que participam dessa ação. Deveriam, nesse sentido, ter algum tipo de informação a prestar.

Negativa da ANAC – De acordo com os autos, a ANAC, em duas oportunidades, negou o voo da Chapecoense via LaMia. Ocorre que, em situação bastante similar, teve entendimento diferente e autorizou o voo da seleção argentina via LaMia. Seguem os trechos do depoimento que trataram dessa questão:

Em relação ao item específico de autorização, normalmente esse item é tratado em acordos internacionais de liberdade do ar. Então, o Brasil pode firmar acordos específicos, permitindo transporte de brasileiros para um país no estrangeiro por um operador de uma terceira origem, mas isso depende de acordos específicos serem firmados. Então, no caso especifico, não existia acordo previsto entre o Brasil e a Bolívia para a sétima liberdade, que cobriria esse ponto. – ***João Souza Dias Garcia***

No caso da solicitação de autorização de transporte direto entre o Brasil e a Colômbia, no caso da solicitação da empresa, o Brasil é responsável por negar; no caso, o levantamento de tráfego... O recebimento dos passageiros seria feito dentro do Brasil. Então, o Brasil analisou esse processo e determinou, no caso, pela ausência de acordo específico, que aquele voo não poderia acontecer. No caso em que o levantamento de tráfego... Acho que o caso análogo foi feito

> *na Argentina, a avaliação nesse sentido deveria ter sido feita... E aí eu desconheço os procedimentos específicos argentinos, mas essa avaliação que a gente fez no caso da solicitação do voo direto entre o Brasil e a Colômbia, deveria ter sido feita pela própria Argentina. E, aí, o Brasil não avalia especificamente, nesse caso, esse item dos acordos de liberdade de tráfego. [...] Aí, a gente precisaria ver os procedimentos que levaram a que a Argentina autorizasse esse voo. Talvez eles tenham alguma política diferente.* – ***João Souza Dias Garcia***
>
> *No caso do voo da Argentina, não houve a avaliação específica da nossa parte dos critérios de liberdade do ar que levaram à negação da solicitação do voo direto do Brasil para a Bolívia. Nesse caso, a avaliação de liberdade do ar e se havia algum acordo específico da Argentina com a Bolívia seria feita pela própria Argentina.* – ***João Souza Dias Garcia***

Cláusula de Exclusão de Destino – De acordo com os autos, a ANAC, ao negar o voo da Chapecoense, não se pronunciou sobre a cláusula de Exclusão de Destino, em que pese dispor da documentação que apontava essa ressalva. Seguem os trechos do depoimento que abordaram essa questão:

> *Nesse item específico, a autorização é feita para a operação. A gente não... A Anac, no caso, não autorizou, baseada na inexistência desse acordo efetivamente, que não previa um acordo de sétima liberdade com a Bolívia.* – ***João Souza Dias Garcia***
>
> *No caso, a gente... A informação do seguro é exigida quando é encaminhado o pedido de autorização de voos para tráfego no Brasil para o exterior – nesses casos, é avaliada –, mas, em casos de voos*

*que acontecem entre outros países, não há, esse processo não é necessariamente solicitado para a gente. A gente não recebe essa informação. – **João Souza Dias Garcia***

*O Brasil se envolve nos pedidos de autorização para voos entre o Brasil e os países estrangeiros. E, nos casos de uma empresa de um país que pretenda realizar essa operação entre o país de origem de registro da empresa e o Brasil, essas informações são avaliadas, sim, mas, no caso de países terceiros – no caso, a Bolívia solicitando um voo entre o Brasil e a Colômbia –, nesse caso, a gente... No caso, foi negado, mas não necessariamente pelas questões de seguro, mas mais pelas questões dos acordos de liberdade do ar. – **João Souza Dias Garcia***

*No caso dos voos realizados entre o Brasil e países estrangeiros, existe essa conferência, é necessária a demonstração de informações de seguros, mas, entre voos realizados entre dois países terceiros, sem necessidade de envolvimento da agência, não tem, hoje não existe protocolo de intercâmbio de informações para essas informações. – **João Souza Dias Garcia***

Procedimento de liberação de voo – De acordo com os autos, a AASANA não teria a prerrogativa de evitar a decolagem do voo lá na Bolívia. Segundo as informações analisadas, somente a DGAC teria essa prerrogativa. No Brasil, essa prerrogativa seria da aeronáutica. Seguem os trechos do depoimento que corroboram esse apontamento:

No caso do Brasil, a Anac compartilha responsabilidade sobre a supervisão da segurança operacional nas operações aéreas. A Anac é responsável pela certificação, autorização de algumas operações, mas ela compartilha algumas dessas funções com o Comando da

Aeronáutica em relação à aprovação de planos de voo. Então, eu desconheço os processos específicos de aprovação de plano de voo e se eles, no caso do Brasil, fazem avaliações específicas nesse sentido, mas, nesse caso aí, procedimentos de aprovação de planos de voo seriam de responsabilidade do Comando da Aeronáutica. – ***João Souza Dias Garcia***

É, no caso das empresas brasileiras, a Anac faz a vigilância continuada dos processos de despacho e de cálculo de despacho de voo e abastecimento, mas, especificamente nos critérios de aprovação de plano de voo, aí eu desconheço os procedimentos, preciso perguntar lá para o pessoal do Comando da Aeronáutica. – ***João Souza Dias Garcia***

No Brasil os procedimentos aí... Eu acredito que a dúvida específica está relacionada à aprovação do plano de voo em si, eventualmente ajustes decorridos do responsável pelo recebimento do plano de voo, e nesse caso aí é responsabilidade do Comando da Aeronáutica. Eu acredito que eles poderiam ajudar nessa resposta. – ***João Souza Dias Garcia***

especificamente em relação ao plano de voo, a gente não estabelece requisitos específicos para o procedimento. Então, aí eu acredito que o comando da Aeronáutica também siga, como o Estado brasileiro tem esse compromisso da Convenção de Aviação Civil Internacional a seguir esses padrões internacionais. Mas acho que eles podem trazer essa informação mais precisa do processo de aprovação de plano de voo. – ***João Souza Dias Garcia***

Nesse sentido, o processo é associado à autorização do plano de voo especificamente. Acredito que o questionamento lá tenha sido pela funcionária do órgão ATS específico que recebe o plano de voo e cadastra, e nesse caso aqui a contraparte que define esse processo no

Brasil é o Comando da Aeronáutica. – ***João Souza Dias Garcia***

A Anac faz uma autorização prévia permitindo a operação daquela empresa específica nas questões de segurança; avalia se ela atende, se ela tem uma autorização emitida pelo país de origem e alguns itens adicionais, mas a autorização do voo específico na hora do voo lá... Essa avaliação é no momento do plano de voo. A autorização prévia é mais em relação à documentação, para saber se a empresa está autorizada pela origem... – ***João Souza Dias Garcia***

Fragilidades dos sistemas de controle de voos fretados – Segundo o MPF, foram detectados indícios de fragilidades nos sistemas de controle de voos fretados. Seguem os trechos do depoimento que abordaram essa questão:

Como eu comentei, são dois momentos. É o momento da autorização da operação da empresa no Brasil, em que são avaliados alguns documentos: além da autorização pela autoridade do país de origem, alguns itens de cumprimento do regulamento brasileiro, e esta é uma autorização prévia. Na hora da autorização do voo específico, isso passa pelo processo de aprovação de um plano de voo específico. Eu desconheço se existem deficiências nesse plano específico ou nesse processo específico, mas acredito que o pessoal, mas acredito que os responsáveis pelo estabelecimento e condução desse processo aí talvez possam contribuir para esclarecer alguns pontos nesse sentido. Não é minha área de atuação, mas a gente não tem motivo para acreditar que tenha alguma fragilidade. – ***João Souza Dias Garcia***

Seguro Obrigatório – Tanto na Bolívia como no Brasil há o seguro obrigatório. Desse modo, nenhum voo pode ser realizado

sem esse seguro obrigatório. No Brasil, inclusive, o RETA (seguro obrigatório) é de apenas **75 mil reais/passageiro**. É praxe, portanto, as empresas firmarem um seguro facultativo. Seguem os trechos do depoimento que abordaram esse tema:

> *Vou trazer para o Brasil. Na verdade, hoje no Brasil, nós temos a obrigatoriedade, as empresas aéreas que voam no Brasil têm obrigatoriedade, pela Lei 7.565, de 1986, de contratar o seguro obrigatório. Então, além do seguro obrigatório, normalmente as empresas contratam um seguro facultativo, porque a indenização do seguro obrigatório no Brasil também não é alta – é em torno de 75 mil por vitimado atualmente. Então, normalmente uma empresa maior contrata. E a fiscalização disso é feita como a Anac explicou, no Brasil. Então, se uma operação... Acredito que uma operação sem seguro – a Anac vai poder responder –, por lei, um voo não pode decolar no Brasil. E aí tem...* – ***César Rocha Neves***
>
> *A agência inclui, nos seus protocolos de fiscalização das empresas que operam no Brasil, se elas têm o item de seguro. Normalmente está relacionado aos seguros obrigatórios.* – ***João Souza Dias Garcia***
>
> *No Brasil, seria por lei impossível viajar sem o seguro obrigatório, que é o reta. Então, se o seguro estivesse fora da vigência, não haveria... Não tem o seguro. Após, nesse caso, 2/10/2016 no Brasil essa aeronave não poderia decolar.* – ***César Rocha Neves***
>
> *Teria que mostrar que existe o seguro. E agora sobre os prêmios vencidos, mais uma vez, no Brasil a obrigação de pagar o prêmio é do segurado. Então, não pagando o prêmio, a apólice fica suspensa naquele período. É como se não tivesse cobertura.* – ***César Rocha Neves***

> *Como eu falei, o Código Brasileiro de Aeronáutica é de 1986, que determina o seguro obrigatório. Na Comissão, com o Senador Espiridião Amin e a Senadora Leila, a gente tinha falado que os valores eram baixos. E a Susep vem propondo a regulamentação dessa lei através do CNSP. Então, em 2017, a gente propôs uma alteração para tornar a Resolução do Seguro reta mais moderna, junto com o Conselho Nacional de Seguros Privados.* – ***César Rocha Neves***

Risco de Imagem – De acordo com a SUSEP, o episódio investigado pela CPICHAPE pode ocasionar risco de imagem para as subsidiárias da resseguradora e da corretora no Brasil. Em isso ocorrendo, a SUSEP poderia agir, de modo a exigir um aumento de capital dessas empresas, com vistas a cobrir eventuais riscos que viessem a ocorrer. Seguem os trechos do depoimento que sustentaram esse achado:

> *A Susep fiscaliza as operações realizadas no País e, como o Senador afirmou, as duas empresas têm... Uma é sociedade anônima no Brasil, e a outra é constituída no Brasil, que é a Aon. Então, elas são subordinadas à Susep. A única coisa que a Susep pode fazer, dado que a operação foi por uma não supervisionada, é tentar intermediar e participar dessas comissões. E, se, por exemplo – e aí vou lhe trazer para o risco de imagem, que eu estava até conversando com o Senador... Foi o Senador Esperidião Amin que levantou, e eu acho que levantou bem. Isso pode, em algum momento, gerar um risco de imagem para uma seguradora sob nossa supervisão. Então, a gente, como supervisor, está acompanhando a solvência da Tokio Marine. Se, por algum momento, alguns contratos deixarem de ser feitos em função desse*

risco de imagem, aí a Susep pode atuar e solicitar dessa seguradora algum tipo de aporte capital dos acionistas, mas para solvência dessa empresa, para resguardar os outros seguradores brasileiros envolvidos nos outros contratos no Brasil. Agora, de um contrato que foi feito no Brasil, a Susep pode – e eu acho que já vem fazendo desde que eu fui à Comissão de Relações Exteriores – tentar explicar como funciona o mercado de seguros, tentar colher alguma informação, se for requerida, do órgão supervisor de seguros boliviano... Se a CPI achar interessante, a Susep pode, através da sua área internacional, pedir informação para o órgão boliviano correlato à Susep. Se fosse no Brasil, a Susep poderia pedir todos os contratos de seguro e de resseguro, todos, as apólices de seguros e os contratos de resseguros, analisar se está coberto ou não e emitir parecer dizendo "tem que pagar" ou "não tem que pagar". A Susep não pode obrigar uma seguradora a pagar. Isso para qualquer tipo de seguro. O que ela faz é emitir um parecer, dizendo "tem que pagar" e, aí, o Judiciário... Deve pagar. A Susep não é um órgão do Judiciário, é um órgão do Executivo, então, emite parecer técnico. – ***César Rocha Neves***

Agora, hoje, pela legislação atual, nós não temos jurisdição na holding japonesa. Nós temos jurisdição para colocar... Por exemplo, se na Tokio Marine Brasil houvesse um problema de solvência, houvesse... Se ocorreu um alagamento, uma seca, ela não tivesse dinheiro suficiente... Se acontecer uma catástrofe, seja ela seca ou em automóvel, um alagamento, ela não tiver dinheiro suficiente, a Susep pode requerer que os acionistas aportem recursos no Brasil para ela continuar solvente. Então, a gente vai para o conselho de administração da sociedade seguradora e requer que os acionistas aportem recursos para a sociedade continuar solvente. – ***César Rocha Neves***

Eventual "Code-Share" – O *"code-share"* é um acordo empresarial pelo qual duas ou mais empresas aéreas participam de um mesmo voo dividindo entre si a comercialização dos assentos. Todas as empresas participantes do acordo vendem os bilhetes e apenas uma opera a aeronave diretamente. Ou seja, o passageiro compra o bilhete com a empresa "A" e voa na aeronave da empresa "B". É importante notar que, na mesma medida em que as empresas colhem os frutos desse compartilhamento de voos, também aumentam suas responsabilidades. Isso porque, nos voos em *"code-share"* as duas empresas (a que promove a venda e a que opera o voo) respondem solidariamente perante a execução do contrato de transporte, pois o passageiro de boa-fé, geralmente não tem conhecimento do acordo estabelecido entre as empresas.

> *Ainda que não existam contratos de code share entre essas companhias, a gente, sob a ótica da Anac, sob a ótica legal, poderia entender que existiu, sim, um code share entre essas companhias, porque a Chapecoense não tinha nenhum evento em Viru Viru. Ela não tinha por que ir para Viru Viru. O endereço dela, o final era Cobija. Então, entendendo que isso seria um tramo só, seria uma viagem só, em que existia uma parada no meio, sob a ótica da Anac, a gente poderia entender que isso é um code share com a BoA? [...] Senador Izalci, aqui a pergunta é assim: entre as companhias de carreira, quando você faz compartilhamentos, elas acabam sendo solidárias uma com a outra na questão de um acidente. Então a pergunta é se poderíamos também ter a BoA, a Boliviana de Aviação, envolvida nisso tudo. [...] Essa, no final, é a pergunta, já que a gente tem a LaMia, que já se exauriu, a companhia nem existe mais, mas a BoA existe, e a BoA é estatal. Então a gente tem aí mais um ente que poderia estar à mesa, em que a gente não está enfocando*

*nenhum esforço agora neste momento. – **Abel Dias***

*Eu não tenho informação específica dos modelos de contratos. Eu não vou ter informação para lhe responder se seria possível interpretar isso como um acordo de code share. Mas poderia talvez trazer a informação posteriormente com os colegas lá que tratam desse assunto. – **João Souza Dias Garcia***

Responsabilidade Civil do Corretor da Aon UK – De acordo com os autos, Simon Kaye (corretor de resseguros da Aon UK), logo após ao acidente, em 01/12/2016, registrou que o acidente da Chapecoense seria coberto pelo seguro. Ocorre, entretanto, que, em fevereiro de 2017, volta atrás e nega a cobertura. Para a Susep, há responsabilidade civil no caso concreto. Segue o trecho do depoimento que confirma esse achado:

*Ele tem. Se ele afirmou, ele tem responsabilidade civil, e aí (Fora do microfone.) teria que ser analisada a responsabilidade civil no caso. Mas os corretores de resseguro brasileiros, a gente obriga que tenham uma apólice de seguro de responsabilidade civil, justamente para que eventos como esse possam ser reparados. Mas me parece que esse foi um erro operacional. É uma responsabilidade. – **César Rocha Neves***

No dia 12 de março de 2020, a CPICHAPE ouviu **Ricardo Albacete**, proprietário do avião sinistrado e sócio oculto da LaMia Corporation SRL, assim como **Marco Rocha Venegas**, piloto e sócio da LaMia Corporation SRL, sediada na Bolívia. Seguem os principais trechos dos depoimentos:

Aquisição dos aviões e surgimento da LaMia Corporation SRL – De acordo com os autos da CPICHAPE a LaMia inicia suas atividades em 2011, quando adquire 04 aviões. Seguem os trechos do depoimento que explicitam a trajetória da companhia:

> *o primeiro contrato de seguro que eu fiz, quando adquiri os aviões da empresa Air France, no ano de 2010, 2011, a compra foi feita de quatro aviões, porque, naquele momento, nós não tínhamos nenhuma autorização para operar, estávamos bem no começo das gestões do registro da operadora da Venezuela. –* ***Ricardo Albacete***
>
> *quando compramos a aeronave, a Air France, ao assinar comigo... Eu não tenho como registrar as aeronaves, porque eu não tenho como matriculá-las, e o acordo, o contrato, dizia que a aeronave ficaria alugada pela Air France. Ou seja, no primeiro ano e meio ficou alugada para a Air France por 1 euro ao mês. E elas se mantiveram sob o controle e vigilância da empresa KLM Norwich, que é a KLM-Air France, elas são sócias nessas operação, a operação aeronáutica. –* ***Ricardo Albacete***
>
> *Nesse formato estiveram dois ou três anos, e eu tive que voltar a pagar para que fizessem a manutenção, mesmo sem ter voado, porque as normas exigem isso. Isso foi consumindo uma quantidade grande de recursos. Isso não tem... Vocês não têm esse documento porque a apólice foi feita pela própria Air France. –* ***Ricardo Albacete***
>
> *O Sr. Graham Bailey – depois eu posso passar os dados exatamente – foi a pessoa que, pela AON Risk, em Londres... Foi a seção dela que nos atendeu, porque Graham Bailey era o corretor da AON para a Air France, ou seja, que o avião inicialmente esteve assegurado pela apólice da Air France. –* ***Ricardo Albacete***

Não foi aprovada a operação dela duas vezes, na Venezuela e em Aruba; não foi aprovada porque o ministro do sistema aéreo me pediu a participação [...] Assim, eu não aceitei. Eu não aceitei jamais nada, nenhum tipo de envolvimento com corrupção. E vocês sabem, vocês imaginam o que acontece no meu País. Por isso, esse mascote chavista... Vocês imaginam a estirpe. – ***Ricardo Albacete***

Em Aruba aconteceu algo que não é por corrupção. Mas existia outro venezuelano naquele momento que estava tentando registrar uma companhia aérea em Aruba, que havia apresentado outra solicitação. Então, esse senhor estava com muitas dívidas e me ligou o ministro do turismo de Aruba, que, em virtude daquele comportamento, eles precisavam que eu depositasse os seis meses de despesa de antecipação. E isso sem eu ter nenhum passageiro. Isso significa U$4 milhões, e queria que pagasse tudo para que não acontecesse a mesma coisa que aconteceu com o outro venezuelano, concidadão. – ***Ricardo Albacete***

Alguém me ligou de Margarita, um ministro amigo meu: "Estou assessorando aqui o governador de Margarita. M é de Mérida e é de Margarida também. Assim, nem alterei o nome da empresa. [...] Mas, claro, eu não me dispus a pagar ali os 20% de corrupção, de propina para o oficial. Infelizmente, então, me mandaram suspender. Quer dizer que, quando suspenderam pela terceira oportunidade, a segunda vez lá na Venezuela, juntamente com esse meu amigo, o chinês, a quem eu me ofereci para que ele trabalhasse comigo. – ***Ricardo Albacete***

Como aerolíneas Aruba, Mérida, Margarita, como se chama, eu nunca transportava esses times de futebol. E esses transportadores, na verdade, não, nunca faziam nada. Uma só vez, estando em Aruba, nessa função de turismo, havia uma aerolínea que estava quebrando e chegou com os passageiros ali, como vinham da

Venezuela, e aterrissou em Aruba. E ali eles estavam no avião e me pediram, por favor, que levasse os passageiros, e o fizemos gratuitamente. E os levamos, mas nunca transportamos passageiros e também sem nenhuma relação comercial. – ***Ricardo Albacete***

Assumimos um compromisso, então, naquele momento, e então, naquele momento, quando tiram de mim a oportunidade, tiram a licença, tiram a oportunidade de operar o avião na Venezuela, naquele momento então me ocorre que eu tinha contratado já os pilotos da Bolívia – da Bolívia porque era o único país, ademais do Peru, que tinha pilotos com experiência com esse tipo de avião. Você não pode contratar um seguro; o seguro da aeronave não é feito se você não tem um piloto com duas, três ou mil horas de experiência. E esse foi o caminho que eu encontrei. Inclusive eles ajudaram muito no projeto lá de Aruba e no projeto de Margarita. – ***Ricardo Albacete***

E disseram para mim que o melhor era fazer a manutenção lá na Bolívia porque a Força Aérea da Bolívia poderia fazer. E aí eu mandei. Quando os aviões estavam lá na Bolívia, aí ocorreu esse problema na Venezuela e nos tiraram a matrícula lá na Venezuela, quando esse ministro, num ato bárbaro, decidiu basicamente tirar o nosso passaporte, a cédula de identidade. E foi por isso que os aviões ficaram lá na Bolívia sem nenhum tipo de matrícula, sem nenhum tipo de licença, e legalmente nós não tínhamos nem como, nem sabíamos como operar. – ***Ricardo Albacete***

Eu falei com a Força Aérea da Bolívia, e ela nos deu uma saída, de assinar um contrato conosco para que os aviões ficassem lá na Bolívia como se fossem de exposição. E eu dizia: "Não, não, eu já vendi, os aviões já não podem voar...". Eu dizia: "Eu já posso, já vendi, então eu não quero mais mexer com isso". E eles disseram: "Não, ele não pode nem voar mais". – ***Ricardo Albacete***

Então os pilotos da Bolívia já tinham voltado para a Bolívia, eu seguia pagando para eles os salários, porque eles estavam ali cuidando dos aviões, mas, pelo fato de eles não terem que voar, então estava ficando mais barato para mim. Eles me ligaram e disseram: "Olha, eu não tenho uma solução". Então o que se resolveu, o que surgiu naquele momento foi a criação de uma empresa, e nós nunca poderíamos fazer isso se não tivéssemos o avião disponível. "Você segue, continua terminando de fazer a manutenção dos aviões e depois você vai fazer as entregas lá na África, e nós continuamos aqui com os outros aviões. É a maneira de manter os aviões aqui, porque de outra forma a gente não vai conseguir fazer". E eu falei com Aruba, e Aruba disse que não poderia nem receber os aviões de novo para poder matriculá-los outra vez. – ***Ricardo Albacete***

Foi nesse contexto que surgiu esse acordo, em que os aviões foram alugados para uma empresa com outro nome que não era o nosso, que foi registrada na Venezuela, que tinha a mesma cor de Santa Cruz de la Sierra, que era de onde eles iam operar, e, ademais, era muito mais econômico. Todas as normas de aviação são regidas por um acordo sul-americano que envolve todos os países da América do Sul. Todos esses livros, todos esses adornos, todos esses manuais que estavam nas bolsas, tudo isso estava lá com a LaMia, com este nome LaMia. – ***Ricardo Albacete***

Eu recebi, então, os depósitos das vendas de US$2,2 milhões. Isso serviu para pagar a manutenção, para comprar o trem de pouso, para comprar as peças, para que se possa voar, para que se possa matricular, para depois serem levados para a África. Tudo isso aconteceu, não sei bem quando foi. Em 2014 ou em 2015 eu acredito que isso tenha ocorrido. – ***Ricardo Albacete***

Empresário chinês Sam Pa – De acordo com os autos

da CPICHAPE, Ricardo Albacete era amigo do chinês Sam Pa, preso em 2015 por corrupção. Inicialmente, Sam Pa iria adquirir uma aeronave. Mas o negócio não foi adiante. Parte dos recursos de Sam Pa serviu para pagar a manutenção dos aviões e o prêmio do seguro de 2015/2016. Seguem alguns trechos do depoimento que confirmam esse fato:

> *Ele trabalhou num país que falava português, na Angola, lá na África, São Tomé e Príncipe, todos esses países que falavam espanhol – espanhol e português são muito próximos –, e ele tinha muita confiança comigo. Eu gostaria de viver na Venezuela, mas quando a situação ficou assim e todo o meu patrimônio já estava comprometido naqueles aviões, então eu fui falar com ele e disse para ele: "Ó, eu já não dou conta mais de levar adiante com esses aviões, eu já gastei uma fortuna e já perdi meu patrimônio todo". E ele me falou: "Ah, então vem trabalhar comigo, e eu vou comprar os aviões e a gente segue junto". –* ***Ricardo Albacete***
>
> *LaMia, não; Ricardo Albacete, sim. [referindo-se à relação com Sam Pa] Sr. Sam Pa emitiu um aval para que nos dessem um avião da empresa ATR. Assinei inicialmente no princípio, no ano de 2010, para comprar dez aviões ATR 72-500. Eram seis 72-500 e seis... Eram doze, na verdade. E 72-600... E quem deu o aval foi o Sr. Sam Pa, que é meu amigo. Então, nesse momento, nessa etapa da LaMia começando... Íamos começar com ATRs, com aviões novos, mas, lamentavelmente, houve outros inconvenientes e acabei terminando com os aviões ingleses. –* ***Ricardo Albacete***
>
> *Seus negócios eram na África fundamentalmente. Era sócio... Na Inglaterra, sim. Ele é sócio de empresas muito grandes, empresas na Noruega... Não sei como se chama a petroleira na Noruega... Na Espanha, sim, tem, porque eu fazia negócios com ele na Espanha e*

na África. Na África, o senhor Sam Pa... É sócio em Londres. E Catoca, que é a terceira maior mina de diamantes da filha do Presidente, Isabel dos Santos... Não é mina Catoca, é sócio de Abramovic, que é o dono do time de futebol inglês Chelsea. e sócio de Macri, do Presidente Macri. – ***Ricardo Albacete***

Não, estava pré-vendido ao Sr. Sam Pa. Ele já me havia dado dois cheques. [referindo-se à venda da aeronave no final de 2015] ... O avião? A China Sonangol, uma empresa de Angola com a China. Do chinês? Claro. Sim, de Sam Pa. Ele. [...] Não, não me pagaram e eu não pude fazer o traspasso. Eu entreguei as aeronaves em setembro. Quando eu enviei as faturas, em outubro – porque estavam na semana da pátria na China, em 9 de outubro, terminando a semana da pátria -, o partido comunista o prendeu e o avião ficou lá. Eu falei com Bryan Jinping, que é assistente do Presidente: "Bom, aqui estão as chaves. Entreguei as chaves ao Sr. Turiming, aquele que.... Ficou lá. Ficou em lunging. – ***Ricardo Albacete***

Não me lembro se coloquei dinheiro porque o dinheiro do Sam Pa, esses US$2,3 milhões foram investidos em manter a operação de LaMia Corporation, no sentido fundamentalmente de que eu tinha que terminar os aviões. O problema grave é que a LaMia Corporation tinha os meus aviões alugados. Os aviões estavam sendo arrumados, estavam na fase de manutenção. O dinheiro que estava ajudando na manutenção era mandado para a LaMia e a LaMia fazia a área de manutenção. Então, nós não pagávamos diretamente...Como se chama a companhia da força aérea boliviana? É uma companhia que faz a manutenção. E eles devolviam o dinheiro. Tinha que ser através da LaMia. A LaMia pagava a companhia que fazia a manutenção dos aviões. – ***Ricardo Albacete***

Então, o que acontece é que, em outubro, novembro e dezembro de

2015, bom, como eu fiz o meu trabalho, tive os aviões na África, montei negócios em Portugal, montei negócios na Espanha, e agora acontece que os aviões estão presos e eu vai ficar com tudo montado? Eu montei os hangares para as minhas operações. Eu estava na Turquia e mandei dois hangares para Madagascar e outro para Serra Leoa. Eu trabalhava com os presidentes dali. Eles me conheciam. Eu trabalhava com os Presidentes, eu almoçava com as esposas e eu trabalhava com muitos projetos de desenvolvimento econômico com os chineses. Eu, então, disse: "Não, como não vão pagar?" "Eu não pago mais nada. Os aviões ficam aí e, quando o Sr. Sam aparecer, ele vai me pagar. Mas eu fiz o meu trabalho. Eu entreguei meus aviões e aqui estão as chaves e assinados." – ***Ricardo Albacete***

Em 27 de setembro do ano de 2015, em Longport, eu entreguei as chaves ao Bryan, assistente e Presidente. E dois empregados bolivianos ficaram com a matrícula boliviana de uma empresa chamada Aon, que prestava serviço de manutenção na Air Corporation, com o ebola. Naquela época, havia o ebola, não é? E eles ficaram lá. A minha posição foi que eu entrei no avião e "Eles me pagam. Eu não tenho mais nada a ver com isso." Eu fiquei chateado, não é? Então, chegou dezembro, começou a pressão da empresa boliviana: "O que esse avião faz lá em Serra Leoa? O que faz essa gente lá?" Então, chegaram os dois pilotos, que morreram: "Bom, vamos lá! A gente se coloca a trabalhar, senão vai ficar a perder. Com essa umidade, que tem aqui do mar, esses aviões vão se prejudicar aqui. Isso custa dinheiro." "O.k. Mas não me metam nisso. Eu não quero saber disso. Eu já estou cheio disso." Esse era o problema. Bom, se eu estivesse, muito dessas coisas não tinham acontecido, porque eu sou um homem sério. Não que a minha filha não seja séria, mas é que a minha filha estava metida numa bagunça que não tinha fundo. Então, é claro, manda esses e-mails

se pode contratar, se não tivesse isso ou aquilo. E as pessoas se aproveitaram disso. – ***Ricardo Albacete***

Não, não, não; eu continuo sendo dono, porque a venda não se materializou. Os aviões continuavam sendo meus. Ele me adiantou um dinheiro, mas ele deu para cobrir os gastos que foram ocasionados. Com a vida útil dos trens de aterrissagem, a gente tinha de fazer a manutenção. Nisso, foi US$1,2 milhão... Sim; nós recebemos US$1,2 milhão. Não; para vender a aeronaves, falta ter fatura, transferir a propriedade. Eu fiz a fatura, mas, como não me pagaram, não se transferiu a propriedade. – ***Ricardo Albacete***

Sim, as parcelas vencidas tinha que pagar o senhor chinês, as que faltava, mas o senhor chinês não apareceu porque estava preso; e eu decidi não pagar. Isso faz com que as apólices de seguro fiquem vencidas e que o seguro avise a direção da companhia, a direção... E não procede. Então, falamos com a EcoJet, com a apólice de seguro da EcoJet, e, depois, negocia-se essa apólice de transição de seis meses, na qual não se colocou muita atenção, porque eu estava muito desgostoso com tudo isso. – ***Ricardo Albacete***

Estava preso. Claro! Estava preso em Beijing. O Sr Sampa estava preso. Ainda continua preso. O motivo é por causa do Partido Comunista. Agora, o motivo da prisão eu não sei exatamente. Eles têm um sistema judicial muito particular e não têm direito à defesa. Colocam na prisão e quando você tiver vontade de falar, você chama a gente. E, claro, não há julgamento. É um tribunal disciplinar. Então, o senhor fez uns negócios na Angola, com exploração de petróleo, convenceu a maior empresa do mundo de petróleo da China, Sinopec, a adquirir umas (...) no mar de Angola, que era da Shell, pagou milhões de dólares e foi muito bem. Depois vendeu US$16 milhões, que o Governo da China pagou para Angola, e resultou que a coisa não era tão boa e já não tinha petróleo. Então,

claro, botaram a culpa nele e o Presidente da Sinopec, que era Governador de Pujiang, também está preso e este senhor, claro, como uma espécie de cúmplice. – ***Ricardo Albacete***

Bom, quando não pôde fazer o negócio com o chinês, tinha que salvar o avião, tinha que ter outra operação. Eu preferiria perder o avião. [referindo-se à troca de direção do DGAC, no final de 2015] – ***Ricardo Albacete***

O avião foi entregue em 27 de setembro de 2015, o primeiro avião. Como não pagou, não entregamos aviões que estavam prontos para serem entregues. – ***Ricardo Albacete***

Esse senhor é meu amigo e eu o conheço bastante bem. Fez negócios com o Costner, que é genro de Trump, dono do 42 Wall Street. A Lehman Brothers, em 2008, comprou o edifício da Lehmon Brothers por US$150 milhões e depois comprou Costner, que é um senhor, que é genro do Presidente dos Estados Unidos, Sam Pa, um Presidente da (...) para fazer negócios: O genro do Presidente Trump, sim, pode fazer. E o que eles fizeram? Compraram o edifício do Lehmon Brother por 150 milhões de dólares, passaram a propriedade aos judeus de Costner e, quando o dinheiro chegou na conta, a FAP congelou o dinheiro que provinha de Costner, ao Sr. Sampa. Quer dizer, os americanos neste caso conseguiram permitir que a propriedade passasse, de um senhor que não podia fazer negócios da propriedade, passassem ao senhor genro de Trump, mas por outro lado o dinheiro, tomou a FAP, porque era sujo. Como o dinheiro era sujo? De quem? De Costner? Quando falam de corrupção, é uma palavra que se utiliza muito, de uma forma impiedosa contra os corruptos e contra os que não são também, porque os corruptos não importam que haja mais corruptos do que aqueles que não, para sujar aqueles. Neste caso esse senhor, não defendo, são seus negócios. Ele é amigo pessoal meu, mas eu não

compartilho os negócios que ele faz. Eu fui empregado dele e conheço que ele faz coisas muito grandes, de bilhões de dólares. E o que eu posso falar? Não conheço, porque ele sabe perfeitamente que eu não posso com isso e quando ele se reunia na Venezuela com o Ministro da Defesa e com todas essas pessoas, eu dizia: eu não participo dessas reuniões, eu não aceito que você esteja com negócio com essas pessoas. E ele sempre me respeitou e dizia aos amigos: na Venezuela tem muito Peter Pan, Albacete. Fazia assim, correto. – ***Ricardo Albacete***

Escutamos esse comentário, mas um conhecimento claro nós não temos. [referindo-se ao relacionamento da LaMia com o chinês Sam Pa] Não, não, na verdade eu desconheço qualquer tipo de negócio desse senhor, qualquer tipo de atividade que ele já tenha realizado. ***– Marcos Rocha Venegas***

Erros cometidos pela Aerocivil – Um dos focos da investigação da CPICHAPE é justamente a suspeita de que os órgãos de controle aéreo da Bolívia, da Colômbia e do Brasil falharam e contribuíram para a ocorrência da tragédia. Seguem os principais trechos do depoimento que corroboram esse fato:

Os erros são muitos. Os aviões não caem em razão de apenas um erro, mas caem em razão de muitos eventos que acontecem ao mesmo tempo. O avião legalmente entrou na Colômbia; quem diz "legalmente" é a autoridade e também o seguro. Quando o avião entrou na Colômbia, deram a ele uma permissão que nunca deveriam ter dado. As autoridades colombianas, primeiro, fizeram mal em autorizar o voo saindo de Viro Viro para Medellín, Rionegro. E logicamente, segundo a lei colombiana, nenhum avião pode decolar ou sair de algum aeroporto, que seria o último

aeroporto, que seria o aeroporto internacional, sem a autorização da torre de controle. Isso foi pedido e foi um dos problemas que surgiu para que o avião saísse tarde: a autorização da Colômbia; e foi quando foi suspenso, eles suspenderam a aterrisagem ou a conexão em Cobija. Portanto, em Cobija, ainda não havia esses tipos de equipamentos de iluminação em operação. Então, foi tomada uma decisão e eu não estava nesse momento, não tenho conhecimento de como foi tomada essa decisão. Mas o capitão da aeronave tomou a decisão juntamente com a aprovação das autoridades bolivianas. E com a aprovação final da autoridade colombiana, o avião decolou desde o seu último ponto do aeroporto de saída, neste caso, Viro Viro e não Cobija, como foi dado a essa estrutura inicialmente. Também o governo da autoridade colombiana o autorizou. – ***Ricardo Albacete***

O avião, então, entrou no espaço aéreo colombiano e, bom, parecia que ele estava esperando se poderia entrar até Bogotá, mas não sabemos o porquê e não sei exatamente por que negaram a sua entrada aí, eu não entendo bem, mas de fato eles se decidiram diretamente a entrada a Medellin, ao espaço de Medellin [...] – ***Ricardo Albacete***

ali nós tínhamos um avião de outra empresa, que se chamava Leaver, que se chama, na Colômbia, e que voltou na rota que se chamava San Andrés. E ali, a efeito disso, havia uma suspeita de que era uma fuga de combustível, ou seja, escapavam-se os combustíveis. Ali nós tínhamos um espaço de controle aéreo de Medellin e lá o avião aéreo comunicou à controladoria que já não tinha nenhum tipo de inconveniente. Obviamente se verificava que não tinha nenhum tipo de escape de combustível – ***Ricardo Albacete***

Bom, por algum motivo, a senhora controladora Molina decidiu que

o avião estava em emergência, quando na verdade ele não tinha pedido nenhum tipo de emergência, urgência, claramente, na nossa terminologia da aviação. E aplicou todo o protocolo de emergência ali. E claro, quando nós chegamos ali em LaMia e encontrando ali a comunicação, ele faria; no entanto, quando se aplica a emergência, se eu tenho uma medida de emergência, é claro que eu vou ter que fazer. No entanto, o que foi dito é que se pudesse fazer ali algumas voltas, que o fizesse. – ***Ricardo Albacete***

Então, nesse momento entrou um novo avião, de outra companhia de que eu não me lembro o nome, e também outra. E eles passaram ali a fazer voltas. Infelizmente, a tripulação de LaMia não insistiu com a operadora, com o controle aéreo, e não disse como emergência, de antemão, e prosseguiu fazendo os minutos de espera, nessa atitude aérea controlada de Medellin. E o que aconteceu é que quando a senhora, por algum motivo, disse que tinha um problema de combustível, e ela disse que teria prioridade [...] não somente emergência, mas também eles pediam prioridade. [...] a urgência foi pedida 5 minutos antes do que aconteceu. – ***Ricardo Albacete***

Aí está a gravação e eles, sim, pediam a prioridade. A prioridade, quando você entra no manual de operação e você vê como se estabelece isso, isso é antes da emergência. Então, por tal motivo o outro avião, o avião de Viva Air tinha pedido também prioridade, mas não era emergência, ele já tinha aterrissado. Quer dizer, então que que disse a senhora? "Eu tenho que observar se tem combustível na pista." "Mas que combustível, senhora?" Dá para compreender? Ali criou-se um protocolo de emergência onde não existia, ou seja, havia um protocolo de urgência que não havia... E aí estava a declaração dizendo oficialmente que ele nunca entrou em estado de emergência. [...] Eu queria entender por que que esse senhor que não tinha nenhum tipo de emergência poderia ter a prioridade. Não dá

para entender isso, é algo que nunca foi feito em antemão e que a lei o proíbe. – ***Ricardo Albacete***

O que aconteceu é que a Avianca estava esperando, colocou abaixo e ele vai descendo, ele foi descendo, descendo da altura e ali ele deu o pedido de prioridade e não LaMia. Quer dizer, o que aconteceu? A senhora não deixou entrar a voz do piloto da LaMia e ali o piloto da LaMia disse: "Bom, e agora, vou ter que colocar aí." Ele foi praticamente para cima do avião da Avianca. Quer dizer, ali o foi que aconteceu? Foi um ato de desespero dele. – ***Ricardo Albacete***

Contudo, ali se ouviu que o piloto, ele vai meio que colocando o avião ali. E, no meio de tudo isso a senhoria disse: "Bom, negativo, vou para a pista" e foi. E ali, de base, se coincide de não ter muito combustível, tinha pouco combustível e eu posso mandar o manual que diz isso. Ao inclinar isso, as asas do avião onde estão os combustíveis, ele foi assim, adiante. E ali, quando ele voltava, então já se danificou. Quer dizer, o avião não estava sem combustível, mas ele não ficou sem combustível. Ele tinha pouco, mas não ficou sem combustível. Foi aí que ele perdeu o controle das asas. Então ele não fez o que deveria ser feito corretamente. – ***Ricardo Albacete***

Bom, esse senhor fez essa operação. E ele a fez por quê? Por duas razões: porque ela deu a prioridade a outro avião, e ele fica totalmente chateado, digamos. [...] Inicialmente ela disse: "Dobre à esquerda 10 graus e depois vire à esquerda". Como? Como à esquerda? Se ele vira à esquerda, ele vai ter que dar a volta assim e voltar para dez. Não! Vire à direita 0,1, zero. – ***Ricardo Albacete***

Inclusive, ela cometeu um erro de direção, porque ela disse: "Corrija; corrija; três e cinquenta à esquerda". Quer dizer, dez graus para o outro lado. Ele não disse: "Corrija". Ela disse: "Capitão, três e cinquenta à esquerda". Quer dizer, o senhor disse: "O que eu estou fazendo? Estou descendo a dez pés, o outro já está quase chegando

na terra. E agora, o que eu vou fazer? O avião que está aí abaixo está perto da pista, já está mais perto, então, nós vamos ficar no escuro?". Nós ficamos sem equipe, sem equipamento, sem nada, ficamos somente com a questão da orientação, aonde ele pode ir. E a única pessoa que fica na terra, no Planeta Terra, é essa senhora que estava aí na comunicação. O único que ele podia ver era essa pessoa. E ele foi subindo ou descendo e tinha vetores, vetores e vetores. E ali ainda dizem que é um determinado tipo de designação que deveria determinar os vetores, mas ele vem por tal... "Vire a tantos graus para que você possa entrar na pista diretamente." Mas, olhem, ali nós temos um obstáculo. Não é tanto, mas pode se colocar em posição... Mas não! Ninguém disse dos vetores. – ***Ricardo Albacete***

Bom, para ser um pouco mais curto, ao final de tudo isso, a senhora disse: "Capitão, o senhor está a 0,5 milhas". Quer dizer, uma milha seria 180m, daqui para a porta. Você sabe quanto tempo demora para essa velocidade? Segundos. Três ou quatro segundos talvez. Então, depois que ela disse que já estava aqui, onde tinha montanha, e, depois, onde ela já estava vendo ali a parte mais plana, que seria mais baixa, ela poderia dizer: "Capitão, você está a oito vírgula um pouco, 8,2 de pista, ou seja, 2.000 pés sobre o terreno, a 7 mil pés do terreno". Quer dizer... É quando ele vê as luzes. Mas que luz ele está vendo? A luz do aeroporto? Serão as luzes da pista, do início da pista? Mas não eram as luzes da pista. Eram as luzes que estavam ali, do bordo. Porque essa senhora, essa senhora se equivocou em duas milhas, e ele não sabia mais onde estava. Ele sabia a altura, mas não sabia onde estava diretamente na pista. E a senhora dizia: "O senhor está a duas milhas de diante de onde você pode pousar". E ele não podia ver, porque as únicas luzes que estavam ali eram as luzes da pista do aeroporto. Então, o que ele fez, esse senhor? Procurar, procurar, procurar a pista. No entanto:

"Eu estou agora, já... Não tenho mais potência, já estou passando da pista..." Passou a por cima das luzes, procurando a pista... No entanto, ele disse: "Jesus! Cheguei". Porque é isto que eu digo – e sustento isto –, que a Sra. Molina os matou. – ***Ricardo Albacete***

Falhas das agências de controle aéreo – De acordo com os autos da CPICHAPE, as agências de controle aéreo da Bolívia, da Colômbia e do Brasil falharam em suas atribuições. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

Aqui uma permissão para voar 1.400 milhas náuticas. De todos os voos que foram feitos, o mais longo é o que foi feito, e o que foi feito várias vezes, várias vezes, entre Viru Viru e Medellin, e Medellin, Viru Viru, aprovado pela autoridade colombiana três vezes, quatro... Todas as vezes que foi, estava aprovado. – ***Ricardo Albacete***

Eu quero dizer, desculpe-me, recapitulando um pouquinho: vocês imaginem que Colômbia diz que não deu esse preço. Sim, foi dado. Está no informe também. Foi dado. Claro que foi dado! Porque não poderia decolar sem permissão. Mas deu permissão para ir a Cobija e com alternativa a Viru Viru. Então, como isso pode? Pode sair de Medellin direto a Viru Viru. E a distância é uma distância de "a" a "b" e de "b" a "a". Então, porque se dão permissão à LaMia para ir a Cobija, e se em Cobija por alguma razão não se pode pousar, sigam para Viru Viru. E assim fizeram em três oportunidades. Em alguma delas eu ia de passageiro e aí não faltou combustível. – ***Ricardo Albacete***

Eu quero dizer aqui está a Anac, aqui está a Anac do Brasil, aqui está. Aqui está o combustível que foi colocado em Natal e sabe o que aconteceu nesse voo? A Anac, aqui está a permissão, pode ir na

página, eu baixei na página onde diz na Anac. O voo saiu de Praia, de Cabo Verde, regressando da África, fez um salto até Natal. Bom, se você aplica as normas que diz o informe, esse fraudulento da Aerocivil, com o aval do Cenipa e da RAAC, de Bolívia, que assinaram, você pode... Bom, não pode ser feito, mas o Brasil aprovou. – ***Ricardo Albacete***

Para terminar, a Anac não devia negar a permissão de Bolívia. Não tinha motivo para negar essa permissão, porque tinha feito antes pior, que era negar Messi ir a Belo Horizonte. Esse era um voo de quarta liberdade e não de sétima, e esse fazem todos os dias todas as pessoas. E é incrível que LaMia, da Bolívia, com bandeira boliviana, não pode fazer voo, mas pode fazer boa de bandeira boliviana. Isso é insólito e absurdo. É discriminatório, totalmente. Mas, bom, isso não tem importância. Falemos da Bolívia. Bom, imaginem, a mãe de tudo isso é a Bolívia, não é? Quer dizer, Bolívia nunca devia ter permitido esses voos, porque deu confiança às outras... – ***Ricardo Albacete***

No plano de voo... No plano de voo... O plano de voo foram aprovadas por todas as autoridades aeronáuticas da América Latina onde a LaMia esteve, nos mesmos conceitos. O que aconteceu... E tenho que dizer: algo bom das autoridades bolivianas é que eles atuaram. Eles buscaram, eles botaram o general da... Eles colocaram todos presos. Por outro lado, eles... A única coisa que eu posso dizer é que as vezes em que havia um voo entre esses dois pontos, chegou com combustível. A última vez não chegou. A diferença foi de Molina e Aerocivil. Essa é a verdade. – ***Ricardo Albacete***

É claro que a Bolívia tem culpa, mas não tem a culpa como dizem. [...] O certificado de LaMia... Não, não... A LaMia cumpriu, creio que a LaMia cumpriu com as suas questões, porque eu olhei o que

eles fizeram. As normas de procedimento da LaMia eram as que a CityJet... Nós o que fizemos foi quase uma cópia do que fazia a CityJet para ir a Londres. Não existe, absolutamente, nas normas dessa companhia, algo que estivesse irregular. É uma companhia muito pequena, onde uma pessoa fazia vários postos, mas era uma questão... Além disso, eu gostaria de dizer que a autoridade boliviana atuou imediatamente. – ***Ricardo Albacete***

Essa é uma outra questão da Anac. Como foi que a Anac fez isso, para poder analisar um frete de um voo charter, com um frete que não foi considerado? Há uma consideração da Anac, quer dizer, em nenhum país da América Latina – não conheço da aviação brasileira –, você pode fazer um contrato de um frete charter sem que a autoridade aeronáutica aprove o contrato, revise o contrato. Então o que acontece é que naquele momento, a Aeronáutica do Brasil revisou o contrato da Chapecoense? Acredito que não. E ali entregou então essa apólice de seguro? E quando foi analisado, então, se daria ou não a permissão, se ia à Colômbia ou não, e o destino final era a Colômbia ou não? E se poderia permitir isso e começar, então, esse contexto brasileiro. E foi feito isso. Então o que aconteceu foi que a Colômbia não revisou, e ali a Anac não avisa então a Chapecoense e todo mundo. E todo mundo fala, "como é que vocês vão para a Colômbia? Vocês não podem ir para a Colômbia." Não podem ir para a Colômbia. Ninguém pode fazer isso. Ninguém se deu conta disso. E de que erro estamos falando? Ou seja, todos participaram do erro aqui. Ninguém se deu conta disso, nem a Anac. A Anac também. – ***Ricardo Albacete***

Se a Colômbia tem US$415 milhões de cobertura e nós estamos falando de US$25, US$25 para cá, US$25 para lá – e desculpem que faça dessa maneira –, vocês têm US$415 milhões na Colômbia. DGAC tem US$100 milhões na Bolívia e aqui US$1 bilhão nas apólices que tem contratadas a Anac. E a Anac pode dizer: "Olha,

tinha que ter advertido a Chapecoense que não fosse para sair porque eu vi a apólice que foi consignada porque não tem os requisitos próprios e não tem as condições necessárias para que sejam consideradas se aprova ou não aprova". Se essa apólice de seguro não dá para Colômbia, por que não pegou o telefone, chamou e disse: "Onde vocês vão com essa aerolínea? Vocês estão loucos? Vocês não podem ir não porque a cláusula é a quarta liberdade ou a sétima liberdade é porque vocês não podem ir." Por que não fez isso? Por que não foi advertida? Porque, se não disse, então tem uma responsabilidade da Anac. E quem paga quando a Anac se equivoca? A companhia de seguro. E quem é a companhia de seguro? E quem é resseguro? Olha, é a Tokio Marine? É a resseguradora de que o seguro? Da Anac ou da Força Aérea ou do Cenipa? – ***Ricardo Albacete***

Ele também ouviu a gravação, o Cenipa assinou e disse... Como é possível que o Cenipa tenha aprovado um relatório final de aviação onde diz que escutaram o que não podiam escutar porque não funcionou a gravação e porque não entrou nada no escritório colombiano. Por que o Cenipa coloca coisas que são falsas? Por quê? O que faltou? Não dói à família brasileira? Como é que vocês colocam isso aqui? Isso não é verdade. Se desculpando? Claro. Quando me perguntavam: "Onde você está?" Isso é muito simples. Eu me tapo aqui, outro se tapa ali, se morrer, a culpa tem o morto, que não pode falar. – ***Ricardo Albacete***

Que a Anac reconheça, como tem que reconhecer, de uma forma digna, que se equivocou, ou seja, não que se equivocou na autorização, mas, sim, num voo que não poderia ser feito. Se equivocou quando não advertiu a Chapecoense que não contratasse essa empresa, e que talvez essa não poderia ir à Colômbia; mas, como não fez e como se equivocou, deve pagar. E, como não vai pagar

isso, porque há o seguro, então o seguro que pague. – ***Ricardo Albacete***

Há um voo que foi feito para o Brasil com US$25 milhões, como você falou, em que foi uma equipe de futebol da Bolívia jogar no Brasil, que foi para Natal, Fortaleza – eu acho que foi – e parou em Brasília. Esse vôo não foi para a Colômbia, e tem outro vôo que foi para Valera, Venezuela que você acaba de mencionar, tem pouco tempo, eu estava lá, em Valera... E tem outro vôo que foi da Venezuela a Cobija que é um voo que fizeram por 1297, um vôo da Anac, o segundo em importância. O primeiro vôo de 1.600, 1.596 milhas náuticas que foi o de Medelín. Depois, em longitude e trajeto, que aprovou a Anac do Brasil, e depois o que aprovou a Venezuela, todos esses vôos aqui não poderiam ter sido feitos. Estes não podiam ter sido feitos, nem este, nem este, nem este. E foram feitos. Houveram vôos por exemplo, o do Messi, da Argentina, que veio da Argentina para Belo Horizonte, regressaram. Teve um vôo também a Potosi, de uma equipe do Paraguai. O do Paraguai que fizeram à Colômbia. Foram ao Peru também uma vez. O vôo para o Peru também não deixaram ir... Isso é incrível! – ***Ricardo Albacete***

Estão dizendo porque o seguro diz que foram à Colômbia, foram ao Peru e foram de todos os países da América Latina, e a todas as autoridades brasileiras, argentinas, paraguaias, bolivianas, venezuelanas e colombianas, não pareceu importante que houvesse a exclusão de Colômbia. Esse é o argumento que utilizaram os donos, o Sr. Antonio. Isso é letra morta. Não deem importância isso. Isso é.... Eu tenho hoje aqui os dias que vocês necessitem para defender isso, de verdade, mas que vocês prestem atenção que aqui está identificado exatamente quem fez todo esse mal. Perdeu o objetivo. Ramificar isso e tentar buscar na letra pequena as coisas, eu respeito muito, mas dos 156 vocês que estão... – ***Ricardo Albacete***

Sempre que uma empresa solicita um voo, neste caso, não regular, de um Estado para outro, tem que apresentar toda a documentação pertinente no seu momento. Um funcionário da Anac deve indicar qual é o procedimento para que concedam ou não concedam autorização. Dentro dessa solicitação que faz, a operadora aérea, no caso a LaMia, à Colômbia, ao Brasil, envia um certificado de operador aéreo, envia o certificado de aeronavegabilidade do avião, que indica que o avião está em perfeito estado, a apólice do avião, em que indica o tipo de cobertura que tem da companhia que tem o avião, os pilotos, quem vai realizar o voo, se está ou não está qualificado, certificados médicos aeronáuticos dos pilotos, que dizem que estão em perfeito estado de saúde. Uma vez que a autoridade aeronáutica recebe toda essa informação, é processada, neste caso na Anac, aerocivil, e procedem a autorizar ou não autorizar. – ***Marco Rocha Venegas***

As agências recebem a mesma informação. [Referindo-se ao fato de que as agências tinham ciência da apólice de seguro] Eu acho que houve, sim, uma falha. Como eu disse anteriormente, toda a documentação nós apresentamos e eles tinha na mão deles. [Referindo-se à ANAC] Nós apresentávamos o que nós tínhamos e, justamente, era uma solicitação. Nós, em nenhum momento, forçamos nada. Nós apresentávamos as solicitações. E, claro, neste caso, as agências podem negar ou autorizar. [...] Existe uma deficiência nos serviços aéreos corporativos na América Latina. E existe um vazio, na realidade, no tema tanto de empresas quanto de ... legislação, porque é onde entram os convênios bilaterais, os convênios entre países, onde toda a aviação corporativa, de alguma maneira, não está bem claro como tem que administrar ou como tem que controlar. Eu acho que é a nível latino-americano. – ***Marco Rocha Venegas***

Falta de combustível – De acordo com os autos da CPICHAPE, a principal causa do acidente foi a falta de combustível. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

> *Não. Não havia. Havia pouco combustível. Não cumpriam, exatamente, com as regras de aviação, mas havia pouco combustível. Infelizmente, eles não seguiam as regras aí, no meu conhecimento, porque eu acho que... De fato, o que os aviões fazem para aterrissar é planejar. O avião poderia, então, aterrissar, mas quando ele dizia "14,5 ou 15,5 milhas náuticas do aeroporto", que são nada na aviação... Estavam a 16 mil pés, e ela manda descer a 10 mil pés. "Então, olhe, capitão, o senhor pode ir por norte, 360, à pista que está ali, à frente. Pode continuar, pode vir diretamente, porque vou acompanhando". Quer dizer... Então, ali nós temos um voo sem combustível praticamente, quando eles estão aterrissando. E ali, quando há altura suficiente para entrar até o início da pista, infelizmente, a senhora ignora esse procedimento e manda que ele vá às montanhas, e dê a volta, e que gire, e que... "Eu estou desligado praticamente, eu estou sem combustível, sem nenhum tipo de equipamento...". O avião já estava praticamente apagado. Então, ela manda para que venha acima dessa área... Ali para quê? Para tirar uma foto, porque o avião já não tinha mais comunicação com a central de bordo. Então, todas essas coisas fizeram com que, infelizmente, todos esses erros que cometeu, anteriormente, a senhora colocassem todo o erro. Infelizmente. Se fosse feito diferente, a tragédia talvez não fosse esse escândalo. Esse avião talvez não tivesse aterrissado. Eu conhecia os articulantes, ou seja, os tripulantes, e ali, infelizmente, foram intrépidos, audazes, e, nesse dia, infelizmente, eu considero como se fossem – desculpa – idiotas.*
> – ***Ricardo Albacete***

Voos para a Colômbia, apesar da cláusula de exclusão geográfica – De acordo com as autos da CPICHAPE, a LaMia realizou treze voos para a Colômbia. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

> *Sim, sim. Mas não somente fizeram voos de Colômbia, mas fizeram voos do Paraguai também, ou seja, no Paraguai... O Paraguai, eles deram autorização para ir à Colômbia, para um voo do time de Assunção, que foi a Barranquilla, para aterrissagem corrida. Na Venezuela, deram uma autorização para ir à Colômbia, com o time de "La vinotinto", ou seja, o time da Venezuela de futebol. –* ***Ricardo Albacete***

> *Na verdade, os brasileiros também o fizeram. Os brasileiros também o fizeram. E, mais, digamos, diretamente, porque, quando chegam as autorizações, que não somente chegam para trazer a equipe... O time do Messi, por exemplo: nós temos aí uma negociação entre o Brasil e a Argentina onde nós temos uma liberdade a qual o avião tem a terceira viagem. Entre países A e B, eles têm isso aí diretamente negociado. No entanto, a Anac, quando chega... É claro, é eles que dizem isso. Quando inclusive um que estava aqui e que ouvi diria que estaria aprovado e que o voo seria o voo que seria continuado como aprovado. E aí vão dizer se vão aprovar ou não. Então, o que entra é que a Anac nunca disse, apesar de que para que se solicite uma autorização da Anac para ir de um ponto A para B, com tal escala, tem que cumprir com os requisitos, e os requisitos já estão na apólice de seguro. Então, o segundo requisito... O primeiro é autorização; o segundo é apólice. Então, Anac não fez isso, não fez a revisão disso. Não revisou Paraguai, nem Argentina, não ao Brasil, nem a Bolívia, e muito menos a Colômbia. –* ***Ricardo Albacete***

Sim, totalmente. As autoridades colombianas são cúmplices disso, cúmplices. E não somente cúmplices porque permitiram, mas também cúmplices por terem conivência por Brasil e também desde a Bolívia de também ocultar tudo que foi realizado para esses voos. Cenipa, porque quando participou das pesquisas junto com a que se chama... Como se chama...? A Aerocivil. E também aos membros que são da comissão investigadora. A comissão investigadora de Senadores diz em uma das páginas – e aqui estão todos os documentos, e quando vocês quiserem consultar aqui estará e vai estar aqui também a apólice de seguro de US$415 milhões. – ***Ricardo Albacete***

Quem fez foi a Aon; me mandou a cópia. [...] Olhem a data: 8 de abril de 2016. Aqui está a Colômbia. Essas são as instruções que dá a Bisa. Quer dizer, quem exclui Colômbia, Peru e põe essa cláusula não é Bisa; é a Aon. Então, eles têm culpa, e você sabe que têm culpa ***– Ricardo Albacete***

O incrível é que aprovaram voos. Venezuela aprovou voos da Colômbia. Brasil aprovou voos da Colômbia, de LaMia, de Manaus, com a equipe colombiana, a Bogotá. A Sétima Liberdade também, mas esse voo não aconteceu. Eu tenho o documento. Quer dizer, não sei por que dá impressão de que essa cláusula não era tida em consideração por nenhuma das autoridades aeronáuticas, nem por Venezuela, nem por Paraguai, nem por Brasil, nem por Bolívia, nem por Colômbia. – ***Ricardo Albacete***

Eu posso dizer todos os voos tinham destino à Colômbia. Existe um voo, que aprovaram aqui no Brasil, esse que eu já denunciei quando começou toda a rodada de regresso à América, que, segundo a forma de calcular, não podia ser feito. A Anac aprovou o de Cabo Verde e todos os voos que se fizeram da Venezuela, do Paraguai, da Argentina, do Brasil. Não foi nenhum direto. Aprovaram um, mas

não foi efetuado e da Bolívia. Todos foram à Colômbia, 13 voos. – ***Ricardo Albacete***

Realizamos outros voos também. Voamos sobre a América, voamos duas vezes com o Atlético Nacional, de Medellín. Várias equipes. E apresentamos a mesma documentação em todas as oportunidades. – ***Marco Rocha Venegas***

Bom, o Capitão Rocha difere um pouco do que eu disse, mas é claro que eu sustento a minha posição. Ele diz "Qual é a exclusão?" Estava escrito, mas não existia, na realidade. Tanto não existia que nenhuma autoridade aeronáutica, em nenhuma das oportunidades que teve de dar essa permissão, todas as autoridades deram essa permissão. Quer dizer, na teoria, o Sr. Marco, o que é interessante, disse: "Bom, todos viram. A Anac, do Brasil, cada vez que pedia, não viu a exclusão, não viu a Venezuela, não viu a Colômbia, não viu a Bolívia, não viu o Paraguai, a Argentina também não viu. A explicação que ele diz é:"Bom, é claro que eles viram." Mas isso não existia, é como letra morta. Então, é claro... existia, é como letra morta. – ***Ricardo Albacete***

Indenização da tripulação – De acordo com os autos da CPICHAPE, a tripulação do voo LaMia CP-2933, formada exclusivamente de bolivianos, foi devidamente indenizada. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

Porque, no mesmo avião, pagam aos tripulantes. As famílias eram os tripulantes, que também não têm culpa de nada, mas as famílias dos tripulantes que também fizeram isso... Aqui estão uns US$650 mil em três meses. Por quê? Porque, enquanto o seguro da aeronave não deixava ir à Colômbia, os pilotos, sim, podiam ir à Colômbia.

Parecia que era o tapete de Aladdin. Isso é insólito. É insólito. Quer dizer: pagam aos que falam que são os criminosos, às famílias dos criminosos, por dizer de uma maneira – eu não penso assim. Desculpem-me. E que Deus me perdoe e as famílias deles, claro, porque eram só pessoas. Então, dizem: "As famílias dos inocentes que iam sentar atrás. Vocês não. Vocês não podiam ir à Colômbia, porque o avião não pode ir para a Colômbia". Agora, os que levavam sim: "Vocês... Vamos ver como fazemos". – ***Ricardo Albacete***

Não há explicação. Pagaram US$150 mil. E eles pagaram imediatamente e pagaram também as pessoas que eram passageiros, não eram tripulantes. É uma coisa totalmente sem base, quer dizer, o Sr. Gustavo Encina, que vocês estão perguntando e também perguntavam sobre as coisas, de como funcionavam, que minha filha dizia também que tinha um contato com o voo. Tudo o único contato que havia eu dizia à minha filha, que ela comentava... Gustavo Encina também morreu no acidente era um paraguaio que tinha... Que estava ali me causando uma péssima impressão infelizmente, para mim. Em Medelim, ele dizia: "Não, sou eu que vou construir isso melhor. Vão pagar mais, eles vão fazer mais barato", e todas essas coisas. Mas ele me comentou isso. No entanto, ele passou a fazer como se fosse um tripulante. E ele, supostamente, aquele que fazia os contatos, tinha os telefones de cada clube. E eu... Efetivamente, para mim, era uma coisa de pouca organização e talvez pouco o montante desse valor. Então, Simon, como vocês chamam, ele negociou nesse dia. Em lugar de fazer uma apólice como era feito anteriormente, até o ano anterior, onde estavam os tripulantes, a família e também os civis e o carro. E, nesse momento, ele se dividiu em duas apólices, não se sabe exatamente por que fez isso. E ele dizia: "Bom, fizemos essas coisas, mas não tem aí a instrução da Colômbia", quer dizer, foi feito isso a partir dos civis e toda essa questão, mas é como se fosse, como eu mencionei, o tapete

geladinho, ou seja, é uma coisa que vou te dar, paguei e acabou. Isso é uma coisa que eu não sei te explicar. Eu acho que isso não tem base. – ***Ricardo Albacete***

Então, é claro, evidentemente, o argumento das companhias de seguro de que essa exclusão não permite o pagamento da apólice é uma exclusão que não existe, mas ele cita aí por tal motivo os seguros não têm absolutamente razão em não pagar porque a diferença entre a apólice que pagaram às famílias da tripulação é que naquela apólice não está escrito a exclusão e nessa, sim. Se partimos do suposto da teoria do Sr. Marcos, que diz que essa exclusão não existia porque ninguém fez caso a ele, ninguém pôs atenção nisso, nenhuma autoridade se importou com isso. Bom, isso foi falado, mas é como se não fosse, é como se não existisse. Então, por que não pagam as famílias? A única diferença entre uma apólice e outra, feitas no mesmo dia, pela mesma agência, pelas mesmas pessoas, mas separadas, uma que tinha responsabilidade civil e a outra responsabilidade das vidas que tinha a ver com os tripulantes. Essa é a cláusula e, se é inexistente, então o pagamento tem que ser feito da mesma forma como foi feito o pagamento das famílias das vítimas que eram dos tripulantes. Esse é um ponto muito importante. – ***Ricardo Albacete***

Orientação da Estratégica permitindo voo para a Colômbia – De acordo com os autos da CPICHAPE, a própria corretora local Estratégica orientou a LaMia de que a "cláusula de exclusão geográfica", desde que a LaMia comunicasse previamente os voos, não prevaleceria. Segue o trecho do depoimento que confirma esse fato:

Não, não, não. A mim não me explicou. Ela, quando ficou sabendo, porque as pessoas de LaMia Corporation... Que essa exclusão geográfica não afetava. Então falaram da estratégica que representava e a estratégica desdisse. Isso é como... Isso está escrito aí, mas não precisa se preocupar. Como se diz, com isso não precisa se preocupar. – ***Ricardo Albacete***

Você me fala... Bom, o senhor do seguro disse: "Não se preocupe. Com vocês avisando nos mande um correio, isso é suficiente". Então, ele mandou duas vezes, três vezes, porque eu não participo disso, mas dessa vez não foi enviado. – ***Ricardo Albacete***

E nessa apólice, estava a exclusão. E aí estava a pergunta da exclusão, e eles não fizeram nenhum tipo de objeção em relação a isso. Na verdade eles nem consideraram isso, ou seja, diziam que nós não tínhamos que nos preocupar e somente que nos avisariam. Então, como ninguém disse isso e não nos avisaram, também a nossa filha, que não pertencia a esse equipe, ou seja, faltou a coordenação entre o voo da Chapecoense, que foi o último, quer dizer, a última hora. – ***Ricardo Albacete***

Essa contradição vinha já, digamos, na sexta-feira, e na segunda já estava voando. Minha filha só soube disso porque ela disse, "me faça, por favor, a fatura, o boleto, para que Alice possa levar até a Justiça dos Estados Unidos", porque a minha filha estava em Miami. – ***Ricardo Albacete***

Ela sabia que havia a cláusula de exclusão porque diz na primeira página, quase na segunda, na primeira ou na segunda página da apólice. Isso está dito. E diz porque a apólice... Aon, que acabou de falar, diz na apólice, quer dizer, o contrato de resseguro é o que coloca a exclusão. É Aon que coloca a exclusão. E, por essa cláusula, ela fica sabendo que não pode ir para a Colômbia e pergunta para Simon: "Olha, o que a gente faz aqui?" "Não se preocupe. Com que

você diga antes de sair é suficiente." Um e-mail: estamos saindo para a Colômbia. E tudo bem. – ***Ricardo Albacete***

Sim, isso é correto. [confirmando a existência dessa orientação] [...] Eu acho que sim, que fizeram. Bom a desordem disso ocorreu, porque não é uma questão: Bom, te aviso que vou saindo... Não é que tenham que fazer, eu dou permissão para que você vá. Bom, não acho que falaram isso. O que acontece é que você me avisa. Você manda um e-mail: Estamos saindo... Estamos saindo para a Colômbia! Tudo bem! [...] Não eu não sei, mas minha filha e o Sr. Marco Rocha talvez, o Sr. Quiroga, enviava ao gerente, ou mandava... Alguém enviava... Nesse sentido havia uma desordem, porque o gerente de LaMia é quem tinha logicamente, quem deveria fazer isso. Pode ser que tenha feito. Eu não sei. Minha filha talvez tenha feito alguma vez, mas talvez a administradora de lá, que se chama Miriam, ou o senhor gerente ou o piloto, ou o Marcos Rocha... A nenhuma autoridade aeronáutica, incluídas as do Brasil, pareceu mau que fosse para a Colômbia. – ***Ricardo Albacete***

Nós enviávamos a apólice como nos entregavam. No tema da apólice também, da restrição da Colômbia, quando nós recebíamos a apólice, nós consultávamos, nesse caso, o Sr. Londoño e Simon sobre essas restrições, e eles nos diziam que as apólices vinham dessa forma by the fault, ou seja, "com defeito", que nós não devíamos nos preocupar, porque isso não estava vigente, e que o que tínhamos na verdade era somente a informação. – ***Marcos Rocha Venegas***

Normalmente, como todas as comunicações, a comunicação, quando é realizada, está com o Jorge Londoño. Eu pessoalmente com o Gen. Vargas fui ao escritório para consultar sobre elas, e ele me informou que ia consultar também a companhia. E quais as normas com que nós tínhamos que nos preocupar, eu perguntava. Ele dizia que não havia nenhum problema. É assim que, quando nós nos

apresentávamos com as nossas solicitações e perguntávamos se estava tudo correto, as apólices viriam depois, depois da solicitação de sobrevoo. Para solicitação de sobrevoo, estavam certificadas as empresas, a aeronave também, e a qualidade, e o seguro, e as licenças, e também toda a checagem técnica. Essas coisas vão adiante em qualquer país para solicitar essas autorizações, essas permissões para qualquer voo. – ***Marcos Rocha Venegas***

Conosco, no caso do seguro, nós temos uma representação por Jorge Londoño, e não havia nenhuma restrição. Nós não estamos restringidos na Colômbia. – ***Marcos Rocha Venegas***

Bom, o tema da Colômbia especificamente como foi dito, Sr Lodoño, nós reclamávamos e dizíamos: Bom, nós vamos voar por toda a Sul América e vamos nos restringir justamente a Peru e Colômbia. E eles diziam: Não, isso é antigo, já vem por várias falhas de outras coisas, mas não tínhamos que nos preocupar com a questão dessas restrições. E é assim que nós apresentávamos a todas as autoridades aeronáuticas da América do Sul: Argentina, Paraguai, Brasil, Colômbia... A nossa apólice era para a aprovação dos voos. – ***Marcos Rocha Venegas***

Eu fiz pessoalmente e eu acredito que a Loredana tinha que fazer reclamações ou solicitações à Simon em inglês. Eu não sei se o fez, mas a resposta seria contextual de que seria por defeito ou essa restrição não existia. – ***Marcos Rocha Venegas***

Como mencionei eu fiz de forma oral, como estou falando aos senhores. Em uma conversa que tinha, eu fazia solicitações e seria mais dessa forma. – ***Marcos Rocha Venegas***

Sim, somente era comunicar a eles e essa restrição não existia. Era somente comunicá-los e aí já estava. [...] Não, eu não tenho especificamente essa informação, mas eu imagino que deveria ser

uma comunicação, talvez por carta, talvez por um e-mail normal... Teríamos que ver dentro das documentações que foram confiscadas pela companhia ou pela fiscalização boliviana para ver se esses documentos existem. Eu não sei, eu não tenho essa informação, mas que se comunicavam, isso sim acontecia. E dizíamos... Eles sabiam muito bem o que estavam fazendo. – ***Marcos Rocha Venegas***

Agora, no caso nosso, da Colômbia, nós perguntamos a um especialista. O especialista nesse caso era nosso corretor de seguros, o Sr. Londoño. Foi perguntado a ele se tínhamos ou não algum problema. Ele disse que não. Ele consultou a Inglaterra, Simon, e disse que não, que não tinha nenhum problema. Enquanto fosse dito para ele, comunicasse ao corretor e era o que a gente fazia. Em nenhum momento foi tratado como se nós não tivéssemos cobertura, nada disso. Se o especialista nesse caso disse que não havia nenhum problema, então a gente entendeu que isso estava certo. Quem estava indicando era um especialista, não era qualquer pessoa, era quem estava cuidando, justamente, de que nós não fizéssemos errado, nesse sentido. – ***Marcos Rocha Venegas***

Irregularidades nas investigações colombianas – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Colômbia investigou o acidente e apresentou relatório. Segundo o relatório, a principal causa do acidente foi a falta de combustível. Ricardo Albacete colocou em dúvida tal investigação, nestes termos:

A investigação vai pela Colômbia por Santíssima Trindade, ou seja, o Pai, o Filho e o Espírito Santo. A Santíssima Trindade, que são aqueles que fazem as normas, as que gerem os aeroportos. E também, ademais disso... Além disso, são aqueles que pesquisam, investigam, e eles vão então... senhores, eu não fiz nada até que

apareceu esse tipo de relatório mesquinho, fraudulento, totalmente cheio de armadilhas. É indigno. – ***Ricardo Albacete***

eles dizem: "O CVR" – que é aquele que grava na cabine, o único que faz a gravação da cabine – "deixou de funcionar quando entrou no espaço aéreo colombiano". Esse, na história da aviação, é o único, digamos, controle que atua dessa forma. [...] E ele foi o único. Ali, o que diziam esses senhores? Na narrativa de explicar o que foi que aconteceu e que ouvem perfeitamente quando o piloto dizia que havia coisas, passando por Bogotá, e que estavam prontos, ou seja, "vamos diretamente à Medellín". E, quando passavam por tal coisa, diziam outras coisas. E como sabem vocês? Como vocês sabem? Como vocês sabem, os senhores da investigação, que na cabine o piloto comentou determinadas coisas, e não aconteceu nada? Quer dizer, eu uso dos meus direitos, onde nós temos o controle da lei. E não levaram em consideração. É uma contradição de tamanha magnitude, que nós fazemos a perícia para fazer determinado tipo de juízo, onde nós temos um relatório, onde nós temos um controle que não gravou e, depois, ele disse que gravou? Como é isso? E ele disse isso no mesmo relatório. [...] Então, esses senhores estão ocultando... – ***Ricardo Albacete***

Nós temos várias gravações que são totalmente distorcidas, podemos dizer. Não sei como. Eu imaginei tudo e fui ali e mudei tudo, ou seja, as gravações são um ato de delito por parte do controle aéreo ao publicar e dar à imprensa isso. Isso está na lei e está proibido, ou seja, é proibido revelar isso em menos... Principalmente de um acidente. E nós víamos nas ruas todas as gravações. [...] Bom, eles sabem o que fizeram. Eles sabem o escândalo que isso produz, que o Governo colombiano, através dos seus representantes, está tapando um crime com essas características. – ***Ricardo Albacete***

Apólice de seguro da Aerocivil – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Aerocivil tem uma apólice de seguro de cerca de 400 milhões de dólares. A seguradora é a própria Aon. Segue o trecho do depoimento que confirma esse fato:

> *Aí está dito, aí embaixo, na primeira página, aí está, a AON. –* ***Ricardo Albacete***

Reunião da Aon e Tokio Marine com Loredana Albacete – De acordo com os autos da CPICHAPE, logo após o acidente, a Tokio Marine anuiu com o pagamento do seguro. Dias depois, desistiu. Segue trecho do depoimento onde se explicita o suposto motivo para a desistência, incluindo a suspeita de oferecimento de uma suposta vantagem indevida:

> *Que se reuniu com a minha filha... Com o Sr. Ney Dario (?)... Ele, que supostamente representa as resseguradoras, irmão da caridade que vem dar uma migalha às famílias. Esse senhor se reuniu com a minha filha, 13 ou 14 – tenho aqui os documentos –, em Madri pedindo... E foram a Londres, AON, representante da Tokio Marine com a minha filha... Cremares (?), advogado nosso, mandou Dr. ?, que fala inglês, para falar com a minha filha. Não me convidaram, então eu mandei dois advogados. E foram para lá e disseram: "Olha Oriana, nós vamos atender esse caso, vamos pagar, mas necessitamos que você declare que você é LaMia Corporation". Nossos advogados disseram à minha filha: "Não, você não é LaMia Corporation, você nunca foi LaMia Corporation, desde o ponto de vista de vista de que atuava como... E você fazia gestões, mas você nem é membro, nem paga e nem recebe salário, você não é nada, você não pode fazer isso." "Claro", o senhor disse a Lorena Albacete,*

"assina aqui que ela é LaMia Corporación..." E imediatamente nós dissemos "de acordo com a cláusula tal, colocamos assistência legal". – ***Ricardo Albacete***

Quem são os amiguitos deles de Londres, o grupo deles? É a máfia. Então, colocavam o advogado deles, e o senhor dizia: "LaMia Corporation tem um advogado que é o mesmo tempo de AON e é o mesmo advogado de Tokio Marine." E iam montar um teatro e dizer: "Bom, aqui está o dinheiro, mas assinem isso, assinem isso e assinem aquilo". Eu falei para minha filha: "Você não é LaMia Corporation, você não pode se meter nisso". Então, claro... esses senhores fizeram assim. – ***Ricardo Albacete***

O que fizeram quando viram que o galo era eu, disseram: "Estamos em uma reunião e nos vemos na Colômbia". Bom, decidimos não pagar pelo contrato; vamos pagar via um fundo monetário, porque evidentemente nós não fazemos nada com pagar as famílias, uma quantidade X para que depois nos apliquem o convênio de Montreal. – ***Ricardo Albacete***

Bom, não podemos porque nos sentamos em Bogotá com o Sr. Marco Rocha e demos instruções que não falasse. "Mas você continua falando! Então, olha, aqui o que tem são US$25 milhões, que é o que foi depositado". [...] "Então, a família está pedindo de 200, US$125 mil a US$13 milhões, mais do que a gente gastou. Há tensão daqui, os gastos nossos, e vão sobrar uns US$8,5 milhões, e assim pagamos vocês. Mas você tem que se comprometer em não seguir, porque tudo o que tiver essas pessoas..." – ***Ricardo Albacete***

Eles não sabem nem onde isso iria parar. Isso fez com que as pessoas começassem a falar. Então eu disse para eles: "Bom, primeiro de tudo: eu não nasci para isso. Em toda a minha vida, eu sofri as consequências de não aceitar isso. Eu vou dizer uma coisa: as famílias não vão receber vocês. Eu não me prestar a convencer as

famílias disso. Eu acredito que o que convém aqui, o que vocês têm ver é que há um... Vocês estão falando de 25 milhões, mas não estou vendo centavos. E há responsabilidades nisso. Então, vamos fazer uma reunião em Londres. Eu estou vivendo em Madri. Vamos fazer uma reunião em Londres e nos reunimos com a Aon e que ponha a diferença desse dinheiro, porque tem pagar às famílias 150 milhões, US$300 milhões, como era anteriormente. Chegando a um acordo, evidentemente, que Aon coloque a diferença. Ela tem dinheiro para isso". – ***Ricardo Albacete***

Bom, Simon Kaye é o pai da criatura. [...] Esse senhor disse: "Bom, nos vemos em Londres e eu falo com a Aon". Um dia me liga: "Vamos à Inglaterra". Não vou porque eu tenho um câncer de próstata, operei ano passado. Eu estava em tratamento então e disse: "Olha, eu não posso sair". Eles foram a Madri e disseram... Comigo, com a minha filha, com advogado – que disseram que tinha que estar presente – e chegaram com uma situação, com uma mudança de atitude, dizendo: "Olha, nós não pudemos falar com a Aon, então viemos ver o que você podia nos dizer". O que eu vou dizer? Isso está muito claro, eu entendo que... "Eu não vou fazer uma declaração para vocês, que é o que vocês pretendem. Vocês vêm com uma proposta?". "Bom, é que nesse momento não podemos, porque, claro, nós não falamos com a Aon, então...". "Saio por essa porta e não quero saber mais nada de vocês". – ***Ricardo Albacete***

Eu quero dizer que eles estão conscientes, absolutamente, absolutamente conscientes de que eles atuaram de uma maneira canalha, e eles sabem. Foram comprar minha consciência, e eu disse que não. E nas cartas, vocês podem ver todas as cartas: "Olha, ou pagam às famílias ou não vou parar até que isso aconteça, porque eu não posso viver com isso". Alex esteve em pessoa, Alex esteve, e também tinha um magrinho, também da Clyde & Co, que ficou

chateado porque eu falei alguma coisa para ele; ele se chateou e disse que Brexit não servia. Eles estiveram comigo dois meses e estiveram com a minha filha também, estiveram com o Marco Rocha em Bogotá e também convidaram o Marco Rocha. Ele pode confirmar. É uma quadrilha, é um bando. E me desculpem se utilizo muito fortemente as palavras, estou disposto a assumir minhas responsabilidades aqui e onde seja. E o que eles querem é deixar de pagar. Todos os anos, em todos os contratos que eu tive, eram US$300 milhões. Eu jamais quis que isso acontecesse. – ***Ricardo Albacete***

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? A Alex-Stovold ... É uma empresa de advogados e do ramo de seguros. É alguém que é responsável por pagar. Ele é isso. Ele é o que está responsável. O dinheiro depositaram para ele e redepositaram para os advogados. Ele é o responsável pelo pagamento. E disseram: "Bom, são 25 milhões." Fizeram um cheque e depositaram na Clyde & Co. E vai lá convencer as famílias. E isso é o que tem. E como eu estou fazendo barulho, eu vim trazer documentos e como eu não me dedico a essas coisas, então, claro... E quando viram que as minhas filhas... – ***Ricardo Albacete***

Eles disseram para mim: "Estamos oferecendo US$200 mil. Dá US$13 milhões. Gastamos US$2 milhões, US$3 milhões no ... entre os aportes. Então, você faz as contas e fica como US$8,5 milhões mais ou menos, eu calculo. E isso é o que podemos utilizar para pagar a você e você nos ajuda a não fazerem mais barulho, a não molestarem mais, a não oferecerem mais documentos e a convencerem as famílias, e a gente sair disso". – ***Ricardo Albacete***

este documento, a minha corporation não quis, na Bolívia. Eu

participei desse documento. É um documento que denuncia as autoridades dos seguros, a Aon e Alex, de um delito público. Quando eu disse a Alex, que esteve em Madri: "Olha, não somente não vou ajudar como também vou denunciar". Então, ele pegou: "Olha, aqui você tem a cópia para que você saiba o que vai acontecer". Então, o homem olhou esse documento que eu tinha traduzido para inglês para dar para ele, porque eu estava preparado para a infâmia, ele disse: "Se esse documento entra na Bolívia", sabe como ele ameaçou?: "a gente não paga as famílias". Então, ele já sabia que comigo ele não ia poder, porque para mim é como se eu tivesse matado a minha filha. Ele disse: "a gente não paga as famílias". E esse documento não entrou. Eu coloquei março deste ano, porque eu quero colocar para ver o que diz o meu advogado, porque não tenho entidade jurídica ou algo assim para fazer isso. – ***Ricardo Albacete***

O que estou comentando e revelando hoje aqui, da tentativa de que eu me convertesse em extorquidor e acompanhasse suas façanhas num ato que ainda não consigo entender, porque eu estive na Inglaterra e eles são fleumáticos, eles não cometem esses erros. Colocar num documento que liberam a LaMia Corporation, a Bolívia, a Colômbia, o Brasil, a todos eles liberam, eles assinam, para evitar qualquer dúvida, para fins do presente documento, os proprietários da aeronave, incluindo a Kite Air Corporation, que é a minha companhia, Ricardo Albacete, não incluindo como liberados. Quer dizer: "Nós não estamos nem aí para vocês". Como seguramos todos, Brasil, Anac, claro, nos convém que tudo isso, a gente não fale disso. Então, como castigo, como repressão, vamos atrás do Albacete e da sua família, porque Albacete e sua família são os que fizeram que nós estejamos reunidos aqui hoje. – ***Ricardo Albacete***

Sim, claro. O senhor, primeiro, Simon escreve dizendo a Loredana, dizendo que as companhias resseguradoras confirmaram que vão pagar, e queria levantar todas as discrepâncias da Colômbia e todas essas coisas. Tem que preparar, tem que se organizar, porque tem pagar e tem se organizar perfeito. Uma excelente notícia. O que colocou tudo a perder nessa operação? A reunião de 14 de dezembro de 2015 quando o Sr. Simon, não sei se foi Simon ou Neil Darvill, junto com o Sr. Alex Stovold, Tokio Marine e Aon, foram à Espanha, na Praça Jacinto Benavente, no centro de Madri, onde eu vivo, e aí, no escritório de Clyde&Co., e aí se reuniram – passei os e-mails aí para vocês. – ***Ricardo Albacete***

Então, em representação de Tokio Marine, resseguradora, o Sr. Simon e o Sr. Neil, não sei qual dos dois, agora não tenho aqui, eles representaram, no encontro com Loredana, se apresentaram no escritório de Clyde&Co na Espanha, e lembro que esse Davis Kyns (?) do escritório de advogados, eles entraram aí e pediram a Loredana: "Olha, como você negociou tudo, a gente gostaria que você fizesse uma declaração de que você representa a LaMia Corporation por tal motivo e você nos nomeia como advogados da LaMia Corporation". Então, minha filha falou: "Olha, eu fiz todas as negociações, mas eu não sou representante da LaMia. O que eu sou é alguém que ajudou a LaMia Corporation a fazer isso porque não teria com quem fazer, e defendendo os interesses do meu pai, que é dono da aeronave. Eu não posso assinar isso e nós temos que assinar um contrato, e o que se revela aqui não pode ser divulgado". É claro que os senhores sentiram mal e disseram: "Bom, estamos agora num problema, a gente ia pagar, íamos reconhecer, mas, claro, nós, tudo do nosso lado, advogados de LaMia Corporation, que era culpada, e nós que somos avalistas somos os mesmos. Faremos com que LaMia reconheça sua culpa e terminamos com isso. E pronto, não pode ser divulgado, pagamos US$25 milhões, sai barato, não

pagamos quase nada e a gente vai para casa". Quando eles viram que eu mando um advogado meu – não é? Tem mais essa –, e faço eles saberem através do meu advogado que isso que eles estão fazendo não é correto, que eles têm que pagar o que corresponde, quando eles percebem que não podem pagar diretamente, é quando eles inventam esse fundo monetário. – ***Ricardo Albacete***

A única pessoa que me contatou com o tema do seguro foi Alex Stovold. Eu tive uma conversa longa, quando aconteceu o acidente, justamente na Colômbia. Assim que eu fique sabendo do acidente...Eu em estava em Madri nesse momento, ao invés de pegar o avião para Lisboa, que era para aonde eu tinha de ir, eu fui diretamente a Medellín e coloquei-me à disposição das autoridades para ajudar com tudo o que fosse possível, na recuperação dos corpos, no reconhecimento dos corpos e de tudo o que se pudesse fazer nesse momento. Aí chegou Alex Stovold e falei com ele. A recomendação que me fez foi a de que eu não deveria fazer nenhum tipo de declaração, de que não deveria falar de nada, de que não deveria mencionar nada de nada, nenhuma apólice, nada. Contactou uma reunião com as pessoas da Bolívia, nesse caso com Vargas. Indicou que não realizasse nem um tipo de declaração, que se mantivesse à margem, que tudo seria encarregado pelo seguro. Ao contrário, permitiram que uma pessoa como Gustavo Vargas fosse preso, que fosse submetido a vexames na prisão. Nesse caso, o seu filho, o Dr. Vargas, foi silenciado. Na verdade, o que estava investigando era sobre matrículas clonadas. Esses aviões estavam sendo utilizados para o narcotráfico. Como ele era o chefe do registro e estava investigando o que estavam clonando, ele foi calado, como no caso da LaMia. – ***Marco Rocha Venegas***

Negociação da última apólice – De acordo com os

autos da CPICHAPE, a última apólice de seguros da LaMia era de 25 milhões de dólares e continha "cláusula de exclusão geográfica". O processo de negociação foi totalmente irregular. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

> *Não, eu tinha uma relação com Graham Bailey, inicialmente. Simon era como um chefe. Aquele com quem eu tinha uma relação era Graham Bailey, que era o coordenador da Air France. Mas ele se aposentou dois anos antes. Inclusive, o penúltimo seguro é de US$300 milhões, que é com Visa também. Esse, quem coordenou fui eu. –* ***Ricardo Albacete***
>
> *Mas o que aconteceu quando o avião volta da África? Não me pagam o avião as pessoas... O avião fica em Beijing. Eu digo: "Não vou devolver o avião para a Bolívia". E é claro que minha filha... O piloto diz: "Bom, vamos colocar o avião para funcionar, senão vai ficar lá perdido". A autoridade boliviana diz: "Está há dois meses e pouco parado". Então aceitamos regressar com avião para lá, aceitamos regressar o avião. E não tenho nada a ver com isso mais. –* ***Ricardo Albacete***
>
> *É claro que não tinha dinheiro e teve que negociar o valor da apólice, porque fizemos uma apólice. E, como não foi paga, quando se submeteu a pagamento, essa apólice... As pessoas que estavam lá antes não estavam... E, quando foram fazer a nova, que estava vigente quando caiu o avião, fizeram de uma maneira muito mal... E colocaram coisa que jamais na vida me foi consultada. E também não foi consultada a minha corporação, porque, nesse caso, minha filha fazia negociação com as pessoas da AON, com os agentes da AON. –* ***Ricardo Albacete***
>
> *Então, não tinha dinheiro. Então, as autoridades bolivianas dizem: "São US$25 milhões?". Minha filha chegou até a US$50 milhões.*

Então, decidiram por US$25 milhões e cobraram como US$50 milhões. Se vocês verem o valor da apólice que foi feita, a última apólice é quase a mesma da que foi paga primeiro, que pagou US$300 milhões, quer dizer, não tem sentido. Então, o que acontece? A AON fez um trabalho muito ruim, colocou coisas que não consultou. Ela não tinha que tomar decisão. A decisão quem tinha que tomar era o cliente. E eu não fui chamado. Então, eu não apareço na última apólice. Eu não tive acesso a essa última apólice. Foi negado esse acesso. – ***Ricardo Albacete***

Não, eu nunca tive... Bom, vou dizer uma coisa: eu via os correios e mandava um arquivo. Eu não abria! Eu não abria porque o sentimento que eu tinha de frustração era muito grande. Quando ocorre isso... Caramba, o que aconteceu? Eu disse à minha filha: "Os meus aviões lá fora... Eu quero vender meus aviões. Eu tenho aviões na África. Eu quero vender, lamentavelmente". Eu devia estar mais metido nisso, com minhas responsabilidades, mas eu tenho que confessar que eu não me dei conta disso, em alguma oportunidade. Mas eu jamais havia permitido que isso... Eu paguei US$300 milhões quando o avião voava. Eu paguei US$300 milhões quando o avião voava! Que necessidade eu teria de ter um avião sem voar por US$300 milhões? A única coisa que eu poderia fazer seria se pisasse alguém na pista. Por que eu iria baixar esses 300 milhões quando eu tinha 300 milhões em um momento que não fazia falta? – ***Ricardo Albacete***

Eu não participei disso, infelizmente. Mas eu nunca aceitaria isso. [...] Eu nunca teria aceitado menos de US$300 milhões. Nunca. Jamais! – ***Ricardo Albacete***

Mas, depois, se pagou a apólice das tribulações, que eu não me lembro exatamente quanto foi, se foi 15 mil mais. Mas, no final, a apólice era de 170, 189, por aí, contra 212. [referindo-se à diferença

de prêmio entre a última e a penúltima apólice, respectivamente] – ***Ricardo Albacete***

Sim, bom, na verdade, a Loredana começou a perguntar porque essa apólice era tão cara. E, digamos, as pessoas, quando LaMia ficou sem apólice, o ..., que é uma empresa colombiana de transporte de passageiros, contratou LaMia em um wet lease, que é aquele que se chama um contrato de leasing aéreo, que está com controle de tribulação. E ali nós temos o transporte desses passageiros, um controle deles. Ali, como não tinha seguro, LaMia suspendeu por falta de pagamento inicialmente. E o que eles fazem? Utilizam o seguro de... Ou seja, quando a minha filha viu esse seguro de... que cobre tudo e que é mais barato, ele reclama, ou seja, solicita a esse senhor e diz a ele "porque que vocês estão cobrando isso porque temos outro que cobre tudo e cobra tanto?" Então, diante dessa discussão, eles diziam que para que não se reconhecesse que eles estariam abusando dos preços, eles estariam se aproveitando da nossa inocência. E ali eles dizem: "Não, mas se vocês querem nós podemos baixar esse preço para que fique mais econômico para vocês". E a minha filha chega a dizer... e disse assim: "Por 50 milhões?" Ela perguntou. E eles diziam: "Sim, por 50 milhões é tanto..." Aí, ela: "25 seria muita diferença". Então, eles não respondiam. Um dia, ele emitiu a apólice, sem a aprovação da minha filha, de 25 milhões somente, e ela tinha dito 50. Mas 50 parecia ok, mas... e ele não passou dessa forma. – ***Ricardo Albacete***

Bom, há um diálogo no qual eles dizem que averiguariam esses 25 mais e nunca responderam, ou seja, o que foi que aconteceu? Eles emitiram essa apólice, e nós não temos essa cópia, ou seja, temos uma cópia resumida, em duas páginas iniciais, que são aquelas que você tem inicialmente. – ***Ricardo Albacete***

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. – ***Ricardo Albacete***

É que a minha filha não recebeu, nem eu. Nós não recebemos um contrato. Esse contrato nós não recebemos. Eu tenho a cópia de quando o Dr. Kremalis, na Espanha, que é meu advogado, pede à companhia que, por favor, forneça o contrato. Ah, eu tenho aqui. A Aon responde... Simon responde que, lamentavelmente, ele não pode dar a carta – eu tenho aqui, não sei se já entreguei –, que não pode enviar porque isso é de responsabilidade da... E ele começa a me enrolar. Bom, eu tenho aqui em algum lugar. [...] É um documento que diz, que responde... Simon responde ao meu advogado: que por isso – bom, como fazem os que estiveram aqui antes, não é? –, não, eu não sei nada, eu não posso dar nada, porque eu não posso, porque eu não posso, porque isso quem tem é a LaMia. Tem que pedir para a LaMia. [...] Onde está a apólice de seguro? A gente nunca teve. A gente teve só a que foi passada para vocês. E aí fala dos 25 milhões. – ***Ricardo Albacete***

Não, até US$25 milhões, não. Ela aceitou até US$50 milhões. Eu revisei os documentos e certamente ela conveio que, se baixasse até os US$50 milhões, isso custaria... E não respondeu, e mandou por US$25 milhões sem perguntar. E depois não mandou a cópia. A gente não sabia que tinha sido US$25 milhões. Eu estava inconformado com isso, e eram seis meses... Em seis meses ia ser mudado outra vez. A gente foi fraco nisso. – ***Ricardo Albacete***

Fizeram um contrato e o Simon disse à minha filha: "É por seis meses? É muito ruim o contrato. É muito mau o seguro." "Mas é o

que tem. Foi o que eu consegui." E dentro de seis meses a gente muda." Terminaram os seis meses e aí estão os e-mails dizendo: "Bom, que pena. Aqui tem uma solidariedade; então, no seguro, dizem que não vão fazer o resseguro, porque isso não é normal. Que continuem seis meses mais e depois a gente arruma." "Mas esse seguro é muito ruim – minha filha disse –; ele me obriga a estar avisando, tem muitas restrições. Eu quero mudar o seguro ao que a gente tinha anteriormente." E o Simon disse: "Não posso negociar. Não consigo, sou muito ruim e não consigo." – ***Ricardo Albacete***

Loredana, fundamentalmente, a relação era com o agente da AON diretamente. Em alguma oportunidade se comunicou com uma Sra. Agamúcio. Desculpe-me, Sra. Agamúcio, se algum dia sair na imprensa e isso possa custar o seu cargo. Ela manda à minha filha o contrato de seguros que eles nos negavam. Olha, eu vou fazer o possível... Depois do acidente, não é? Minha filha: "Vê se faz chegar o seguro de contrato para a gente". Eu tenho contato com ela. Sra. Agamúcio ela se chama. Essa cópia... "Bom, você sabe, eu perdi, não sei onde consigo. Você pode conseguir a cópia do contrato para mim, por favor?" Então, a Sra. Agamucio não consultou, buscou e disse: "Olha, aqui está o contrato". Foi quando a gente viu que tipo de apólice tinha. E aí foi quando a gente se deu conta do tipo de contrato que a gente tinha – minha filha e eu. – ***Ricardo Albacete***

Por que baixou para US$25 milhões? Porque não está autorizado. Que ele demonstre quem deu ordem a ele, por nossa conta, como dono ou por conta da LaMia Corporação, de baixar isso a US$25 milhões. Que ele diga aqui, como eu coloquei todos os documentos. Você me diz: é possível que voe? Tanto é possível que o Governo brasileiro tem estabelecido assim, o Governo brasileiro, o Governo boliviano também. E isso é minha culpa? Isso é culpa da LaMia? Esse é o sistema. – ***Ricardo Albacete***

O que eu li nos documentos, o que se estabelece é que a minha filha começou a negociar, porque os preços eram muito altos e que não parecia se fosse cobrar tanto e que não havia recursos para pagar isso. Então, tentou conseguir melhores tarifas, melhores preços, porque ela achou que a estavam enganando, cobrando muito. Então, começou a negociar, e o que eles fazem é dizer: "Você quer menos? Bom, então, vamos dar menos. Quer menos ainda? Então, vamos dar menos, menos garantias, menos cobertura". Então, eles disseram: "Bom, por esse preço, o que a gente vai dar é um carro velho usado, não é?" – ***Ricardo Albacete***

Lorena não tem certificado de controladora aérea, ela não é seguradora. Você pode perguntar tudo para ela, você pode contactar com ela e ela tem a mesma dignidade que eu tenho. Agora eu vou dizer uma coisa: ela não tem nada a ver com isso, a não ser que ela tenha feito erros ou falhas ou observações que não tomou a tempo ou tomou decisões erradas do ponto de vista administrativo, mas não tem nada a ver com a instância, com a equipe do avião, do piloto, da parte aeronáutica. A minha filha é uma pessoa alheia ao resultado final disso. Claro que se sua filha não tivesse permitido... Se ela tivesse assinado uma apólice de 300 milhões estaríamos falando de outra coisa, mas, claro, que estaria com a frota inglesa parada aqui frente à costa do Brasil para não pagar U$300 milhões. Estaríamos falando de 300, mas eles não querem pagar 25. Sabe o que eu estaria fazendo agora, em vez de me comprar por 8,5 milhões eles me mandariam matar. É isso. Estamos falando errado, estamos errados. O inimigo está em outra parte. – ***Ricardo Albacete***

Bom, com respeito ao anterior que você leu, que tem a ver se o seguro não ia prorrogar ou se fosse prorrogar, porque era mais caro prorrogar, o conteúdo do que eu li eu tenho na minha memória. E a ideia que eu fiz foi... E existe um e-mail. Acho que já enviei, ou não

receberam. E, nesse que eu enviei para vocês, o Simon diz que não consegue que os resseguradores tomem seguro porque existe um tipo de solidariedade entre os seguros, e que o seguro que tem um ano, que não pode terminar os seis meses, que, lamentavelmente, disse que "sim", mas que ele não conseguiria fazê-lo. Então, ele... E o que eu entendo é que ele não pode cumprir com a sua promessa de quando começou a apólice. Ia durar seis meses e, depois, mudar para uma que estivesse melhor. Em seis meses, a gente arruma. Então, nos seis meses, ele não pode arrumar isso. Então, ele começa a dizer: "Claro, se fizer, olha o que vai custar para você." Porque ele, na prática, não podia fazer ou não queria fazer ou não sei qual é o motivo. Ele faz o que convém a eles. Então, naquilo que eles podem tirar mais proveito... Então, possivelmente... Isso é uma especulação da minha parte, claro. O que aconteceu foi... O Sr. Simon colocou as coisas de uma maneira complicada para a minha filha: "Não, não se preocupe. A gente divide em duas partes." Deixou de uma maneira mais fácil para que fosse conveniente para ela para ela não exigir que fosse mudado. O Simon se nega com estilo, não é? "Assim, olha, se você vai fazer, vai ficar mais caro, 80 pra aqui, 10 para lá." E, depois, claro, em outra correspondência que vocês devem ter, aparece perfeitamente onde eles dizem que eles não conseguem para quem enviar essa apólice... – ***Ricardo Albacete***

Minha filha, amo muito a ela. Ela se parece muito comigo. Então, somos muito duros, cabeças-duras. Então, claro, a gente é muito cabeça-dura discutindo as coisas. Ela toma as suas decisões. E a decisão ela tomou fundamentalmente com o Sr. Quiroga, os que iam pagar. Eu não ia pagar. Eles iam pagar. Eu imagino que a minha filha tentou fazer o seu melhor trabalho; tentou fazer e fez o que fez, lamentavelmente. Não acredito que ela sabia que eu não estava de acordo. Todos diziam à minha filha e à minha família: "O seu pai é um idiota. Como US$300 milhões? Que companhia na América do

Sul?" – ***Ricardo Albacete***

Bom, essas negociações foram mantidas por Loredana, no sentido de que tratávamos de manter a mesma apólice que tínhamos antes, mas por uma questão, antes de tudo, de dinheiro. E teríamos que aceitar as condições, uma redução desse tamanho. – ***Marco Rocha Venegas***

Apólice anterior de 300 milhões de dólares, sem exclusão geográfica, apesar de não ter autorização para transporte de passageiros – De acordo com os autos da CPICHAPE, a LaMia tinha uma apólice de 300 milhões de dólares desde o início. Nesse período não podia transportar passageiros por falta de autorização. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

Não é exatamente assim, mas a aerolínea não podia voar com passageiros, porque não tinha autorização. Mas, quando se faz seguro, que, digamos, seria um seguro tão seguro, se podemos dizer assim, não sei se eu consigo explicar bem isso, mas não é que o seguro, digamos, perdão... Não é que o seguro... Há seguro para estar no solo. Certo? E não tem sentido que um avião só esteja no solo. Então, um avião que não voe? Claro. Quer dizer, evidentemente, seguro com responsabilidade civil também constava que podia voar. Em qualquer momento, ele podia ter um convite. Quer dizer, é isso que nós fazemos: voamos com convidados. E isso foi evidente. E eu me lembro, quando nós viemos ao Brasil... – ***Ricardo Albacete***

Bom, nós fomos aí com esse avião e com o Governador de Margarita e também de Bolívar e também fomos até essa cidade – e não me

lembro bem o nome dela. E aí está a Venezuela pertinho. Não me lembro do nome. Mas fomos até lá. Como é o nome? Não me lembro como se chama esse povoado com 100 mil habitantes que está perto de Manaus. Bom, eu não lembro. Ali, já voávamos. Quer dizer, entende? Não se pode ter um seguro somente, digo eu, que seria quando você poderia deixá-lo inválido se você não vai voar. Quer dizer, eu não sei explicar isso. – ***Ricardo Albacete***

Se você vir a apólice, e você conseguir aonde isso está dizendo, eu fico aqui trabalhando como um escravo. Ou seja, é falso. Na apólice não aparece que os aviões vão estar no solo. O que aparece é na negociação. É por isso que ele fala, sabíamos que o avião estaria no solo, e tínhamos esse valor tão bom. Pegamos US$200 mil e tantos com risco zero. Ele faz uma apólice e se afoga numa piscina, e a casa não tem piscina. Não é que o risco não existe. Claro que existe. E, se existe, é para que voe. Tem de voar. O que acontece é que, seguramente, quando você disse a ele "vou voar" ou se você voar, você tem de pagar um extra. Não sei. A apólice não fala. Quanto maior, melhor para que ninguém compreenda e para que. Depois, possa negar o pagamento. Eu não acredito que exista uma apólice de US$300 milhões que custe US$200 mil em que o risco é nenhum. Que responsabilidade pode ter civil se você não pode levar passageiro, não pode voar? Quem pode morrer se o avião não sobe? Não sei se eu me expliquei. – ***Ricardo Albacete***

Responsabilidade da empresa BOA, em razão de CODE-SHARE – De acordo com os autos da CPICHAPE, existe a hipótese de a empresa BOA ter firmado Code-share (acordo no qual duas ou mais companhias aéreas compartilham o mesmo voo) com a LaMia para transporte da equipe da Chapecoense. Nesse caso, teria parcela de responsabilidade também. Seguem os trechos do

depoimento que confirmam essa hipótese:

> *o Sr. Miguel Quiroga recebe um correio de Chinho, da Chapecoense, que acho que morreu. Confirme seu contato pelo telefono tal e coloquem a lista dos passageiros [...] Bom, está na folha que o Sr. C. Moreno, de BoA, recebe a ordem. Eu vou me explicar, BoA... Honestamente, é uma responsabilidade desde o ponto de vista do voo. Do ponto de vista legal, eles têm responsabilidade. Por quê? O contrato foi feito com LaMia saindo de São Paulo com destino a Mendelín e regresso. O que acontece? O contrato está vigente. O Sr. Miguel Quiroga me manda um e-mail, [...] Bom, contratamos a LaMia, a BoA... –* ***Ricardo Albacete***
>
> *Então, o que acontece? O que acontece? O Sr. Quiroga se comunica com Boa, Bolívia, e diz: "Tenho de 74 a 77 passageiros que vão voar, estou pedindo permissão para sair de São Paulo, e não me estão dando". Porque na primeira vez negaram; na primeira oportunidade, foi negada. Então, ele está negociando. Já amanhecendo, de domingo para segunda, ele negociou com Boa e dizem que vai custar US$23 mil. Ele escreve um e-mail –* ***Ricardo Albacete***
>
> *O contrato de São Paulo à Colômbia. Quando Miguel Quiroga fica sabendo que negaram permissão na Anac, ele vê que tem um voo de São Paulo-Santa Cruz de la Sierra regular. Então, chama o capitão que eu não lembro o nome e diz... Porque depois ele comentou comigo... Miguel me despertou na madrugada e me disse que necessitava, que deram 75 postos nesse voo, lugares nesse voo. Então o que fez? Levantou de manhã. O voo que ia sair de Santa Cruz a São Paulo e regressar, mudaram, o 737, e mandaram um 767, que é Miami, que é um pouco mais largo, porque o número de passageiros que tinham vendido não chegava ao número de lugares.*

Então, mandaram um avião maior para que coubesse todas as pessoas da Chapecoense. Então, claro, vocês podem verificar o voo que fez Boa... Qual o avião maior? Não é usual. Obviamente, para dar lugar a todas as pessoas, ele me escreve, tenho aqui em algum lugar, ele me escreve que ele tem contratado com Boa, por US$23 mil, transporte de dez pessoas. Sai mais caro, mas é melhor que outra coisa, porque faz mais fácil o voo. Bom, isso, no direito aeronáutico, significa que é um... E eles têm que responder. O seguro de voo tem que responder. É responsável. – ***Ricardo Albacete***

Responsabilidade da corretora Aon (do sistema de seguro) – De acordo com os autos da CPICHAPE, a corretora AON participou diretamente da emissão da última apólice **"fraudulenta"** da LaMia e, portanto, contribuiu para a ocorrência do acidente. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

Porque todo mundo me fala: "Bom, você... A Colômbia é culpada. De Molina. Não sei quanto... Você quer bagunçar tudo". Mas isso é verdade? Se você busca todos os atores, vai atrás de todos esses atores, seja atrás do seguro da Anac, do Brasil, seja do seguro DGAC, seguro Asana, seguro do civil e o seguro de LaMia, todos, atrás de todos eles está a AON e, possivelmente, porque esse é um negócio... A Tokio Marine é a maior do mundo nessa questão de seguros na aviação. Então, por trás de tudo isso, todas essas pessoas das quais se confabulou, todos, por detrás, estão seguros. – ***Ricardo Albacete***

Isso é muito simples: se a culpa é do civil, quem paga é a AON, Tokio Marine; se a culpa é a nave do Brasil, quem paga é a AON, Tokio Marine; se é a Bolívia quem tem a culpa, quem paga é a AON, Tokio Marine. Então, claro que é necessário, claro que é importante que

todo... Porque, se o dinheiro não chega – da Bolívia –, US$25 milhões, porque lá há 415, na Bolívia... E aqui deve haver US$1 milhão. Então, pode ser que, na Colômbia, haja um seguro para controladores, e aqui haja outro. Então, claro, é preciso haver um controle. Chamem as seguradoras que têm a ver com a Anac, porque a Anac foi a que menos fez, mas foi a que começou com a festa. Quando o avião voltou da África e entrou na América do Sul e fez tudo o que fez, quem recebeu foi a Anac. "Vem sim, venha. Vá. Come. Verde. Não importa que não tenha dois números. Aqui a gente espera". E aí está. Como é possível, digamos, que a culpa esteja em um piloto, quatro senhores da tripulação... Não: a culpa é do sistema total. – ***Ricardo Albacete***

Para mim, o chefe é essa reunião de pessoas de Aon em Londres, quer dizer, essa coisa que tem uma legislação, por isso estão todas as companhias seguradoras em Londres, no edifício, porque a legislação da Inglaterra está para proteger a eles. É um grande negócio. Inglaterra se beneficia muito disso. Esses senhores estão lá. Aqui não tem um chefe que maneja o seguro com Aon ou da agência de aeronáutica, não. Eu digo que o chefe é o sistema – é o sistema. – ***Ricardo Albacete***

Quem tem que pagar é a AON. Sim. Também. A Tokio Marine também. E a AON. E, realmente, o intermediário é aquele que imprimiu o contrato, que introduziu o assunto e que tem a corretora. Fizeram um péssimo trabalho, mas depois eles desapareceram! Ou seja: nem sequer me ligaram para dizer "ah, eu vou me proteger" ou algo assim. Nem diziam nada. "Nem me conheciam", na verdade – diziam. Então, está tudo destruído. Então, não está constando. Então, eles não me conhecem. Depois de pagar milhões e milhões, eles não me conhecem. Ou seja, aqui estão as contas: US$2.321.705. Eu paguei à AON. – ***Ricardo Albacete***

Isso foi uma falha muito grave e sem desculpas por parte da Aon. [referindo-se ao fato de a Aon não ter avaliado os riscos adequadamente] ... Quem está contratando que tem que dizer. Lamentavelmente, a Aon não levou em consideração o cliente. E é isso que está acontecendo. – ***Ricardo Albacete***

Eu quero dizer uma coisa, porque é uma pergunta do Relator, e eu gostaria de contestar. Ele diz: quem tem que pagar? Num contrato seguro, porque, se tem um acidente... Bom, se você passa por um semáforo e tem um acidente, você chama o seguro para pagar. Por isso, você tem uma apólice de seguro. Pode ter muita gente culpada, eu não sei quem são, mas o seguro é quem paga. Para isso tem o seguro. O seguro está feito para quê? Para roubar o dinheiro das pessoas e dar oportunidade, quando tem um acidente, então, na letra pequena dizer: "Olha, tem que ter os olhos azuis", e não pagar? O seguro está para isso. Aqui tem muitos culpados, entre eles, eu, porque eu, lamentavelmente, sou o pai dessa criatura, que começou na Venezuela e terminou, lamentavelmente, com toda a dor da minha alma. – ***Ricardo Albacete***

Uma vez vou dizer não sei o tema, mas eu posso imaginar que, se você pode vender alguma coisa e pode vender algo de menor preço ao mesmo preço, você vai ganhar mais dinheiro com isso. Então, o que ele está fazendo é comercializando com a minha filha, que não tem ideia do que estava fazendo, lamentavelmente para mim, claro. E eu também não sou especialista, mas eu tinha um pouco mais de olho para isso. O senhor diz: não, bom, tiramos 250 e você economiza um pouco. Claro, eles ganham dinheiro nisso. Nós não pagamos a Visa e depois LaMia Corporation não pagava a Visa, pagava a AON. A AON é que ganhava dinheiro. [referindo-se ao processo de negociação da Aon, quando ofereceu uma cobertura de 250 milhões para uma apólice com limite de 300 milhões de dólares] – ***Ricardo Albacete***

Eu respondo da seguinte maneira: se tivesse caído na população brasileira, se o avião tivesse caído no Brasil, como caiu na Colômbia, e tivessem morrido, além do Messi, cem pessoas, outros famosos, se tivesse matado não só os jogadores, mas também a população brasileira, minha pergunta seria para a Anac: você teria uma apólice de US$25 milhões se Messi tivesse voado nesse avião e se voasse no espaço aéreo brasileiro, se tivesse caído na cidade de Belo Horizonte? Essa é a pergunta muito importante que tem que ser feita, porque aqui se fala muitas coisas, mas há grandes irresponsabilidades aqui, há uma grande irresponsabilidade. Se o seguro tivesse pagado? Bom, se tivessem pagado e o escândalo estivesse grande, se, no seguro, tivessem colocado não US$25 milhões, mas US$1 bilhão... Estamos falando de pessoas que têm bilhões de dólares, que acumulam dinheiro e fazem dinheiro sem produzir nem uma batata, nem um fruto. Fazem simplesmente por intermediações e fazem bilhões de dólares, e, quando chega a hora de pagar, eles não se importam com a miséria ou com a dor das pessoas. Eu estou aqui. Poderia ter cobrado e me prestado a essa manobra desse degenerado, e eu não me prestei a isso, e não vou me prestar a isso. Então, imaginem o problema que eu tive na minha casa, porque eu arruinei minha família. Mas não vou receber dinheiro manchado de sangue. Não vou receber. Nem que venha o Papa. Ou cobram da família ou eu cobro. – ***Ricardo Albacete***

Sim. O que acontece é que, logicamente, esse tipo de trâmite feito pela minha filha, de fazer as coisas mais econômicas, porque havia mais apólices mais baratas... Havia uma que resolveu retirar características do contrato. É como se você comprasse um veículo e o veículo ainda tem, por exemplo, buzina, tem faróis, tem determinados tipos de coisas que poderiam ser equipadas. E aí ela pensava em coisas mais baratas, e assim retirariam coisas da nossa apólice. E ali vocês estariam oferecendo, por exemplo, mecânicos e

coisas do tipo. E ali o que aconteceram foram condições que foram colocadas. Infelizmente, o que eu posso dizer a vocês é que minha filha não é uma especialista nisso, de negociar compras, ou questionar, por exemplo, um seguro, porque se requer experiência e conhecimento nisso. Infelizmente, se aproveitaram dessa sua inocência e eu acho que ali ela não poderia se dar conta de que poderia administrar dessa forma, porque a seguradora deveria ter somente a segurança direta e a cobertura total, mas por uma questão de preço não alcançavam isso. Por uma posição profissional, deveriam diminuir então, e nem sequer solicitavam o risco do seguro. – ***Ricardo Albacete***

Sim, eu falhei. Eu falhei, não porque eu não entendia. É porque eu não lia. Então, eu falhei. Eu não lia. Eu estava totalmente chateado e eu não estava de acordo com o que poderia ter esse avião, eu estava cheio de coisas, eu tinha que pagar aos senhores, então eu pensei no que o advogado falou, de ter uma situação como a Espanha. De fato, coloquei uma situação, eu exigia que me pagassem. Ali estavam as iniciais, mas enquanto isso acontecia, o avião não pode ficar aí, e fui parte da LaMia Corporation, e a minha filha talvez... Seria a mea-culpa do avião na América, mas eu não quis saber de nada, e a minha filha, de forma respeitosa, fazia isso, me enviava as cópias, mas eu olhava [...] e mandava para o arquivo, porque para mim é muito trabalho também. Então, por mim é uma questão pessoal mesmo, emocional, porque eu sou uma pessoa também que tem muitos problemas. Nesse momento, para mim, eu já não estava preocupado em analisar isso. Uma vez meu pai disse que a minha irmã me disse: por que ela tinha namorado? Porque ele ainda não tinha esse conhecimento. Ou seja, a mesma coisa aqui aconteceu comigo. Eu não estava nem sabendo, na verdade. Eu não estava sabendo. Eu recebia, mas eu não estava sabendo, e quando eu estava voando, eu estava emocionado, e ali sim eu estaria envolvido. Mas

quando não, eu não estaria envolvido. – ***Ricardo Albacete***

A AON não fez o seu trabalho. Se você é médico e um senhor, que é paciente seu e que não é médico, disser: "Olha, eu não quero fazer o tratamento que você me diz, eu quero tomar sal de frutas, eu quero..." O médico diz: "Sabe como é a coisa? Eu não aprovo isso, porque eu sou o médico aqui e quem sabe de medicina sou eu". No caso, disseram: "Quem sabe de aviação sou eu, quem sabe de seguro sou eu. Então, eu vou falar com o seu pai ou com quem seja. Você está assumindo riscos desnecessários por uma miséria de dinheiro. Então, eu faço o meu trabalho e eu não posso... O seu pai me pagou, durante seis anos, US$2,3 milhões e eu não posso dizer para o seu pai agora que, de última hora, eu não coloquei aquilo pelo que você tanto pagou". – ***Ricardo Albacete***

E, agora, vou a Graham Bailey dizer: "Eu necessito que você me faça o seguro que você..." E ele me disse: "Ninguém na sua carreira pediu que colocasse aquilo que não fizesse falta". E eu disse: "Eu não quero que você me desproteja em nada". E ele disse: "Faça o state of art do documento". E ele fez o meu seguro e o de todos esses anos foram state of art, que se destruiu seis meses antes que acontecesse o acidente. E tragicamente assim é a vida. – ***Ricardo Albacete***

Eu não quis participar. Esse senhor da AON não deveria permitir que nem a minha filha, nem o Papa dissessem a ele que diminuísse aquilo que, desde o primeiro momento que eu contratei, pedi como condição necessária, isto é, que fosse total proteção, absolutamente toda. E eles desconheceram isso, tanto assim que eles disseram que eu não existo, não me copiaram, não me deram assistência legal, e eu não apareço no contrato. O último contrato que tem... Eu não apareço. Eles me tiraram da Kite Air Corporation, da empresa que é seguradora, não me nomearam em nenhuma parte, e eu sou o dono da aeronave. Fazem o registro do casco, da estrutura e não põe o

dono da estrutura como cobertura. – ***Ricardo Albacete***

Eu gostaria que vocês pudessem fazer essa pergunta para a minha filha. Eu não sei. Isso são negociações que foram feitas para pagar. Ele pedia a dinheiro, não importavam os riscos e isso era tudo o que ele fazia. Então, utilizaram a minha filha para ter mais dinheiro para os seus chefes, U$80 bilhões. Ele trabalhou por isso. Bom, muita gente trabalha assim. – ***Ricardo Albacete***

A apólice 2016/2017 não cobria "casco" – De acordo com os autos da CPICHAPE, a última apólice de seguros negociada por Loredana Albacete não cobria o "casco" da aeronave. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

Não, ele não tem o seguro da estrutura, da fuselagem. Como não tem da estrutura, da fuselagem? E na primeira página diz que o valor da aeronave é de... E a fuselagem... Não, não, ainda está na primeira página. Quer dizer, anteriormente, eu não apareço como dono. Há uma cláusula que diz meu advogado: aquele que assinou o contrato do arrendamento da aeronave está coberto com isso. Eu estou indiretamente coberto, mas eles não me reconhecem. São uns farsantes. Não é justo. – ***Ricardo Albacete***

Não é certo. Não é certo. Eles defendem isso, mas, se você vir a apólice, há o casco. A apólice de 300 ou a outra? Todas, todas, todas. Você imagina que a minha filha diga: "Não, olha, segura os terceiros e o patrimônio a gente não segura?". Não faz sentido isso. O preço é o mais barato de todos. Como é possível que você seja dono do veículo e você mesmo diz: "Olha, não faça o seguro para mim, assegure o que há dentro". – ***Ricardo Albacete***

Bom, se é assim... Bom, se foi ela que disse, me parece estranho.

Imagino que significa isso um certo... Minha filha falava vários idiomas, e isso é brilhante. Ela desprotegeu a aeronave por US$10 mil ou por US$5 mil? Não sei, não parece possível isso, não me parece possível isso. Bom, a única coisa que sei é que a apólice... Eu não sou Loredana, sou Ricardo Albacete. – ***Ricardo Albacete***

Eu estou falando o que eu penso, então eu estou respondendo o que ela respondeu. Eu vou defender a minha filha e vou falar o que é correto, mas tudo que vocês estão fazendo de Loredana ela vai responder. Mas eu vou dizer uma coisa: na apólice, na primeira página, aparece valor do casco da aeronave, o seguro cobre casco, responsabilidade civil e guerra. Na primeira página, está dito e diz porque eles enviaram, porque eles já tinham negado isso. Você pode dizer que no e-mail declaravam amor, mas não se casaram. – ***Ricardo Albacete***

Contrato da Chapecoense não foi revisado pela corretora Aon – De acordo com os autos da CPICHAPE, é praxe o envio dos contratos para revisão pela corretora, a fim de se verificar a sua compatibilidade com os termos da apólice. No caso da Chapecoense, isso não ocorreu. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

Deveria ter sido enviado, logicamente. Não sei por que não foi enviado. Mas posso dizer uma coisa: no último voo, em que aconteceu o acidente, ocorreram coisas incríveis. Por exemplo, o General Gamboa mandou um contrato, e, depois, o Sr. Quiroga pediu à Loredana que enviasse outro contrato, porque tinha mudado o valor e as condições. Então, a minha filha manda o contrato. Esse contrato quem manda é minha filha. Ela manda

desde Miami. Claro que Port Horse, minha família tem alguma oportunidade de mandar dali, justamente por causa dessa desordem, por dizer de alguma forma. Então, o contrato a minha filha manda, porque ele pediu. O que ele faz é copiar e pegar. Minha filha manda esse contrato no mesmo dia do acidente. Estamos falando de uma desordem, de uma falta de previsão terrível. Não tem explicação. – ***Ricardo Albacete***

Bom, no meu caso, não, porque eu nunca voei. No caso deles, eu acho que sim. A cada tempo, enviavam coisas e faziam perguntas e havia uma comunicação extensa, avisavam a esse Sr. Simon de muitas relações coordenadas. E eu acho que havia uma determinada amizade nesse contexto. O correto é que eles se comunicavam entre si. "Estamos indo para aqui, depois para lá." – ***Ricardo Albacete***

Não. A primeira vez que nós fizemos um contrato com uma equipe de futebol, que eu me lembre, foi com o The Strongest. Enviamos o contrato para a Inglaterra para que eles vissem de que tipo de time se tratava e quais condições foram colocadas no contrato. Desde que fosse aprovado o contrato, no caso do seguro, nós não enviaríamos mais contratos à seguradora. Então, nós nos baseamos no mesmo texto para os seguintes. – ***Marcos Rocha Venegas***

Supostas irregularidades no processo de certificação da LaMia na Bolívia – De acordo com os autos da CPICHAPE, a LaMia obteve o certificado de operador aéreo na Bolívia em 31 de julho de 2015. Há indícios de que houve irregularidades nesse procedimento. Seguem os trechos do depoimento em que Ricardo Albacete nega tais suspeitas:

No caso da Bolívia, é assim, porque você dá indefinidamente, mas você vai apresentando e, quando, por alguma razão, você não

cumpre, você tem isso suspendido. Mas você não tem que voltar a aplicar, senão você teria que começar do princípio. Mas você tem que manter o comportamento, senão você não se suspende. Isso é normal. – ***Ricardo Albacete***

O Gen. Gamboa é um senhor que eu considero que cometeu um erro no final da sua vida muito terrível ao autorizar e não anunciar a saída desse avião. Eu acredito que é um homem de honra. Até onde eu me lembre, nas visitas que fiz à Bolívia, ele nunca interveio e acha que não causou, acho que causou o contrário, a inibição do filho do Gen. Gamboa para a certificação. A certificação demorou mais que outras, e isso nos prejudicou a todos. – ***Ricardo Albacete***

E eu me lembro de ter falado com o Gen. Gamboa, quanto aos aviões, e disse: "Olha, eu tenho que entregar isso em Madagascar e Serra Leoa". E ele disse: "Bom, eu tenho que dizer uma coisa, eu não posso fazer absolutamente nada, porque eu cheguei a general, o meu filho tem as suas carreiras, eu não posso interferir nisso". E eu acho que o que ele fez foi participar e eu acho que não teria feito. Entre tantas outras pessoas que tiveram que aprovar isso, não é que ele aprovou isso; ele é uma das pessoas, desde o ponto de vista jurídico, que aprovou todas as coisas, como fez o Presidente, pela DGAC, nesse momento, que assinou tudo isso, uma das pessoas. – ***Ricardo Albacete***

Isso é uma canalhice desse Sr. Vice-Presidente, como tantas outras dele. Até onde eu tenho conhecimento, pelo contrário, Miguel Quiroga eu acho que é genro de um Senador boliviano que era inimigo do regime de Evo Morales. Ele teve que fugir e morar no Brasil; acho que morreu também. Não acho que houve influência. Se tivesse havido, e não tivesse gostado dessa aeronave, ou tivesse parecido estranha, não tivesse subido nessa aeronave três semanas antes, porque antes, se subisse... Antes do voo do Messi, foi o voo do

Evo. O Evo também subiu nesse avião. Quer dizer, eu lembro que Marco Rocha me escreveu dizendo: "Sr. Ricardo, contratamos um voo para ir inaugurar um aeroporto que está num local novo e vão o Governador e o Presidente Evo". Bom, chegaram lá, fizeram um espetáculo e, quando terminou o espetáculo, Evo Morales disse: "Por que não vamos nesse?" E subiu o Sr. Linera, Evo e todos os executivos no avião da LaMia e foram a Trinidad. Então, um avião que supostamente não sabia nada dele... Bom, se subiram nele... Quer dizer, os colombianos escutam coisas à distância, porque... E o senhor, esse, não sabia e subiu duas semanas antes. Está na foto! Há fotos! – ***Ricardo Albacete***

Eu não posso assegurar nem posso negar. Não sou LaMia Corporation, não estive metido nisso. Estou falando o que eu acredito, o meu convencimento. Eu acho que não, eu acho que não teve isso. [Referindo-se a facilitações pela DGAC] – ***Ricardo Albacete***

Gostaria de explicar-lhes em que consiste um processo de certificação aeronáutica. Um processo de certificação aeronáutica para uma empresa consta de cinco fases, em que a empresa que propõe operar em certo país, em qualquer país, tem que traçar um processo de certificação, o qual vai em diferentes fases, que, como disse, cumpre cinco fases. O que eu tenho entendido do ponto de vista técnico, a certificação em Venezuela, a certificação em Aruba e, posteriormente, em Venezuela, ambas as certificações só chegaram à terceira fase, não podendo chegar à quarta e à quinta. A quarta fase consiste na fase de demonstração e a quinta fase viria a ser as especificações de operação propriamente ditas e, em nenhuma das duas anteriores, tanto da Venezuela, como de Aruba, teve o avião um lugar para poder completar o processo de certificação. Assim, os aviões são obrigados a voltar para um tema de manutenção e, aí, acontece, por exemplo, quando já estivemos

participando de vários processos de certificação, com determinadas pessoas, esse processo de certificação com uma empresa de voos charter e voos não regulares, porque essa é a medida. Então, essa é a nossa capacidade nesse momento. Tínhamos um avião na Bolívia, tínhamos o conhecimento para poder certificá-lo e por isso que nós analisamos a certificação na Bolívia, porque nós vemos que o mais importante para a certificação é o próprio avião. – ***Marco Rocha Venegas***

Nós cumprimos todos os requisitos que a lei estabelece no regulamento aeronáutico para poder fazer interiorização de uma aeronave. Na realidade, ali estava o filho do General, que não influenciou em nada na determinação da DGAC em impedir que as aeronaves pudessem entrar na Bolívia. Então, cumprimos todos os requisitos estabelecidos de acordo com a regulamentação aeronáutica boliviana. – ***Marco Rocha Venegas***

Não, isso é falso. [referindo-se à declaração do Ministério Público boliviano de que houve irregularidades no processo de certificação da LaMia]. Sobre esse tema, um comentário honestamente político. [referindo-se à declaração do ex-vice presidente da Bolívia de que houve uma negociata na DGAC] [...] O Vice-Presidente de um país tem que dizer que "sim" ou "não", se a companhia tem autorização, que funcione ou não. [...] É que o governo inventou que havia uma combinação com a companhia LaMia. É uma questão internamente política entre o Senador e que, digamos... O regulamento aeronáutico foi feito dentro do mesmo modelo de regulamento aeronáutico. – ***Marco Rocha Venegas***

Ao contrário, permitiram que uma pessoa como Gustavo Vargas fosse preso, que fosse submetido a vexames na prisão. Nesse caso, o seu filho, o Dr. Vargas, foi silenciado. Na verdade, o que estava investigando era sobre matrículas clonadas. Esses aviões estavam

sendo utilizados para o narcotráfico. Como ele era o chefe do registro e estava investigando o que estavam clonando, ele foi calado, como no caso da LaMia. Bom, ele ajudou a LaMia a se certificar, sendo que essa unidade – dentro do que é a certificação – não tinha nada a ver com o tema de certificação. Ele não tinha nem voz para dizer "sim, dei" ou "não, dei" a certificação. Desse modo, foi calado. – ***Marco Rocha Venegas***

Seguradora, resseguradora e corretora tinham pleno conhecimento das operações da LaMia, incluído o transporte de equipes de futebol por toda a América do Sul – De acordo com os autos da CPICHAPE, esses três atores tinham conhecimento pleno das operações da LaMia. Aliás, tanto Bisa quanto Estratégica são meros prepostos da Aon UK. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

Sim, eu acredito que sim. Eu acho que vai... Nós temos outros e-mais, que indicam que "ah, estamos saindo assim", "isso não está funcionando por causa disso e disso...". Eu acho que falhou... Se eu lembro bem, inicialmente avisava-se, ouvia-se "ah, estamos saindo", "vamos saindo" – é o que se ouvia. E nós estamos, sim, conscientes disso. – ***Ricardo Albacete***

Sim, sim, sim. É que eu era... Na verdade tudo começou quando eu fui lá e que os advogados me atenderam, Fabian e também a sua pessoa, também tiveram o prazer de me atender. E eu posso... Claro, levei todos os documentos, eu os tenho. E, efetivamente, todos eles... Eles os têm também. Claro, o que eu vou entregar, porque... Claro, eu não sou muito bem nessa temática de e-mails, mas a minha filha tem tudo isso. E, por exemplo, ontem quando eu pedi a ela que me mandasse esse do voo que foi autorizado pela Anac, o combustível e

tudo isso que foi pago à Petrobras quando chegaram lá no Natal e também no Brasil, em Cochabamba. Então, ela já tinha tudo aí. Então, é claro. Eu posso... Claro... Se aparecem novos documentos... Na verdade, eu não estive com eles, mas eu tenho todas as coisas aí, eu chamo a minha filha, e ela olha tudo, revisa, e ela tem tudo mais organizado. E eu estou certo de que nós temos muitos, muitos correios, muitos e-mails ali, e eu sei que Simon Kaye, de Aon, que era aquele que governava toda a situação, administrava tudo isso, enquanto o Presidente, inclusive, que, como mencionava, o artífice, Simon Kaye ou Simon, como falamos – é o artista disso. [referindo-se à existência dos e-mails] – ***Ricardo Albacete***

Bisa é um fronting e está no documento. Está no documento que eu passei. Aqui é onde diz. Eu ressaltei que a Bisa é um fronting e cobram US$2,5 mil. Está por aqui em alguma parte. Está o e-mail completo. Aqui está tudo. Estratégica, explico melhor... AON foi ilegalizada, de alguma maneira, com alguns problemas na Bolívia. E como AON teve que sair da Bolívia e tinha negócios na Bolívia, contrata a Estratégica como sua representante. Eu tenho os cartões do Sr. Londoño. E essas pessoas com a aon.com. Eles são aon.com. Londoño é um AON. Estratégica é um AON da Bolívia, mas sem o nome AON, porque a AON não podia estar lá, pois havia algum problema anterior. Não sei qual seria. O Sr. Londoño é AON, não é outro. Não é que a Estratégica seja diferente da AON, é um representante, é uma extensão da AON, como a Bisa, que prestou certificado para ir entregar ao seguro, porque a lei boliviana exige que seja uma seguradora boliviana que faça isso. É a AON! São bonecos? – ***Ricardo Albacete***

Sim, seguramente. Bisa se apresentou na foto e sorriu. O Tókio Marine também tinha conhecimento. A Tókio Marine tem que pagar e não quer pagar. – ***Ricardo Albacete***

Comunicado da seguradora Bisa à DGAC – De acordo com os autos, a seguradora Bisa comunica a primeira inadimplência da LaMia em 05 de janeiro de 2016. Registre-se que a LaMia estava inadimplente desde o dia 29 de setembro de 2015. Na segunda inadimplência, nem isso fez. Seguem os trechos do depoimento que confirmam esse fato:

> *A aeronave tem cobertura até que a autoridade aeronáutica não é comunicada de que está sem cobertura. Como se você compra uma geladeira e deixa de pagar a geladeira. A geladeira é sua. O que você tem é uma dívida. Ninguém pode tirar a geladeira de você porque você tem uma dívida. Isso quem tem que fazer é o tribunal. A cobertura do seguro está vigente enquanto o seguro não diga à autoridade aeronáutica, que é quem solicita que o seguro está vigente ou não está vigente. Por tal motivo, quando houve o acidente, o seguro estava vigente. A Bisa pode dizer... É como dizer: o avião está destruído, está escondida alguma parte, mas isso são besteiras, o segura está vigente. Tanto está vigente que DGAC não foi notificada. Não foi pago? É uma dívida. E tem muita gente que tem dívida, que não paga. Não perde nem a geladeira nem o carro, até que seja discutido isso. –* ***Ricardo Albacete***
>
> *A Bisa não fazia nada. Era pau mandado. Era quem servia, quem trazia café e água. A Bisa não pinta nada aí. A Aon é quem manda. É só um fronte. Então, acontece que, se o senhor considerava que tinha que dar um pouco mais de tempo e não anunciar, porque seria como truncar a possibilidade de pagar, se a gente não paga, a gente não voa, então, é preciso que me paguem, porque estou aqui pelo dinheiro. Então, que eles voem, porque a gente precisa desse dinheiro. Então, esse senhor, que é especialista em risco aeronáutico, deve ter dito: "Bom, eu não posso fazer isso, porque estou colocando*

em risco. No dia em que acontecer um acidente, eu não sei, eu não conheço, não sei como me chamam." [referindo-se à segunda inadimplência, quando Bisa não avisa à DGAC] – ***Ricardo Albacete***

Totalmente infundada, porque já disse o Ministro – claro, era o Ministro dos Transportes – disse naquele momento: "Esse seguro está vigente", porque, segundo as leis bolivianas, quem exige o seguro, a cobertura quem pede é o DGAC e quem tem que cumprir é a DGAC. O seguro quem paga é o dono ou a operadora e quem dá é a seguradora. Mas quem pede sou eu. Então, você tem que me notificar, porque sou eu quem peço. Não deixo voar avião que não tenha seguro. Então, a Bolívia não falhou. A Bolívia deixou o seu avião porque a Bolívia disse que tinha. [...] O seguro não estava vencido. O seguro estava vigente. Não temos nenhuma notícia de que estava vencido. A autoridade aeronáutica teria que notificar que não poderia voar. Portanto, sim, poderia voar. É tão fácil como isso. [referindo-se ao fato de que o seguro estava vigente no momento do acidente] – ***Ricardo Albacete***

Suposta relação com a CONMEBOL – De acordo com os autos da CPICHAPE, Loredana Albacete, em alguns e-mails, deixa transparecer que mantinha contato com alguém influente da área de futebol. Seguem os trechos do depoimento em que essa questão foi abordada:

Não, não acredito. [referindo-se ao suposto relacionamento da LaMia com a CONMEBOL] – ***Ricardo Albacete***

Eu volto e repito que todos tinham a razão e consentimento com o falecido, que fazia essa função de buscar os contratos ou fazer os

contratos, eu acredito. [...] Eu acho que era esse Sr. Encina, Gustavo Encina – eu acho que é esse o nome –, que morreu no acidente. Acho que é ele. Ele estava em tudo isso e, inclusive, parece que houve uma discussão com esse senhor em Medellín. – ***Ricardo Albacete***

Se vocês quiserem, eu posso contar uma história que eu acho importante que vocês conheçam. E, bom, já que eu estou aqui, eu estou disposto a gastar o tempo que seja necessário para esclarecer... A Força Aérea Boliviana queria alugar os aviões, fretá-los. Então, eu fui à Bolívia e, como eles vinham num voo que ia para Medellín, claramente eu viajei a Medellín. E lá eu fui de avião, com o Nacional de Medellín, a um jogo que eles teriam, que seria em La Paz. – ***Ricardo Albacete***

Quando chegamos a Santa Cruz de la Sierra, esse voo foi feito da mesma forma, com a mesma distância que foi realizado esse mesmo voo do acidente. Eu me lembro de que eu estava lá na cabine, pertinho. Eu estava ali acordado porque... Quando aterrissamos ali em Cobija, já era a hora, então. E nós fomos depois a Santa Cruz porque esse voo estava autorizado e tudo. Então, chegando a Santa Cruz, nós falamos com os generais e também houve uma proposta tal entre eles. – ***Ricardo Albacete***

Depois do jogo, voltamos. E, na madrugada, depois que terminou o jogo entre o Nacional de Medellín e Colômbia... Depois, quando chegamos a Medellín, diretamente disseram que nós tínhamos que voltar para buscar uma outra equipe da Bolívia para levá-los até Assunção. Eu disse: "Mas nós não podemos voltar, porque temos aí um outro voo de quatro dias, já estamos aí voando e vocês não podem voar novamente". Então, isso gerou uma discussão muito grande de alguma forma. E esse Sr. Gustavo Encina... – ***Ricardo Albacete***

Quando eu vi quatro senhores, eu disse: "Então, esse voo não será

feito, eu não autorizo isso. Eu já digo para vocês que vocês já têm muitos voos voando. Então, não podem fazer um próximo". E eles estiveram de acordo. Nesse contexto, eles diziam: "Claro, realmente, o senhor tem razão em tudo. Isso seria muito inconveniente". Mas eu dizia: "Não façam esse tipo de inconveniente porque estão colocando em risco as pessoas". – ***Ricardo Albacete***

Depois apareceram quatro pessoas, três rapazes e uma moça, e eles diziam: "Quem são vocês?". Eles diziam: "Somos passageiros. É porque nós estávamos em Barranquilla, de Barranquilla para aqui e depois vamos voltar". "E vocês vão como? Conosco?" "Sim, com vocês." "Mas como? Vocês pagaram a passagem num voo charter?" "Sim, viemos com o senhor." "Como?" E discutimos sobre isso. Esses rapazes eram bem grosseiros. E eu depois chamei a atenção e disse a minha filha: "Veja, essas pessoas terão que voltar a Assunção". E, de fato, esse senhor... Eu paguei do meu bolso, mas eles não voaram. – ***Ricardo Albacete***

Então, eu quero dizer que é um senhor infelizmente que era, digamos, pernicioso e estava em todas as operações e que seria aquele homem que tinha tal influência, digamos. Eu não conheço mais do que isso e não acho que haja mais do que isso. – ***Ricardo Albacete***

The Strongest era uma equipe que eu conhecia como seu advogado, que depois foi Secretário da Presidência da Bolívia agora. Ele era também jogador e era Strongest, e conhecia o Gen. Gamboa. Esse General Gamboa tinha uma relação de amizade, contrataram a Strongest e eu acho que é por isso. – ***Ricardo Albacete***

Não, não. Eles estavam dando a entender aí nessa mensagem é que para nós seria uma boa, uma ótima oportunidade poder levar essa equipe e transportá-la e também fazer... ser conhecido com as

demais equipes, já que estava começando a Copa Sul-Americana. [...] Não, não. Talvez está mencionando alguém que talvez começou conosco. [...] Gustavo Ensina era um paraguaio que contratava alguns que voos charters. Talvez, pode ser ele. – ***Marcos Rocha Venegas***

Não, não. Talvez quando fretamos a equipe venezuelana, o Sr... (Ininteligível.) ... pode talvez falar algo, ele pode falar algo talvez. Depois nós desconhecíamos esse mundo do futebol. [...] Não, não é Vicente. [...] Não, não conhecíamos a ninguém da Conmebol. – ***Marcos Rocha Venegas***

Contratação da LaMia pela Chapecoense – De acordo com os autos da CPICHAPE, existem dúvidas quanto à contratação da LaMia. Por exemplo, quem a indicou para a Chapecoense? Como Loredana Albacete chegou até a Chapecoense? Seguem os trechos do depoimento que respondem parcialmente essas indagações:

Bom, vamos ver. Vejamos, eu me lembro de que quando começou isso, o Sr. Vacaflores, que também morreu no acidente, que é cunhado – não é genro, não – do senhor Marco Rocha, se dedicava a conseguir negócios, fechar negócios. E eu me lembro de que ele contratou a Chapecoense, que era um dos jogos que havia e eles estavam ali jogando. Eu me lembro de que intervim e disse: "Nossa, que simpático esse tipo de time". Foi bem simpático. Esses jogadores foram bem simpáticos e eu fiquei meio que... É bem interessante porque eu achava bem bonito aquele jogo ser ganho por essa equipe. E eu criei uma simpatia, mas eu não acho que tenha sido Chapecó que se comunicou com ele, mas sim Vacaflores que se comunicou com Chapecó para poder fazer esse negócio. – ***Ricardo Albacete***

O que nós fizemos é que... Fomos nós, já que fazemos um seguimento já bem próximo do que seria essa Copa Sul-Americana. E nós fomos aos primeiros jogos e víamos as partidas que classificavam e como eles iam se desenvolvendo nas chaves, quem ganhava, qual era classificada Nas chaves, e quem ganhava, qual era classificada, a equipe que era classificada, que jogava ali. A partir dali, nós fizemos vendas para a Chapecoense, para poder realizar os voos à Colômbia, bem como fizemos também às outras equipes, que não consideraram ou não se importaram com a nossa proposta, e a Chapecoense sim, por isso vendemos a eles. [...] Nós que fomos. Nós que os procuramos. – ***Marcos Rocha Venegas***

O que nós fazíamos era enviar um pacote com todas as informações da empresa. Era o que fazíamos, enviávamos nossos certificados de aeronaves, e todas as vantagens que nós tínhamos para oferecer para as organizações de qualquer tipo de voo. – ***Marcos Rocha Venegas***

Sim. Elas foram feitas a Loredana e depois elas que deveriam responder, e elas o fizeram. Mas nós inicialmente enviávamos essas informações todas no momento de ofertar os nossos serviços. [referindo-se às indagações feitas pela Chapecoense quando da primeira contratação] – ***Marcos Rocha Venegas***

Como nós oferecemos às outras equipes, nós oferecemos novamente os nossos serviços. Eu acho que também seria pelo preço, porque estava bem abaixo de todos as outras que poderiam ser oferecidas. [referindo-se à segunda contratação da LaMia] – ***Marcos Rocha Venegas***

A primeira vez que eu quero comentar é que nós contratamos uma empresa brasileira para levar a equipe até fronteira com a Bolívia. Nós tínhamos, então, que pegar o Chapecoense na fronteira, mas

houve um problema com a empresa aérea, porque nós não tínhamos um copiloto. Eu acredito que depois foi feito em um dia e depois, eu acho, que foi por isso. Depois, da nossa parte, não houve nenhum tipo de contratempo. [referindo-se à declaração do ex-jogador Neto de que voo teria sido uma porcaria] – ***Marcos Rocha Venegas***

Relação de amizade com Simon Kaye – De acordo com os autos da CPICHAPE, Ricardo Albacete conhecia Simon Kaye desde 2011. Simon Kaye foi quem sempre tomou conta das apólices da LaMia. Indagado sobre essa relação, Ricardo Albacete prestou os seguintes esclarecimentos:

Sim. Eu conheço toda essa gente. Sim, foi Graham Bailey, Bellen e Simon. Sim. Não. Ele não é meu amigo e não será nunca. Eu, quando estive em Londres, Sean O'Reagan me apresentou a Graham Bailey e com Graham Bailey... Simon é um tipo que está sentado lá e é o chefe, me cumprimentou, "como é que você está?"... Graham Bailey não trabalha com ele. Eu tive um encontro com ele. Ele me disse que era um desastre, mas não diga isso a eles, por gentileza. Tragam-no aqui. – ***Ricardo Albacete***

Não, não acredito. [...] Não, não. Isso a gente não... Não. Essas pessoas não têm coração. Essas pessoas não têm coração. Isso não existe. Em absoluto... É absolutamente comercial. [referindo-se à indagação se a relação antiga poderia de alguma forma ter facilitado a emissão da última apólice] – ***Ricardo Albacete***

Relação de Ricardo e Loredana Albacete com a LaMia Corporation SRL – De acordo com os autos da CPICHAPE, Ricardo e Loredana Albacete exerciam a gestão de fato da LaMia

Corporation SRL. Há vários e-mails, mensagens via chat e documentos que atestam essa constatação. Seguem os trechos do depoimento que abordam essa questão:

> *Bom, o que havia era que nós recebíamos alguns dinheiros que eram destinados para a reparação das aeronaves. Inicialmente, nós recebíamos um apoio para começar nossas operações e o que eles queriam controlar era que esses dinheiros que eles nos enviavam seriam adequadamente colocados naquilo para que eles enviavam, e uma parte disso, o que eles queriam é que nós, com um fluxo de operação que nós tínhamos, que nós fôssemos devolvendo esse dinheiro que inicialmente eles tinham nos emprestado. É por isso que Loredana trabalhou muito em combinação, em conjunto com a diretoria administrativa, para poder ver se seriam pagos os provedores, os fornecedores e também as operações financeiras que tinham.* – ***Marco Rocha Venegas***
>
> *Porque havia... Eles tinham que chegar até o exterior ou tinham que verificar o tema de administração das contas da parte do exterior, que ainda nós não tínhamos conta nenhuma no exterior. Então, nesse sentido, eles administravam, controlavam isso. Eles eram o dono do avião.* – ***Marco Rocha Venegas***
>
> *Porque, por casualidade, eles tinham que Loredana estava ali. Eu acho que ele tinha um outro sócio e pediu que colaborasse nesse sentido, já que eu não estava em Bolívia, estava na Europa, e tinha uma diferença de horário. Então, não nos permitia fazer determinados tipos de coordenação corretamente.* – ***Marco Rocha Venegas***
>
> *Esses detalhes eu não conheço... Justamente para poder abastecer de combustível em qualquer lugar, nós realizamos através desse tipo*

de trâmite em uma companhia em nível mundial, que fornece esses combustíveis. Ela tem a sua central nos Estados Unidos. Para poder cancelar essa empresa... Nós entendemos que não tínhamos uma conta no exterior. Então, Loredana fazia. A partir daí, desses pagamentos que eram realizados, é que nós pedíamos uma administradora um detalhe de gastos para saber exatamente que dinheiro correspondia a ela e qual que correspondia à empresa. – ***Marco Rocha Venegas***

Ao final do depoimento, Ricardo Albacete voltou a afirmar que o principal problema era o "sistema de seguro", que, segundo ele, é perverso e não está a serviço das pessoas. Segue esse registro:

Eu gostaria de dizer que sinto que existe uma espécie de inclinação à coisa pequena. O assunto não tem a ver com a novela. É Simon, não é? Não é uma novela a la grande Simon. É um caso importante que tem que ser resolvido aqui. Falar da Loredana, do Simon, da exclusão da Colômbia, isso é colocar um véu que cobre realmente a verdade de tudo isso. A verdade de tudo isso é que esse sistema, esse mecanismo dos voos aéreos, seguros e tudo o que isso contém é um mecanismo muito perverso. É um mecanismo que tem que ser revisto a fundo, porque não está a serviço das pessoas, está a serviço das resseguradoras, das companhias, das máfias que governam tudo isso. E isso que aconteceu com as famílias da Chapecoense é uma demonstração que serviu para descobrir toda essa imundície, toda essa coisa que acontece por debaixo. E quando chega o momento de pagar, se revisa essa letra, se aqui foi feito isso, se aqui foi feito outra. [...] o problema aqui não é a letra pequena, o problema aqui é a causa grande. A causa grande são as pessoas, são as famílias; essa é a causa grande. Isso não é somente a causa grande, são as famílias que não vão sofrer as consequências do que poderia

acontecer se isso continua como está e isso tem que mudar, tem que mudar definitivamente porque quantas outras famílias sobem inocentemente nesses aviões e podem sofrer as mesmas consequências que essas famílias de Chapecó sofreram? Então, por isso, isso não pode continuar da maneira que está e isso deve ser reivindicado, tem que se plantar uma semente porque isso tem que abrir um novo panorama, um novo panorama da aviação mundial e o Brasil e a Chapecoense devem ser motivo para que comecem uma nova era, uma nova era responsável, séria e que se responda às famílias como deve ser.

No dia 25 de novembro de 2021, a CPICHAPE, após longo período de suspensão de suas atividades devido à pandemia de Covid-19, ouviu **Célia Castedo Monastério.** À época do acidente, ela trabalhava na Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea – AASANA (era técnica aeronáutica civil) e foi a pessoa que analisou o plano de voo inconsistente que foi apresentado pela companhia aérea LaMia SRL no aeroporto de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia.

Nesse contexto, ao menos três questões fundamentais precisariam ser definitivamente esclarecidas, a saber:

- Célia Castedo Monastério cometeu algum erro ou foi omissa ao desempenhar as suas competências?

- Caso contrário, ela poderia ter adotado alguma medida, mesmo que fora de suas competências, para evitar a decolagem da aeronave?

- Se afirmativo, por que razão a aeronave decolou?

Seguem os principais trechos do depoimento:

Procedimento de análise do plano de voo da aeronave LaMia CP 2933 – De acordo com os autos da CPICHAPE, Célia Castedo Monastério fez cinco observações no plano de voo apresentado. Todavia, em que pese as observações, a aeronave LaMia CP 2933 decolou do aeroporto de Santa Cruz de La Sierra. Sobre o procedimento adotado, Célia Castedo Monastério prestou os seguintes esclarecimentos:

> *Para iniciar, quero informá-los que eu queria declarar, como sempre eu falei sobre a minha pessoa, eu não sou inspetora, eu sou uma funcionária simples de trânsito aéreo da Aasana, eu não sou inspetora. Eu já deixei de ser. Essa é a única instituição que tem inspetores. Eu sou somente uma funcionária pública da Aasana, de apoio ao controle aéreo – serviço de informação da aeronáutica.*
>
> *A Aasana trabalha somente com administração de aeroportos e serviços de navegação aérea. As partes de tráfego aéreo, controle aéreo, meteorologias, comunicação e serviços de informação aeronáutica que... Eu trabalhava em serviço de informação aeronáutica. Eu tenho toda facilidade de falar juntamente com os pilotos das linhas aéreas sobre as documentações de aeroportos, ajudas e junto à meteorologia, com as pessoas que trabalham na oficina. Eu sou das informações meteorológicas e comunicações, e de uma parte de apoio ao tráfego aéreo que tem o plano de voo. Mas somente na parte de tráfego aéreo, onde está o registro da aeronave, onde estão as rotas, que é o que principalmente o que nós vemos junto com a Aasana.*

Eu queria dizer que no espaço aéreo nós temos rotas, nós temos que guiar os pilotos, nós temos que guiar os espaçadores em casos de espaço aéreo. Então, esse é o meu trabalho: informar, assessorar, com tudo o que eles precisam, de acordo com a documentação de aeroportos. Essa é a minha função. E um apoio ao tráfego aéreo. Mas eu não sou inspetora, eu não sou autoridade, eu não tenho conhecimento do tipo do avião, das características de cada avião. Eu não tenho conhecimento, simplesmente pela documentação que me apresentam.

O plano de voo se divide em duas partes. A primeira parte é um serviço de tráfego aéreo, da Aasana, que tem esse apoio que dá o controle. Então, com isso, é o que nós chamamos de recepção, como um protocolo de recepção desse plano de voo. Mas não é uma autorização. Então, nós temos que verificar. Essa pessoa responsável pelo turno. Nós simplesmente vamos receber esse plano, nós vamos olhar, como um protocolo de ter recebido, onde havia constado todos os dados do voo, o que vai ser realizado, qual é o tipo do avião. E, em segunda parte, esse plano de voo para emergências. E somente isso. É esse conhecimento que responsabiliza o piloto e a linha aérea.

Então, a minha pessoa ou a pessoa que está trabalhando na parte de tráfego aéreo, que tem trabalhado junto, nós somente somos apoio, nós não temos conhecimento das características do avião, nós não temos conhecimento... E simplesmente é verdade que, se o piloto está botando o plano de voo, se ele está na aeronave, nós não temos conhecimento dessa segunda parte. Nós simplesmente realizamos, recebemos, observamos e recebemos essa pessoa, esse plano de voo, mas a competência de trocar, modificar esse plano ou de apresentar outro, no caso, se você tiver que fazer alguma troca, se não pode ter isso, se nós não estamos de acordo com esse plano de voo, é de outra

pessoa

Então, eu queria deixar essa observação, que é essa primeira, de que nós não tínhamos um procedimento de saída e se combina diretamente com a torre de controle. Isso, como eu estava dizendo, não é uma palavra... Eu estou procurando uma palavra para lhes informar. O piloto pode pedir uma saída direta, sem necessidade de ter uma saída. Isso acontece quando tem muito tráfego aéreo no local, então eles coordenam o tráfego e eles mandam essa saída instrumental. E assim é a observação que eu queria falar. Eu disse que isso é o que eu posso falar, eu posso observar e informar.

A segunda é que... Na segunda pergunta que você fez aqui, eu, como boa funcionária, porque eu assim me considero, eu pedi que colocasse uma segunda alternativa, mas não é necessário, porque os manuais indicam que só precisa colocar uma, mas eu indiquei, como era um voo muito longo, para ele colocar uma segunda alternativa, e ele não aceitou. Então, é uma responsabilidade dele, não é minha, porque ele é que toma a decisão, ele é que é o responsável. E o piloto que está a mando do avião tem permissão para aterrissar em qualquer aeroporto, por qualquer motivo por que precise fazer a descida. Essa é a segunda observação que eu gostaria de fazer.

Outra observação é de que... Todos estão falando da cor da aeronave: eu sabia que ela era verde e branca, depois me disseram que mudou, porque, para segurança, nós temos que ter toda essa informação, e ela tem que ser clara, tem que ser simples, para que nós possamos dar um conhecimento seguro.

A outra observação que eu posso fazer... O nome, eu não me lembro do nome do piloto, não me lembro do nome dele, mas vocês podem colocar de maneira mais clara o nome, que eu não me lembro, mas estava com a licença. Então, com a licença, nós temos uma

segurança da direção da Aeronáutica Civil, porque eles precisam ter essa licença para ter todas as autorizações dos pilotos para levar essa aeronave. Então, eles têm essa responsabilidade dessa linha aérea, então, eles vão revisar essa documentação também.

Eu não tenho nenhum mal cometido, eu simplesmente fiz essas observações, porque no meu trabalho, na parte de tráfego aéreo, tudo estava muito claro: o plano de voo foi transmitido, porque eu recebo o plano de voo para ser imediatamente transmitido para as áreas de tráfego aéreo, para ver as rotas de voo, as velocidades, os pontos de... checkpoints do voo, a frequência, tudo isso estava muito claro. O voo deveria ter sido concluído com outro destino. Com o trabalho que fazemos junto à Aasana com o país de destino, quando ele passa a aeronave para outro país, nós recebemos tudo isso. Então, as outras informações sempre são de responsabilidade da linha aérea e do piloto, do despachante que tem essa informação, que tem esse conhecimento da Aeronáutica Civil. Eu, como funcionária da Aasana, não sou autoridade. Nós, como Aasana, somos prestadores de serviços de tráfego aéreo. A direção da Aeronáutica é que se tem que seguir; é uma instituição que autoriza, fiscaliza todas as aeronaves e os pilotos despachantes e que têm licença. Eles são aqueles que autorizam todos os tipos de voo [...]

É... Eu informei, e isso está no meu manual de funções, isso na parte complementar, e eu insisti durante essas três vezes para que eles façam a troca dessa informação, especialmente na parte de combustíveis. Eu insisti três vezes. E a principal função que eu tenho é a de informar o piloto porque o piloto é o responsável da aeronave de voo, ele é o único que pode tomar as decisões antes de decolar e durante o voo. Ele é o único responsável. Eu informei o despachante para que ele conheça o piloto e informe, e ele é o único que vai tomar essa decisão de troca, de corrigir essas informações complementares.

Isso não nos diz respeito, à Aasana. Isso não está nas minhas funções. A primeira pessoa que eu tenho que informar é o piloto e o despachante. O piloto pode trocar o plano de voo, ele pode decidir. No caso do combustível, ele poderia parar em qualquer aeroporto, parar e carregar o combustível. Ele poderia parar em qualquer aeroporto para abastecer. A decisão é do piloto. Ele pode trocar em qualquer... Ele pode tomar qualquer decisão no voo e em rota. E isso é informado, em rota, à rádio de controle e...

Não. Toda a documentação vem na carteira de voo, que vai estar disposta pelo piloto, pela Aeronáutica Civil, que vai realizar o plano de voo que vai ser apresentado pela linha aérea, pelo piloto, o balanço, o peso, o combustível, a conduta... E a DGAC é que vai verificar isso depois. Eu somente vou revisar o plano de voo. O avião... Eles é que vão revisar toda essa carteira do voo

Não, no nosso manual de funções, a minha função é ver corretamente o tráfego aéreo, assessorar. Em caso de que tenha que trocar algum dado ou se está faltando algum dado no plano de voo, eu tenho que comunicar diretamente à linha aérea, ao piloto e ao despachante. [...] No manual de funções, caso se comente alguma troca, eu tenho que comunicar ao meu superior somente se é do tráfego aéreo, nada mais do que o tráfego aéreo. Essa segunda parte do plano de voo, é comunicada ao piloto, linha aérea, despachante. Eles que têm toda essa informação, não eu

Assim que se faz na Bolívia quando você tem que fazer um informativo sobre uma aeronave que sofreu um acidente, teve algum percalço. E o informativo passa depois que isso aconteceu. Isso se passa um informe para os superiores. E nesse momento, quando temos as observações, não se passa nenhum informativo a nenhuma unidade superior. Isso que acontece depois, sobre os detalhes do espaço dessa aeronave que tem sofrido um acidente. Temos muitos

passos, mas essas informações do plano de voo suplementário para emergência, busca e salvamento

Oficial de ARO-AIS, funções: oferecer à tripulação do voo toda a informação necessária prévia ao voo, com a inclusão dos locais designados para o uso de transporte aéreo comercial, regular, não regular, nacional e internacional, assim como aeródromos de alternativa que são considerados como aeroportos de entrada e saída de voos internacionais; revisar de forma minuciosa o conteúdo do plano de voo apresentado pela tripulação do voo e assessorar os espaços pelo conteúdo do mesmo; determinar com essas atitudes quais são os limites das operações da aeronave conforme as cartas de voo que estão em vigência; proporcionar instruções das últimas horas completas fidedignas; cuidar e se preocupar em atualizar as informações aeronáuticas necessárias às rotas aéreas, as disposições relativas de entrada e saída da aeronave civil que realiza voos internacionais às aeronaves que podem utilizar essa navegação e informações referentes às saídas da navegação aérea e instalações de comunicação e serviço móvel, regulamentos de voo e procedimentos de controle de trânsito aéreo, meios de busca e salvamento, informação relativa à superintendência, como mapas e carteiras de aeronáutica, uma lista feita, inscrita ou impressa pelas regras em vigor, assim como outra informação de caráter urgente que não esteja junto às notas, junto às exposições da aeronave, incluso o estado do serviço e o funcionamento das ajudas visuais da aeronave – ***Célia Castedo Monastério***

Negligência por parte da AASANA – De acordo com os autos da CPICHAPE, mesmo que fugindo de suas competências, a AASANA não adotou providência alguma para impedir a decolagem da aeronave. Registre-se que a aeronave permaneceu no aeroporto de

Santa Cruz de La Sierra por quase duas horas após a apresentação do plano de voo. Sobre isso, Célia Castedo Monastério assim se posicionou:

> ***que medidas que a Aasana deveria ter adotado, mesmo que fora das suas competências, para impedir a decolagem da aeronave?*** *Nenhuma. A Aasana não pode tomar nenhuma medida referente a isso. A Aasana somente presta o serviço de controle aéreo.*
>
> ***por que motivos então responde por negligência e por descumprimento de seus deveres perante o Ministério Público da Bolívia?*** *Eu cumpri mais do que a minha função no que eu tenho aqui no manual de funções que eu devo exercer. Se vocês têm essa informação de me acusar, eu não estou entendendo o porquê disso, porque de todas as minhas funções, que estão explícitas no meu manual, eu não tenho nenhuma autoridade para entender esse tipo de problema. Só faço assessoria da tripulação e dos pilotos, e qualquer informação aeronáutica eles que têm que proceder a respeito disso, não eu*
>
> *Não, eu não teria como fazer isso. Eu não tenho comunicação com eles, eles sempre estão na parte de plataforma, onde estão colocados os aviões. E eu, como os inspetores ficavam na plataforma, eu não tinha acesso. O inspetor do turno estava na plataforma quando a aeronave... e também estava na plataforma. Eu queria deixar bem claro: onde estavam estacionando os aviões... Porque eu fico no escritório. E a comunicação com isso não é bem simples, eles ficam do lado de fora da plataforma, eu não tinha acesso [...] É a primeira vez que eu estava atendendo um voo internacional.*
>
> *Eu insisti, mas ele toma a última decisão, porque o piloto manda junto à ordem do despachante. Então, eles podem materializar, como eu disse anteriormente, eles podem aterrissar em qualquer aeroporto na rota, para descer, por conta de alguma falha mecânica,*

por qualquer tipo de emergência combustível... Então, isso se deve sobre a decisão do piloto, porque o avião poderia voar com menos combustível, porque ele poderia parar em qualquer aeroporto para pegar combustível. Então, não se nega a nenhuma aeronave para descer em caso de alguma emergência, ou em caso de falha mecânica, para descer no aeroporto e abastecer para seguir em frente. [...] Eles estariam revisando o voo. Eles são os responsáveis. [...] Gostaria de declarar que eu não passei nenhum informe à DGAC. A minha informação é a linha aérea, piloto e despachante.

Eu não comuniquei à DGAC. Eu não mandei nenhum informe à DGAC. Eu mandei no dia seguinte do acidente, porque aí, sim, começa a investigação. Eu mandei um informe interno e técnico à Aasana, aos meus superiores, não à DGAC.

V. Sa., por acaso, tinha conhecimento de que um dos pilotos daquele voo tinha participação na Companhia Aérea LaMia? A Aasana ou o DGAC tinha ciência desse fato? Como é possível um conflito de interesse dessa magnitude passar despercebido pelo DGAC ou pela Aasana? *Não. Eu não sabia. Eu não conhecia o piloto, eu não tinha nenhuma informação. Nós somente prestamos serviço de tráfego aéreo. Eu não conheço nem piloto, nem a linha aérea, ninguém, nem sabemos quem está a bordo da aeronave*

De acordo com o Ministério Público da Bolívia, V. Sa. agiu de forma extratemporal, pois só comunicou os fatos irregulares aos seus superiores após o acidente, no dia 29 de novembro de 2016. Então, eu pergunto a V. Sa.: o que V. Sa. tem a dizer sobre a denúncia apresentada por Rubén Marcelo Chavez, Diretor Regional da unidade administrativa da Aasana, em Santa Cruz, contra V. Sa. pelo suposto cometimento de delito de não cumprimento de

deveres e atentado contra a segurança dos meios de transporte? *Marcelo Chavez era Diretor Regional de Santa Cruz. E aí tem a clara intenção de me acusar, como se eu não conhecesse o meu manual, mas eu conhecia muito bem meu manual de funções e minha função, porque eu trabalhei juntamente nessas dependências do escritório. Essa foi uma forma que não tem explicação, por conta dos meus superiores, como eu já declarei, porque, a princípio, ele defendia a minha pessoa e defendia a Aasana. E, logo, de um momento para outro, mudou tudo, e ele começou a me acusar, que se dirigia ao Ministério Público, como nós dissemos, às escondidas, apresentando acusação a minha pessoa*

Para informar-lhe que, durante 30 anos, se eu tenho alguma informação no plano de voo, que o piloto imediatamente vá, e troque, modifique e nos apresente outro plano voo, o que não ocorreu dessa vez. Mas eu não posso insistir para que eles modifiquem, porque eu não tenho essa autoridade. Isso corresponde à linha aérea, ao piloto e ao despachante. Por isso que nunca ocorreu isso antes em 30 anos. Nós temos essas observações ao plano, imediatamente ao piloto, ao despachante. Ele troca essa informação, caso necessário, no plano de voo, o que não aconteceu dessa vez [...] Do meu escritório, eu não vejo os aviões, mas, sim, era obrigação do piloto, para coordenar todos os voos, essa é a sua função, e ver em qual momento ele tem que reabastecer o combustível. Ele pode verificar se é suficiente para ele parar no aeroporto de Bogotá e seguir em frente ou não. Essa é função dele

Mas a DGAC, por exemplo, não poderia permitir se há uma inconsistência no plano de voo. Não tem combustível: não é possível o piloto simplesmente decolar e ficar por isso mesmo. Então, alguém não fez o dever de casa, alguém não impediu que ela decolasse sem um plano de voo adequado, porque, por mais que tenha falado com o despachante, eu

> ***cito assim, alguém deveria ter sido comunicado: "Olha, alertei o despachante três vezes, quatro vezes, e ele disse que não, que não sei o quê, e eu acho que não, a aeronave não vai chegar ao destino, porque o combustível não é o suficiente". V. Sa. não falou com ninguém, só com o despachante?*** *Sim, eu correspondo diretamente para dar essa informação e as observações ao despachante, se o piloto da linha aérea que estão fazendo o voo...* – ***Célia Castedo Monastério***

Conhecimento das inconsistências do plano de voo – De acordo com os autos da CPICHAPE, apenas o despachante e o piloto foram comunicados das inconsistências do plano de voo da aeronave LaMia CP 2933. As demais autoridades da AASANA só tiveram acesso às informações após o acidente. Seguem trechos do depoimento que corroboraram esse fato:

> *Eu informei três vezes à pessoa responsável pelo voo para que falasse com o piloto. [...] À tripulação, ao despachante, à pessoa para requerer as informações de voo, para requerer as informações meteorológicas, e a terceira foi para recorrer à parte tecnológica. Então, eu vi a necessidade. Eu perguntei se eles já tinham falado com o piloto, se eles já tinham conhecimento para que isso pudesse ter sido corrigido junto à tramitação, para que possa passar essa informação no voo. E ele me respondeu que já sabia, que o capitão já sabia e que tinha toda a troca ou toda a informação para fazer a troca por sequência e que eles iriam tomar essa decisão – no voo, não seria eu.*
>
> *Sim, senhor. Somente decisão do piloto e da linha aérea, da comissão aérea. Toda a comissão do voo, as decisões que vão ser*

tomadas, são dele. [...] Não, senhor, em 30 anos nunca me passou uma situação como essa. Não é frequente isso. [...] Mas eu me informei sobre essas informações, porque a LaMia sempre teve esse tipo de problema, isso eu descobri depois.

E, nesses 30 anos que V. Sa. trabalhou, a senhora nunca viu um acontecimento como esse, da aeronave sair assim sem... totalmente inconsistente o plano de voo? Foi a primeira vez? *Não, nunca. Foi a primeira vez* – ***Célia Castedo Monastério***

Responsabilidade do DGAC – De acordo com os autos da CPICHAPE, as únicas pessoas que teriam a responsabilidade de verificar a informação técnica contida no plano de voo, assim como checar as condições do avião e dos tripulantes seriam os inspetores da DGAC. Sobre esse fato, assim se manifestou Célia Castedo Monastério:

A DGAC é a única autoridade que fiscaliza e autoriza, fiscaliza todas as linhas aéreas, pilotos, licenças, segurança. licenças, segurança. E a mesma coisa, que a Aasana nos fiscaliza, ela é autoridade máxima da aeronáutica civil. O meu escritório se encontra muito longe de onde estão os aviões, e a aeronáutica civil sabia, eles deveriam saber que eles teriam que verificar a aeronave. Então, parece que isso deveria ter sido... que isso não cumpriu com o regimento da aeronave, com a documentação que deveria estar a bordo – a carteira que vai a bordo, junto com a documentação de voo.

V. Sa. confirma que essa autorização tramita apenas no âmbito da DGAC e que desse modo seriam os inspetores da DGAC os únicos responsáveis por verificar se as informações que suportavam a autorização do voo correspondiam exatamente àquelas constantes do plano de voo? Logo, elas

seriam os únicos autorizados a cancelar o voo? Correto? Só a DGAC tinha esse poder? *Sim. Correto.*

Então, por que razão... Se V. Sa. conhece, por que razão os inspetores da DGAC não impediram a decolagem da aeronave, dadas as inconsistências do plano de voo? *Não sei, senhor. Eu não saberia dizer para você, porque, como eu disse, 24 horas nós temos inspetores no aeroporto, e eles têm a obrigação de verificar especialmente os voos especiais, os voos táxis.*

Depois do acidente, eu entendi que deveria ter feito um registro de viagens, mas eu não sei que informação continha esse plano de voo. Eu insisto que eles deveriam, sim, fazer a fiscalização na linha aérea nova, especialmente para voos táxis internacionais. Toda informação que vocês têm junto à minha função, junto à imprensa, junto a todo o reconhecimento... Eu não conheço nada das manutenções, eu não tinha conhecimento sobre isso.

Por que razão a investigação realizada pelas autoridades colombianas, após o acidente, não identificou registro algum de inspeção realizada na área de operações da LaMia? Poderia nos explicar isso? *Não, eu não sabia.*

Não, eu não saberia. Seria a linha aérea, o piloto, porque a linha aérea e o piloto são os principais, e a DGAC, mas eu não saberia te passar

no caso concreto, não caberia à DGAC, em atuação conjunta com a Aasana, órgão que prestava o serviço de controle ao tráfego aéreo, o impedimento da decolagem do voo que resultou no lastimável acidente ocorrido? Por que razão nada foi feito para impedir a decolagem? Poderia falar sobre isso? *Primeiro, no contexto que está aqui, eu não aceito o*

plano de voo; eu só o recepciono e transmito ao sistema aeronáutico. E, quanto à DGAC, em ação conjunta com a Aasana, elas são diferentes: a Aasana presta serviço de controle aéreo e somente comunicação com a aeronave, pilotos e junto à (Falha no áudio.)... por frequência, e a DGAC é quem fiscaliza todos nós. Então, eles têm que fazer o plano de voo, autorização, qual o tipo de avião, a linha aérea, o piloto, tudo isso. A Aasana somente presta o serviço de tráfego aéreo. É diferente. A DGAC é a única que pode impedir um voo

Sim, a DGAC funciona regularmente com a fiscalização das aeronaves. Eu não saberia dizer se elas fazem isso regularmente. Essa é uma pergunta direta que deve ser feita à DGAC. Nós sabemos que nós temos 24 horas para autorizar, negar, para qualquer trâmite da documentação de aeronaves, pilotos, observações. Somos inspetores que têm um escritório que funciona 24 horas, mas não sabemos se eles não realizam 100% do serviço deles

o despachante da LaMia compareceu ao escritório da Aasana às 20h20 do dia 28 de novembro de 2016 para apresentar o plano de voo, correto? *Correto.*

Segundo as investigações, a aeronave da LaMia decolou às 22h18 do dia 28 de novembro, correto? *Correto.*

Por que razão nesse período de quase duas horas não se adotou providência alguma para impedir a saída da aeronave, dados os evidentes riscos que apresentava aquele voo? Duas horas! *Teria essa pergunta que ser dirigida para a Direção da Aeronáutica Civil, não para mim.*

Quem V. Sa. acha que deveria estar sendo... respondendo por essa questão do acidente? Quem é que poderia estar respondendo neste momento? *Acredito que a DGAC e a empresa*

LaMia

V. Sa. confirma que os inspetores da DGAC não deveriam ter permitido a decolagem da aeronave sem que houvesse a correção das informações contidas no plano de voo? A decolagem. *Sim.* – ***Célia Castedo Monastério***

Pressões indevidas das autoridades bolivianas – De acordo com os autos da CPICHAPE, após o acidente, Célia Castedo Monastério registrou que se sentia ameaçada pelas autoridades bolivianas, uma vez que tentaram forjar uma explicação para o acidente do voo CP-2933 que não condizia com a verdade. Segundo Célia Castedo Monastério, a LaMia SRL tinha ligações com o governo boliviano. Sobre isso, assim se manifestou a depoente:

No dia do acidente, eu fui chamada para falar um informativo. Eu passei o informativo interno, informando, com palavras simples. Não era um informe técnico. E foi onde um superior me pediu que eu colocasse o meu informativo referente a essas informações, porque isso está dentro das minhas funções, referente à acusação que me disseram. Sim, aqui no Ministério Público, eu tenho uma declaração, mas tudo isso foi reconhecido pela imprensa, porque a imprensa pegou informações referentes aos proprietários, às autoridades, aos diretores da Aasana, de altos cargos em cidades, como diretor nacional e o regional. Então, tudo isso foi investigado, e me comunicaram por isso. Por isso que eu declarei no Ministério Público, aqui, todas essas coisas, porque essas mesmas pessoas que foram comunicadas.

Foi somente uma vez que elas pediram que eu modificasse o informe que eu enviei para os meus superiores. Foi somente esse pedido.

Quem é que pediu isso? *O Diretor Regional de Santa Cruz, por ordem do Diretor Nacional*

Uns dois dias depois do acidente, eu fui chamada diante dos meus superiores e eu apresentei o informe técnico. E, quando eles leram o meu informe, eles pediram que eu trocasse algumas coisas. Eu não soube dizer quais eram as coisas, porque eu me neguei a trocar. Eu falei que eu não iria trocar nada, e isso aconteceu no dia em que eu entrei em contato com o despachante, eu não iria mudar nada no meu informe. Com isso, eu pedi asilo ao Brasil, me coloquei aqui. Em três, quatro dias, chegou uma comissão da paz, onde, sim, tem a central de Aasana, onde se encontra o diretor nacional, e chegou uma comissão de advogados. Em um dia, me fizeram perguntas investigativas, às quais eu respondi durante um dia todo. Em meia hora, me apresentaram o processo administrativo interno, ao qual eu teria dez dias para apresentar a minha documentação da minha defesa. Então, depois disso, eu estava preparando, junto com os meus superiores, os meus colegas de trabalho, toda a documentação para apresentar na segunda-feira, sem esperar muito tempo. Eles prepararam para que eu pudesse apresentar a minha documentação, a documentação para o processo administrativo interno da Aasana. Então, nós continuamos trabalhando no Aeroporto Viru-Viru, quando nós recebemos uma chamada do diretor regional. Por ordem dos meus superiores, ele se dirigiu ao Ministério Público me acusando como responsável. Foi aí que eu nem sabia o que significava isso. Aí os meus amigos verificaram que eu teria que sair do aeroporto e não poderia me dirigir à minha casa, porque eles estavam tratando de me acusar de todo o acidente. Eu não sei por que eu me assustei. A minha família buscou um advogado, e logo eu recebi a visita do advogado, no dia seguinte. Aí ele me deu o conselho de que eu tinha que sair do país, porque eles estavam tentando deturpar tudo isso, para que eu pudesse me

defender, porque a instituição só me deu dez dias para a minha defesa. Então foi com isso que eu tomei a decisão, porque me avisaram que estavam tratando e estavam com ordem de me prender e que eu poderia ser levada presa. Isso foi o que me informaram. Então, eu tomei a decisão, pensando na minha família, de vir até Corumbá, para que eu pudesse fazer as declarações. Eu tenho muitas coisas que ouvi a respeito da empresa. Então eu queria dizer que não me deram a oportunidade de me defender nem de mostrar a minha documentação, como eu disse, aqui no Brasil – ***Célia Castedo Monastério***

Andamento do processo em desfavor de Célia Castedo Monastério na Bolívia – De acordo com os autos da CPICHAPE, Célia Castedo Monastério responde por negligência e por descumprimento de seus deveres perante o Ministério Público da Bolívia. Sobre esse fato, ela prestou os seguintes esclarecimentos:

na data 13 de maio de 2021, o 10º Tribunal de Sentença Policial aqui da Bolívia deu efeito a todas as medidas cautelares, como o departamento de apreensão, dentre outras, pelo efeito que teve, ao efeito do que eu fiz e do que foi acertado pelo tribunal. Portanto, na Bolívia, na data de hoje, estou junto a liberdade restrita e estou plena para entender, me defender e mostrar a minha inocência e juntamente de maneira justa – ***Célia Castedo Monastério***

Eu gostaria de declarar que a minha decisão de voltar à Bolívia para defender a minha inocência junto ao Tribunal de Justiça foi assumida em 15 de dezembro de 2019. Nós temos a viagem autorizando um prazo de 90 dias a partir das datas para retornar ao Brasil. O caso que cumpria com a validade que estava se tornando ineficiente para sustentar os objetivos das autoridades

policiais da Bolívia ter um curso, a minha intenção de continuar seguindo o meu trabalho. A pandemia, desde 2019, paralisou as autoridades policiais do meu País durante esse ano e agora eu pude solicitar uma segunda licença para viajar. Eu tinha uma autorização com um prazo de 90 dias para retornar ao Brasil. Nós estaríamos aqui de março de 2021 até junho de 2021, e foi precisamente nesse período desse tempo que eu trabalhei juntamente ao tribunal, junto ao Distrito Judicial da Bolívia, acerca e me permitiu trazer o meu direito junto às autoridades intencionadas aqui no meu país – ***Célia Castedo Monastério***

Eu devo apresentar, na data de 19 de setembro de 2021, uma declaração voluntária para ser extraditada novamente à Bolívia de maneira imediata. Essa é uma decisão minha, que foi formalizada ao Supremo Tribunal Federal por meio de um pedido de providência para essa extradição voluntária e simplificada, de acordo com a Lei de Migração brasileira e o decreto de promulgação do Acordo de Extradição entre os Estados Partes do Mercosul com a República da Bolívia e do Chile. Esse trâmite, em caráter de urgência na data, ainda não foi atendido porque esse é o meu direito – ***Célia Castedo Monastério***

O 10º Tribunal de Santa Cruz de La Sierra, aqui na Bolívia, determinou levantar todos os cargos e mandados de apreensão... Na data 13 de maio de 2021, o 10º Tribunal de Sentença do Distrito Judicial de Santa Cruz, Bolívia, deixou em seu aspecto todas as medidas e pilares, como datas de apreensão a cargas, entre outros. O prefeito... Da revelia e foi aceitado solicitar ao Tribunal. Portanto, na Bolívia, na data de hoje, eu sou uma cidadã que goza de liberdade irrestrita e de garantia plena para me defender e mostrar minha total inocência, a cargo justamente do que estou sendo acusada, relativamente, precisamente ao acidente desta aeronave e junto à LaMia. O advogado também apresentou o informe final e

> *está preparando toda a minha defesa, essencialmente junto com o informativo final do acidente da LaMia aqui na Colômbia, onde eles declaram que eu atuei de maneira adequada* – ***Célia Castedo Monastério***

No dia 08 de dezembro de 2021, a CPICHAPE, após longo período de suspensão de suas atividades devido à pandemia de Covid-19, voltou a se reunir para ouvir **Robert Wilson, Diretor de Subscrição da Chubb Global Markets.** À época do acidente, mencionada empresa fazia parte do rol de resseguradores da aeronave da LaMia SRL.

Seguem os principais trechos do depoimento:

Envolvimento da Chubb Global Markets – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Chubb Global Markets compunha o rol de resseguradores da última apólice emitida em favor da companhia aérea LaMia SRL. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

> *a Chubb está disposta a apoiar o Líder de Subscrição, apoiar as famílias das vítimas do acidente investigado por esta CPI, dentro dos limites do seguro. A Chubb já pagou US$280,4 mil para o fundo humanitário e está preparada para pagar US$281.250, até o limite, para apoiar essa iniciativa. A Chubb nunca negou ou disputou a responsabilidade com relação ao seguro contratado e trabalha com a Tokio Marine para achar formas de compensação adequadas. A parte do risco da Chubb é relativamente pequena. Ela não é um parceiro que toma decisão com relação à subscrição desse risco ou a*

como lidar com as declarações. [...] Estamos dispostos a apoiar a Tokio Marine, a chegar a um acordo com as famílias; e já pagou uma grande proporção do seu limite para o fundo humanitário.

A Chubb tem uma posição que garante o resseguro de acordo com a parte não ativa ou que não esteve envolvida no processo de seguro e também não existe nenhuma obrigação que está definida no acordo. Não há envolvimento nenhum nesse processo, a não ser o apoio que damos na Tokio Marine para tentar chegar a um acordo adequado e pagar as quantias que foram solicitadas. Para responder a essa pergunta específica, nossa parcela é muito pequena. Temos um 1,125% dos US$25 milhões, que é o limite. Isso corresponde a US$281.250. [...] A Chubb não tem participação ativa, não é um participante ativo nesse processo. Estamos basicamente dando suporte ao mercado de Londres.

Constituição do "Fundo Humanitário": De acordo com os autos da CPICHAPE, a resseguradora líder Tokio Marine constituiu um "Fundo Humanitário" para indenizar os envolvidos no acidente do voo CP 2933 da LaMia SRL. Seguem alguns esclarecimentos prestados sobre esse tema:

Essa não é uma decisão na qual a Chubb esteve envolvida. Não tenho conhecimento disto. [...] A Chubb está disposta e vai indenizar as vítimas de acordo com o fundo humanitário. [...] Nós damos apoio para qualquer esforço para indenizar e aliviar a dor das famílias, mas não nos envolvemos diretamente no processo de tomada de decisões. [...] nós fomos informados da decisão, mas não participamos dela. [...] Nós apenas estamos familiarizados com o limite da nossa política, que é o que estamos dispostos a pagar na apólice. [...] Sujeito ao limite da resseguração da qual participamos.

[...] Como resseguro, não nos envolvemos muito nessa decisão em relação a quanto é coberto, quanto é vendido ou comprado.

Eu não estou ciente dessas diferenças e variações. E a Chubb, na posição em que se encontra, como mercado estrangeiro, é um consórcio que não tem atividade de seguradora, nem de resgate, de reclamações. Então, não temos todos os detalhes dessas informações o tempo inteiro, mas, como seguradora, estamos dispostos a pagar até o limite máximo da apólice. E nunca negamos a responsabilidade na política de resseguro e vamos apoiar a Tokio e todos os seus esforços para resolver isso.

Então, a apólice que nós asseguramos como um participante não ativo, apenas acompanhando, US$25 mil, sendo 125% dessa parcela, estamos dispostos a chegar a essa quantia total. [...] Então, nós não estivemos envolvidos nessa decisão em relação a como são as quantias e a como o fundo é organizado. Então, não posso comentar quanto ao lado da Tokio Marine e suas atividades. [...] Não nos envolvemos nesse processo. [...] Estamos dispostos a pagar 1,125% dos US$25 milhões, que é o limite do resseguro que foi escrito da nossa parte. [...] Eu não tenho conhecimento dessas duas outras apólices. Nós participamos da de US$25 milhões que está no contrato.

Conhecimento das negociações conduzidas pela corretora AON – De acordo com os autos da CPICHAPE, Simon Kaye, corretor da AON, por diversas vezes, declarou que levaria o assunto relativo a última apólice aos resseguradores de Londres. Todavia, segundo o depoimento prestado, a resseguradora Chubb não tinha ciência dessas tratativas, como segue:

A Chubb, como uma das resseguradoras, tinha plena ciência das tratativas feitas entre a corretora AON e a companhia aérea LaMia acerca da última apólice de seguro? *Não.*

Em algum momento V. Sa. ou a empresa de V. Sa. foi perguntada sobre essa questão da equipe de futebol? *Todas as nossas atividades em Londres teriam sido realizadas pela Tokio, em nome desse consórcio, em nome das resseguradoras na verdade. E nós somos um consórcio com uma parcela muito pequena das ações. Então, nós não estamos envolvidos nessas discussões.*

A empresa de V. Sa. recebeu, em algum momento, informações sobre operações da LaMia, ou isso ficava apenas no âmbito da Tokio Marine? *Todas as negociações foram com a Tokio Marine.*

a Chubb tinha ciência de que a companhia aérea LaMia operou por mais de seis meses transportando equipes de futebol em toda a América Latina, inclusive para a Colômbia, com a anuência da corretora Aon, da seguradora Bisa e dos resseguradores de Londres, conforme documentos acostados nos autos da CPI? *A posição da Chubb sobre isso é um pequeno papel de apoio no consórcio liderado pela Limited com a Tokio Marine. No meu entendimento, a Tokio Marine, só ela, teria sido responsável por essas discussões. Então, não.*

a Chubb tinha ciência de que a companhia aérea LaMia chegou inclusive a enviar contratos de voo firmados com a equipe de futebol para serem analisados pela corretora Aon, conforme documento acostado também na CPI? *A Chubb não estava ciente disso. [...] Não é só uma questão do tamanho da nossa participação; a estrutura pela qual aceitamos esse risco, em contratos de consórcio, nós delegamos toda a autoridade de subscrição em primeira instância para a Liberty, mas a Liberty que*

lidou com essa questão do resseguro. Eu não posso comentar sobre o nível de conhecimento deles, mas a Chubb era um participante silencioso, com uma pequena parcela. [...] Então, nós não teríamos confiado na líder, porque havíamos delegado a autoridade para a Liberty. Então, a Liberty teria sido, na primeira instância, a resseguradora que confiaria na Tokio Marine. Nós já havíamos delegado a autoridade para a Liberty.

Definição do valor da última apólice – De acordo com os autos da CPICHAPE, a última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL foi de apenas 25 milhões de dólares, em que pese a referida companhia ter passado a transportar equipes de futebol por toda a América Latina. Seguem os trechos do depoimento em que tal questão foi abordada:

A Chubb, como uma das resseguradoras, saberia nos explicar por que razão o valor da última apólice caiu de US$25 milhões, justamente quando a companhia aérea LaMia passou a transportar equipes de futebol por toda América do Sul, incluindo a Colômbia, com a anuência da corretora Aon, da seguradora Bisa e dos resseguradores de Londres? *Não somos capazes de explicar por que esse limite foi oferecido ou estabelecido pela Bisa ou pela Aon. [...] Como já sabem, nós não nos envolvemos nem um pouco nessa situação. Então, por isso não é possível responder a uma situação hipotética assim.*

No dia 17 de fevereiro de 2022, a CPICHAPE voltou a se reunir para ouvir **Plínio David de Nes Filho, e**x-Presidente da Chapecoense, **Nei Roque Mohr,** Presidente da Chapecoense, **Alex Passos,** Vice-Presidente da Chapecoense, e **Antônio Carlos Ferreira**

de Sousa, Vice-presidente de Logística e Operações da Caixa Econômica Federal.

Seguem os principais trechos do depoimento:

Termo de Parceria e Risco de Imagem – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Caixa Econômica Federal, por intermédio de sua subsidiária, a Caixa Seguridade, firmou termo de parceria com a Tokio Marine Brasil para exploração do mercado de seguros residencial e habitacional, a partir da constituição de uma terceira empresa. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

> *A Caixa, como empresa pública, segue todas as regras de governança, definiu seu planejamento estratégico, já desde 2019,a expansão e a complementação de seus negócios... ... razão pela qual ela buscou parceiros estratégicos que tinham posicionamentos relevantes na atuação desses negócios complementares, e o negócio de seguros foi um deles. Nessa busca de parcerias, a partir dessa definição estratégica, há um rito de governança estabelecido pelas companhias. Aí tanto a Caixa, que é a controladora, como a Caixa Seguridade, que é quem de fato fez a parceria com a Tokio Marine, com a Tokio brasileira. Em relação ao contrato em especial das empresas relacionadas à Caixa, nenhum conglomerado conhece esse contrato nem é parte dele.*
>
> *Na relação contratual de parceria com a Caixa e a Tokio Marine, todas as diligências de governança foram cumpridas, que preveem praticamente oito etapas. Na primeira, você define isso no seu planejamento estratégico, depois você torna pública essa competição ao mercado, através dos fatos relevantes de mercado. Isso é*

supervisionado pelos reguladores, Susep, no caso, o Banco Central, a Sest, que é a controladora das estatais, o TCU e a CGU acompanham esse processo. Após o momento em que você joga isso ao mercado, os competidores, todos eles, de forma ampla e transparente, apresentam as suas propostas, e essas propostas, ao chegarem à Caixa, são submetidas ao conglomerado, a um rigoroso rito de devida diligência, de governança, para se identificar se há aspectos importantes que possam obstruir essa contratação. A partir desse processo de devida diligência, seguem às áreas técnicas todas da Caixa. Com a competidora que chegar ao final com a melhor proposta, com melhores condições, é firmada essa parceria, dentro do rito de governança, aprovada em todos os ritos de governança e, a partir daí, também submetida a todos esses órgãos reguladores. Então, do ponto de vista comercial, todas as diligências de governança foram cumpridas. E, no contrato específico de resseguro das companhias citadas, a Caixa não conhece contratos, não é parte, razão pela qual sequer pode se manifestar sobre isso.

Como banco de todos os brasileiros, a Caixa, assim como as empresas do conglomerado, tem o compromisso de prestar serviços de qualidade para todos os seus clientes. Por isso, segue regras nacionais e internacionais para firmar contratos, estabelecer parcerias com seus diversos setores da economia, atos esses que são escrutinados pelos diversos órgãos de controle, fiscalização e regulação do país – TCU, CGU, Banco Central, a Sest, a Susep e a CVM especialmente.

Em janeiro de 2021, a Caixa Seguridade, empresa controlada pela Caixa, e a Tokio Marine S.A., que vou chamar aqui de Tokio Marine Brasil, fecharam um acordo comercial com a criação de uma nova seguradora para atuar no ramo de seguros habitacionais e residencial na rede de distribuição da Caixa para os próximos 20

anos. Com essa parceria, as duas instituições deram um importante passo para o fortalecimento na qualidade dos serviços prestados aos clientes da Caixa. Para tanto, todas as condições necessárias ao fechamento dessa operação foram cumpridas, especialmente aprovações regulatórias, constituindo-se, assim, uma nova seguradora, a XS3 Seguros S.A., Caixa Residencial. Para consolidar o acordo, a Tokio Marine subscreveu um aumento de capital na XS3 Seguros no valor total de 1,5 bilhão, o qual foi amplamente divulgado pelo mercado. Portanto, afirmo que todas as parcerias seladas pelo conglomerado Caixa são feitas em estrita observância à legislação aplicável, sob as regras de governança e compliance que garantem o interesse público, o sucesso do acordo e a qualidade dos serviços prestados aos clientes Caixa.

Sobre o caso específico do tema da CPI, do resseguro da aeronave LaMia, envolvida no trágico acidente que vitimou jogadores e dirigentes da Chapecoense e jornalistas, quando se dirigiam à final da Copa Sul-Americana de 2016, na Bolívia, esclareço que nem a Caixa nem as empresas do conglomerado têm qualquer conexão com os contratos de seguros e resseguros em questão, desconhecem os termos e condições desse instrumento ou de qualquer outro acordo comercial firmado entre as empresas envolvidas.

Bom, decisões estratégicas nos últimos anos levaram à decisão de fazer uma reestruturação do braço de seguros da Caixa Econômica. A Caixa Seguridade é uma empresa relativamente nova, foi criada em 2015, justamente pra tocar essa restruturação. Havia ali um razoável consenso de que precisávamos dar mais foco ao negócio de seguridade, ampliar a governança, e, com essas premissas, nós tocamos esse projeto de reestruturação. Como todo processo de reestruturação estratégica, de parceria estratégica, a gente segue ali manuais normativos internos que são construídos seguindo orientações de órgãos fiscalizadores, a exemplo do TCU, da CGU e

também da Sest, Secretaria do Ministério da Economia. E a gente, nesse manual normativo, nesse documento interno, constrói ali um passo a passo muito criterioso para seguir. São várias fases. Aí já entramos na resposta da pergunta B. A gente segue ali um passo a passo muito criterioso. E assim fizemos por meio de um processo competitivo amplo no mercado brasileiro. Há um chamamento. Então são fases que são vencidas nos mecanismos de governança da Caixa Seguridade, Comitê com Partes Relacionadas, Comitê de Auditoria, Conselho Diretor, Conselho de Administração, e por aí vai. Nesse passo a passo, entre eles, há a aprovação de estratégia e a aprovação de avaliação econômico-financeira, e há também um processo de checagem desses potenciais parceiros. Dito isso, a gente fez um chamamento amplo no mercado brasileiro. Vieram "x" número de empresas. É importante demonstrar que criamos ali uma tensão competitiva, para maximizar o valor dessa oferta, que é exclusividade de produtos de seguros no balcão da Caixa Econômica. E aí a Tokio Marine, dentre os potenciais parceiros, dentro dos critérios estabelecidos e da checagem realizada, logrou-se vencedora desse processo competitivo.

Nesse processo de diligência, que é uma etapa do processo competitivo, essa checagem foi feita. Ela foi feita no momento da assinatura, ela foi feita no momento do fechamento da operação também. E, dentro dessa checagem, não foi detectado nada que desabonasse a Tokio Marine Brasil. Ela cumpriu todos os critérios para que estabelecêssemos essa parceria.

Não, não, não. Não foi levantado em nenhum momento dessas autorizações prévias dos órgãos reguladores. Em relação a essa checagem que é feita seguindo os nossos manuais normativos dentro da legalidade, ela é feita junto à Tokio Marine Brasil, não há a necessidade de subirmos para o seu acionista no Japão. Essa

checagem é feita com relação à empresa aqui no Brasil. Só para esclarecer, a Tokio Marine Brasil é nossa sócia em uma empresa que criamos em conjunto. Então, nessa parceria que está sendo mencionada aqui, a Tokio Marine não tem contato com o balcão da Caixa Econômica. O que foi feito foi uma construção de uma empresa chamada Caixa Residencial, e essa empresa, sim, detém o direito de atuar no balcão da Caixa, 75% da participação dessa empresa, entre ações ordinárias e preferenciais, são da Caixa. Nós temos ali os mecanismos de governança para atuar dentro dessa empresa, além da própria Susep, que regula a Caixa Residencial. A Tokio Marine Brasil é apenas uma das acionistas dessa empresa, detendo 25% de participação entre ações ordinárias e preferenciais.

O SR. IZALCI LUCAS (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - DF) – V. Sa. ou alguém da Caixa conhecia que a Tokio Marine Inglaterra, que também, por sua vez, tem por sócia majoritária a Tokio Marine Japão, tinha relação com essa questão da resseguradora da Chapecoense?

O SR. HEBERT LUIZ GOMIDE FILHO – Não, não sabíamos. [...] No processo de checagem, nós não detectamos. A Tokio Marine Brasil cumpriu todos os requisitos necessários e não foi detectado nada que desabonasse a Tokio Marine Brasil no espectro do objeto aqui de que estamos falando. [...] Em relação aos contratos, como o senhor mencionou, um dos motivos dessa reestruturação que nós fizemos foi justamente trazer contratos mais modernos, mais parrudos, que trazem as cláusulas de praxe, de possibilidades de saída, com opções de compra, opções de venda, com cláusulas de multa e penalidades de forma recíproca, se necessário for acioná-las. Então, isso está no contrato. A gente não pode entrar muito nos detalhes aqui do contrato por questões de confidencialidade, mas já foi disponibilizado para os senhores. Em relação a essa questão, nós estamos avaliando. Sem dúvida nenhuma, vamos envidar os

melhores esforços dentro da legalidade para apoiar esta CPI.

Em relação ao processo competitivo, onde mencionamos aqui os critérios rígidos para a escolha do parceiro, realmente nós não detectamos, não foi encontrado nada que desabonasse a Tokio Marine Brasil. Foram cumpridos... Ela cumpriu todos os requisitos necessários e logrou êxito nesse processo competitivo. A partir daí, estabelecemos essa parceria. De novo, é uma parceria em que a Tokio Marine Brasil não tem um contato direto com o balcão da Caixa e, sim, uma relação de sócio em que criamos a Caixa Residencial; e a Caixa Seguridade detém 75%.

Em relação à sinistralidade e à venda de produtos da Caixa Residencial, ela é uma empresa independente, ela tem todas assuas instâncias de governança. Nós da Caixa Seguridade, enquanto holding de seguros, acompanhamos o dia a dia dessa empresa por meio dos mecanismos de governança, seja por executivos indicados pela Caixa Seguridade, seja por membros do conselho de administração, fiscal, partes relacionadas indicadas pela Caixa Seguridade. E essa empresa prima pela excelência, já tem um pouco mais de um ano de funcionamento, é uma empresa muito nova, mas tem uma excelência tanto de atendimento junto aos clientes da Caixa como também em relação aos produtos – lembrando que essa empresa não tem produtos de vida, é uma empresa de produtos de seguro residencial e seguro habitacional, certo?

Em relação às questões da Flórida, de processos, nós não temos conhecimento desses processos ou desses contratos fora do Brasil.

E, em relação ao que a Caixa e a Caixa Seguridade podem fazer para ajudar, nós vamos avaliar. Vamos envidar os melhores esforços, dentro da legalidade, para colaborar aqui com este importante trabalho da CPI. - ***Hebert Luiz Gomide Filho***

Ações Trabalhistas da Chapecoense – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Chapecoense responde a várias ações trabalhistas. No início do ano de 2022, tais ações deixaram de ser honradas pela Chapecoense. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

> *No nosso período, nós fizemos acordo com aproximadamente 90% das famílias. Esse acordo era para dez anos, sendo que, nos primeiros dois anos, nós pagaríamos uma proporção maior do que nos demais anos, porque nós também tínhamos na nossa cabeça que um dia a Chapecoense poderia ter uma dificuldade maior na questão dos seus pagamentos. Por quê? Nós estávamos arcando com tudo. Nós gastamos aproximadamente R$46 milhões nesse acerto com as famílias. [...] Acho que a solução está neste caminho, não vejo nunca outro tipo de solução: as seguradoras devem assumir aquilo que lhes cabe. O clube, já extenuado, fez o possível -* ***Plinio David de Nes Filho***

> *Com relação às ações trabalhistas, nós temos hoje 42 ações ainda. Dessas ações, muitas estão em fase de recurso. Todas elas foram lançadas agora recentemente na nossa recuperação judicial. Antigamente elas estavam nos nossos balancetes como previsão, e agora a gente as lançou como valor de face, de quanto está sendo exigido. Então, nós temos aproximadamenteR$80 milhões em ações, que não estão tramitadas em julgado, elas estão em trâmite de julgamento. São 42 ações. Nós temos alguns atletas, por exemplo, que têm três ações, entraram várias pessoas, isso com relação ao acidente. A receita do programa sócio-torcedor oscila, há uma oscilação por conta da questão do time, uma série de situações, mas é uma média de R$230 mil a R$290 mil no mês. Por exemplo, nesse primeiro mês agora a gente fez uma promoção para que as pessoas antecipassem. Então, por isso que dá essa variação.*

A recuperação judicial se fez necessária, Senador Izalci, porque nós tínhamos, nos três primeiros meses do ano, um fluxo de caixa de menos R$8 milhões, ou seja, o dinheiro que nós iríamos receber e o dinheiro que nós iríamos ter que pagar dava uma diferença entre o que entrava e o que saía de menos 8 milhões. Então, o time estava completamente inviável. Se nós não tivéssemos tomado essa medida, fatalmente teríamos que ter fechado o clube por conta de todas essas demandas. Nós tínhamos mais de 20 pedidos de bloqueio de renda, de arresto de rendas e assim por diante. Então, a nossa situação realmente era muito delicada e essa foi uma medida que a gente conseguiu fazer para quê? Para conseguir manter o time funcionando, para que a gente conseguisse pagar as pessoas. Nós temos lá 140 funcionários que dependem da Chapecoense. Então, essa ação judicial foi extremamente necessária, foi muito debatida e envolve, inclusive, questões pessoais, porque nós temos muitas pessoas da comunidade envolvidas nesse processo.

hoje nós temos uma dívida já entabulada na RJ de R$86 milhões, se não me engano, e temos uma dívida com o Fisco de R$22 milhões. A partir disso, conforme o Presidente falou, várias pessoas estão procurando o clube dizendo: "Olha, eu tenho para receber". O que a gente tem orientado? "Você tem que ir lá na RJ e dizer 'olha, tenho para receber', para que a gente consiga, como o nosso plano de recuperação que vai ser apresentado agora, nos próximos dias, ordenar para a gente entender como é que nós vamos equacionar essa situação."

nós estamos com um planejamento muito adiantado com o Rotary Club para fazer uma campanha em nível mundial de arrecadação com um fundo específico para as famílias das vítimas. Esse dinheiro não vai sequer entrar no clube. Nós temos uma fundação em Chapecó, chamada Fundação Vida, que foi criada justamente para

esse fim, que será o elo entre a Chapecoense, os rotaryanos e essa campanha. Além disso, nós abrimos uma porta de negociação com o pessoal da Fifa, da Fundação Fifa. Então, a gente também está encaminhando um planejamento para lá. ***Alex Boff Passos***

Nós temos hoje já pagos para as famílias R$20,862milhões; nós temos, em aberto, nos acordos, R$24,660 milhões, das situações em que nós já temos acordos. Com relação aos outros que estão por vir, nós ainda não temos um número exato de quanto vão ser essas outras ações. Com relação ao prazo, o prazo é o prazo legal de uma recuperação judicial. Então, nós temos 60 dias para apresentar o plano. Tão logo seja apresentado o plano, nós vamos estar encaminhando para a assembleia de credores, não é? A questão do deságio é inerente à recuperação judicial, e quem vai conduzir isso é o escritório que nós contratamos. Com relação à questão das famílias, nós já externamos aqui que nós vamos efetivamente fazer o possível e o impossível para buscar outras formas de compensação, entre elas essas situações que nós já externamos, questão de campanhas com Rotary, com FIFA e outras coisas que nós estamos entabulando. ***Alex Boff Passos***

Recuperação Judicial – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Chapecoense conseguiu na justiça constituir uma Recuperação Judicial. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

Está sendo montado, porque a gente tem 60 dias para terminar o plano. [...] são 86 milhões. [...] Aí, a nossa dívida vai a quase 180, tá?

Deixe eu lhe colocar o seguinte: nós chegamos em janeiro e tínhamos que colocar um time em campo. E a gente não tinha dinheiro para

colocar o time em campo, nem para contratar as pessoas, nem para pagar as contas, para fazer nada. Então, nós tínhamos duas opções: ou a gente parava o processo e fechava o clube, ou a gente tentava fazer alguma coisa. Como falei para o senhor, o primeiro pensamento foi na SAF, e, depois, a gente viu que a SAF não seria suficiente nesse processo. Então, o que nós tentamos fazer? Tentamos, primeiro, colocar um freio de arrumação para a gente tentar saber o que nós poderíamos fazer.

Só para o senhor ter uma ideia, Senador, nós tínhamos, por exemplo, no acordo das vítimas, como garantia, o valor do sócio-torcedor. Por que o sócio-torcedor paga? Paga para ver o time no campo. Se nós tivéssemos o bloqueio dessa renda, eu não ia poder botar o time em campo. Se eu não coloco o time em campo, o sócio-torcedor para de pagar. Então, veja que é um ajuste fino e difícil.

Nós entendemos a situação das famílias. Assim como as famílias, nós temos outras pessoas que dependem dessas situações do clube. Mas o que nós estamos tentando fazer? Fazer a engrenagem girar, porque, se a engrenagem girar, nós conseguimos pagar um pouco para cada um.

Então, dentro desse plano de recuperação – depois faço questão de encaminhá-lo para cá –, o que a gente vai tentar fazer? Vai tentar fazer com que o clube continue funcionando, continue jogando, continue arrecadando. E, se a gente não fizesse essa ação, Senador, tudo ia parar. E as pessoas dizem: "Não! Os clubes não param!". Nós iríamos parar. Nós tínhamos mais de 20 pedidos de arresto. Nós estávamos com a ameaça de sermos bloqueados na CBF. Quando você faz negociações com jogadores, você tem que registrar na CBF. Lá existe uma câmara que bloqueia, e aí você não consegue fazer mais nada, e foi o que aconteceu com o Cruzeiro, por exemplo. Então, simplesmente, ia implodir tudo.

Então, o que esta diretoria está tentando fazer, de uma forma realmente com muita vontade, com muita humildade, é tentar fazer com que o clube continue a existir, com que as coisas continuem a acontecer, porque senão, daqui a pouco, eu não tenho nenhuma SAF para vender. E aí essas famílias que hoje estão nessa situação não teriam mais nem previsão de futuro. Então, o que nós estamos tentando dar é um futuro para o clube e para essas famílias, e não só para essas famílias, porque nós também temos outros problemas, temos outros acordos com outros jogadores, nós temos uma série de coisas.

Então, a sua preocupação é a nossa preocupação, só que a grande questão nos pagamentos é que nós simplesmente, no mês de janeiro, não tínhamos fluxo de caixa para pagar; a mesma coisa no mês de fevereiro. Então, já deixei aqui junto à CPI o que nós recebemos de fluxo de caixa no mês de dezembro. E a questão da recuperação judicial foi realmente uma questão de buscar um socorro, de buscar uma forma de não deixar a Chapecoense parar. E, nesse processo todo, nós vamos ter todo o encaminhamento legal, jurídico, vamos respeitar a lei em todos os momentos e, sempre que for possível, nós faremos tudo o que está ao nosso alcance para ajudar as famílias. Só que nós chegamos a um ponto, Senadora, em que ou a gente fechava o clube ou a gente tomava uma decisão. E nós tivemos que tomar a decisão, que foi a recuperação judicial. ***Alex Boff Passos***

Então, até o dia 24 de março nós temos que apresentar em juízo esse plano de recuperação judicial. É um escritório que nós contratamos em Florianópolis. Por que contratamos em Florianópolis? Porque Chapecó é uma cidade pequena e nós não queríamos vinculação com absolutamente ninguém. Então, nós buscamos um escritório de fora, que está fazendo um trabalho técnico, que está fazendo um trabalho, assim, muito isento na questão de Chapecó, porque nós entendemos que a Chapecoense precisa dessa isenção. Então, esse escritório

apresentará este plano e, em seguida, deve ser marcada a primeira assembleia de credores, onde as pessoas, inclusive as que não estão na RJ, têm o prazo pra se habilitar. ***Alex Boff Passos***

Sociedade Anônima de Futebol SAF – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Chapecoense pretende adotar a Sociedade Anônima de Futebol – SAF. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

Com relação à SAF, o que nós da Chapecoense entendemos neste momento? É muito recente a questão da Sociedade Anônima de Futebol, há muita controvérsia ainda com relação à legislação, e as questões trabalhistas que envolvem justamente a SAF vão ser alvo – penso, nós entendemos – de muita contestação judicial e assim por diante. Então, nós temos, na constituição da SAF, mais à frente, quando a gente conseguir equacionar as dívidas da Chapecoense, conseguir pagar às pessoas, aí, sim, vamos constituir a SAF - ***Alex Boff Passos***

Nós temos inúmeras propostas de vários bancos, de vários escritórios, mas, efetivamente, alguma coisa concreta, não. E a leitura que a gente faz, Senador, é assim: pelo valor que foi negociado o Cruzeiro, a Chapecoense é um time pequeno, numa cidade de 250 mil habitantes, que teria uma exposição de mídia relativamente baixa, por conta da nossa localização, um time de Série B. Então, a gente imagina que esses investidores externos, aquele príncipe árabe que vem em cima de um cavalo branco comprar os times, antes de chegar a Chapecó, vai passar por uma série de times do Brasil. Eu diria um pouco mais até, essa questão de a gente tentar, primeiro, ordenar a nossa casa, acertar as nossas dívidas, tentar achar um equacionamento para esse problema, eu

*acho que inclusive ajuda a atrair novos investidores - **Alex Boff Passos***

*A SAF vai acabar sendo criada na Chapecoense. O momento em que ela vai ser criada, quem vai decidir isso agora vai ser como é que essa recuperação judicial vai andar, como é que vai ser a assembleia de credores, como é que nós vamos conseguir montar esse processo. E, diante desse mercado todo, não tenha dúvida que, como o Presidente Nei, falou nós estamos ouvindo todo mundo, todo mundo. - **Alex Boff Passos***

*Senador, o que a gente não quer fazer é o que aconteceu com um clube brasileiro que eu não quero citar o nome agora: aportou um valor e agora, a cada pouco, aparecem mais valores. Então, para alguém vir, tem que resolver o problema das dívidas que tem hoje no clube. Resolvendo, o senhor pode ter certeza de que a gente vai resolver. - **Nei Roque Mohr***

*Com relação à SAF, já respondi ao Senador Izalci. Ela está autorizada, a criação dela, pelo conselho deliberativo do clube. E agora existe uma comissão, dentro do conselho deliberativo, que está acompanhando a criação da SAF. E nesta comissão, então, por conta da recuperação judicial, nós entendemos que vamos esperar os próximos movimentos da recuperação judicial para que a gente consiga, então, dar o encaminhamento necessário à SAF. - **Alex Boff Passos***

No dia 23 de fevereiro de 2022, a CPICHAPE voltou a se reunir para ouvir **José Adalberto Ferrara**, Presidente da Tokio Marine Seguradora S/A, e **Ricardo Rodriguez Besada Filho**, Executivo de Finanças da Petrobras.

Seguem os principais trechos do depoimento:

Atuação da Tokio Marine Seguradora S/A – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Tokio Marine Brasil é uma companhia brasileira, que opera no Brasil há 62 anos, desde 1959. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

> *Temos sucursais presentes em todas as unidades federativas. Tomamos serviços, mais de 35 mil corretores operam com a nossa seguradora, e temos mais de 20 mil prestadores de serviços que circundam no ecossistema da Tokio Marine. No ano de 2021, senhores, a Tokio Marine pagou, em indenizações, aqui, no Brasil, R$3,6 bilhões em sinistros dos mais variados ramos, dados de fácil constatação quer pelos balanços publicados, quer pelos registros da Susep. Possuímos sete milhões de clientes no Brasil, senhores! Somos, hoje, disputamos, cabeça a cabeça, o terceiro lugar na indústria de seguros de automóvel com a Bradesco. Somos ali uma das grandes presentes no mercado securitário de automóvel e em todo o mercado de grandes riscos.*
>
> *As companhias que pertencem à Tokio Marine não possuem [...] não possuem um caso sequer de ações transitadas em julgado em qualquer tribunal do mundo. Não estou falando do Brasil. Em qualquer tribunal do mundo. Nossa companhia opera em 46 países. Até seis meses atrás, eram 42 países; hoje são 46 países que nós operamos no mundo. E não há sequer uma ação transitada em julgado em qualquer lugar do mundo que não tenha sido honrada.*
>
> *Se a Tokio Marine Brasil participa de grandes leilões e licitações públicas de grande vulto, nós só fazemos negócio com Petrobras desde que participemos e cumpramos todos os passos das licitações, cujo protocolo é extremamente complexo, com Petrobras, Caixa*

Econômica Federal e muitas outras empresas ligadas ao Estado, é porque possuímos capacidade técnica e financeira, sobretudo reputação ilibada, senhores. Volto a repetir: reputação ilibada. Temos orgulho daquilo que fazemos no Brasil e em 46 países em que fazemos negócio no mundo.

a Tokio Marine Brasil também não está autorizada pela Susep, que é o nosso regulador, a operar com resseguros no país. A gente só opera com seguros. E só podemos operar apenas, exclusivamente com seguro e dentro da área territorial do Brasil. Isso, a Susep falou para os senhores. Então eu não posso fazer nenhum seguro com a Bolívia, diferentemente de outros países, em que é permitido. Por legislação, nós não podemos.

A Tokio Marine Brasil é proibida, por lei, de pagar também qualquer quantia relacionada a esse caso. Nós aqui no Brasil não podemos pagar nenhuma quantia relacionada a esse caso, pois caso o fizesse, por mera liberalidade – é importante entender isso – e sem ter a obrigação legal, eu teria contra mim, contra a minha pessoa, a acusação de crime de gestão temerária, tipificado na famosa Lei do Colarinho Branco, que é a Lei 7.492, de 1986, no seu art. 4º.

Receita de prêmio nos últimos dez anos: a companhia teve num total de prêmios R$45,295 bilhões em dez anos.. ... que está pulverizado em várias companhias, mas desses 45,295 bilhões de dez anos, R$495,5 milhões vieram de licitações, de prêmios de seguros de órgãos públicos que correspondem a 1,1% do total. E desses 495,5 milhões de prêmio, com a Petrobras, quase 41%, que dá 206 milhões de Petrobras.

Dos 45,2 bilhões, que foi o faturamento em prêmios da companhia, 21,2 bilhões voltaram à sociedade brasileira em forma de proteção patrimonial ou proteção... De órgãos públicos, dos 495 milhões, 175 milhões voltaram para os órgãos públicos em forma de sinistro. Na

Petrobras, de 206 milhões, aqui o que eu tenho é que 79,5 milhões foram pagos em sinistros para a Petrobras.

É a quinta maior seguradora no Brasil hoje, senhor, nos ramos que operamos, que é o ramo de ramos elementares, que a gente fala, que são seguros patrimoniais e vida–risco, seguro de vida. Não vida acumulação, que é PGBL/VGBL, está bom? O total de importância segurada, nesses dez anos, de importância segurada – o senhor, quando segura um carro, o senhor tem R$100 mil segurado e pagou, sei lá, R$2 mil, R$3 mil de prêmio. O total de importância segurada, nesses dez anos, refaz o montante de R$2 trilhões – R$2,2 trilhões de importância segurada. O resto é importância segurada, e a Tokio Marine faturou R$45,2 bilhões

Este ano, praticamente, que temos aqui cinco apólices vigentes em 2021... Neste momento aqui são 17,8 milhões de prêmio que nós temos, de dólares. Com a Petrobras, é basicamente com cosseguradoras. Não há resseguro.

– A operação da Caixa Residencial começou em janeiro do ano passado. Era uma companhia nova, começou do zero, não teve carregamento de carteira anterior. Ela começou do zero. O número exato, não tenho aqui, mas acredito que deve ter sido em torno de R$500 milhões o total de prêmios arrecadados no ano de 2021. Por volta de R$500 milhões. Nós integralizamos R$1,52 bilhão nessa operação, por 25% dessa operação da Caixa Residencial, que é uma companhia brasileira, é uma seguradora genuinamente brasileira regulada pela Susep. Se eu falar 25%, eu teria 25% disso.

O risco é da companhia societária. É uma operação societária. A Caixa Residencial é uma operação que tem vida própria. E a Tokio Marine bem como a Caixa Seguridade têm quatro diretores nessa nova companhia, dois da Tokio Marine e dois da Caixa Residencial.

É só a Tokio Marine Brasil que é sócia da Caixa Seguridade na Caixa Residencial. O nome da empresa é Caixa Residencial. Nós temos o diretor estatutário responsável pela área de produtos e pela área operacional. E a Caixa Seguridade nomeou o diretor-presidente da Caixa Seguridade e o diretor financeiro.

Participação da Tokio Marine Kiln - De acordo com os autos da CPICHAPE, a Tokio Marine Kiln é a resseguradora líder da apólice emitida em razão do voo CP 2933. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

a participação da Tokio Marine da Inglaterra, senhores, no resseguro, é de 30% – 30%, Senador Izalci, é a participação da Tokio Marine da Inglaterra no conjunto de resseguros, está bom? De todo o risco. E os demais 70% subdividem-se em outras resseguradoras, como expliquei agora há pouco, as quais são de conhecimento desta CPI. [...] Do resseguro. Cem por cento do resseguro, que na última apólice emitida era de 25 milhões. [...] Aliás, esse número eu sei no detalhe, e é um relatório excelente que foi entregue para os senhores pela Aon, em 30 de março também. O relatório estava aqui na minha mão até agora pouco... Ah, está aqui! O relatório da Aon que foi entregue. E isso é informação pública [...] E a Tokio Marine da Inglaterra é 100% de acordo com esse documento. [...] Ela concorda 100% com o que a Aon escreveu aqui. É isso que eu estou dizendo.

Existia uma apólice de 25 milhões – está escrito aqui – de responsabilidade civil. A companhia estava em tanta dificuldade que ela exclui três propostas que foram enviadas: 25 milhões, a pedido deles; 50 milhões; e 300 milhões. É o que está escrito aqui. A Aon insistiu que 25 milhões eram muito baixos pra LaMia. Insistiu, mas eles quiseram fazer 25 milhões, porque eles se basearam numa

companhia aérea que está escrita aqui chamada Ecojet, que é uma companhia boliviana que fez resseguro por 25 milhões. E eles insistiram em fazer por 25. E, para reduzir ainda mais o prêmio de seguro, eles tiraram do seguro o casco. Nunca vi isso! Com nove anos de Presidente de uma seguradora, nunca vi isso, porque não operamos muito forte com aeronáutica, mas eles tiraram o casco..[...] Exatamente, mas o que eu digo é o seguinte: nesse nosso negócio de seguro, Senador, o senhor sabe que quem decide, na realidade, qual é a cobertura que quer comprar é o cliente final! [...] Volto a dizer, a decisão do seguro, das coberturas e assistências que têm o seguro, qualquer seguro, inclusive de automóvel, isso é decidido pelo cliente, junto com o seu corretor. Isso é uma coisa comum. Então, se eles resolveram tirar o casco, no caso, é uma decisão deles. [...] Mas como o senhor bem disse, o seguro principal, que é o seguro de responsabilidade civil, foi feito. O casco, a companhia aérea falou: "Não vou fazer". E ela está plenamente consciente que, se houver uma queda do avião, ela não está coberta. Está certo? Foi uma decisão dela fazer isso. Compete a ela. E é isso que estava assegurado, pelo que eu entendi e que está escrito nesse relatório da Aon.

Não tenho nada a ver com isso, mas, efetivamente, está descrito aí. Então, a informação, só para deixar claro, é que havia a obrigatoriedade de dizer para onde ia voar e tinha a obrigatoriedade de dizer, como o negócio da LaMia mudou para transporte de clubes de futebol, ela era, por contrato, obrigada a informar o grupo ressegurador de que clube está transportando. Uma coisa é transportar um grupo da segunda divisão; a outra é transportar um clube da primeira divisão. [...] Só que não fizeram nem um, nem outro: não avisaram nem para onde iam voar, nem, tampouco, avisaram que se tratava da Chapecoense.

Mas o que eu posso afirmar, se me permite: é muito comum, sim, as seguradoras, inclusive brasileiras, repassarem 100% do risco para as resseguradoras, onde elas têm oportunidade de ganhar um pedacinho disso em forma de comissão. É muito comum. Isso porque ela não tem capital. [...] Ainda que ela tenha repassado 100% do risco financeiro, mas ela é quem faz o gerenciamento dessa apólice de seguro e é ela, a seguradora, que decide no caso de um sinistro, se o sinistro é devido ou não.

Agora, como houve uma série de... Logo depois daquele fato que comoveu todos nós – e estamos comovidos ainda, não é? – ela.. ... se prontificou a pagar e depois declinou, também está escrito nesse relatório da Aon, que eu lhe entreguei. Havia, sim, o compromisso de pagar, o que demonstra a boa-fé da seguradora, e, depois que houve a sindicância do fato gerador do acidente – e provavelmente combustível é um deles –, agravou, o risco foi agravado por falta de combustível, não havia combustível para fazer um plano alternativo de parada, caso encontrasse tráfego no plano A, pode ser – pode ser, não estou lhe afirmando que é –, pode ser um dos motivos pelos quais a Bisa seguradora chegou à conclusão de que o seguro não era devido. ... ou para a Bisa, mais para a Bisa ou para a Tokio Marine da Inglaterra.

A informação que eu tenho por escrito dos nossos colegas da Inglaterra é que foi uma decisão tomada pela Bisa em declinar o risco, junto, obviamente, com o apoio das seguradoras, com o grupo de resseguradoras dessa apólice. A Bisa tem, sim, participação no processo de declínio. Ela é a seguradora, junto com resseguradoras.

Se eles sabiam que a companhia estava começando a fazer o transporte de times de futebol, de clubes de futebol, eu não sei dessa informação. De toda forma, o que está escrito nesse relatório da Aon, é que, foi dito isso ao grupo de resseguradores, sim, que eles

começaram a fazer isso, de forma que estavam mudando a estratégia da companhia aérea, e iam começar a transportar. E o acordado, o que consta em contrato, são duas cláusulas muito importantes: você tem que nos avisar qual é o espaço aéreo que você vai voar, porque, no mundo, gente, isto não é só Colômbia, tem um monte de países em que, efetivamente, você não pode sobrevoar. Isso é uma coisa que está escrita, quem mexe com aviação sabe disso. Ele tem que desviar daquele espaço aéreo muitas vezes. E a segunda coisa, no caso do contrato, é que eles tinham que avisar não só o espaço aéreo, mas também qual era o clube que estava transportando. Por quê? Porque, provavelmente, se o risco é maior, há um endosso na apólice de uma cobrança adicional de imposto, de prêmio, coisa do tipo.

Processo na Flórida – De acordo com os autos da CPICHAPE, a Tokio Marine Kiln, resseguradora líder da apólice emitida em razão do voo CP 2933, tenta suspender processo de indenização que corre na Flórida. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

O que me foi repassado pelos meus colegas da Inglaterra e que está formalizado num documento enviado pela Tokio Marine da Inglaterra, o qual vou disponibilizar ao Presidente Jorginho, é que existe uma ação ajuizada contra a empresa LaMia, a companhia aérea, e o Sr. Ricardo Albacete, que eu acho que é um dos proprietários dessa companhia aérea, entre outras partes, cujo processo foi suspenso, por ordem da corte inglesa, quando os advogados dessa ação... Era uma ação contra a LaMia e contra o Sr. Ricardo Albacete, que é um dos proprietários da companhia aérea. Quando esse grupo de advogados tentou incluir a questão das

seguradoras nessa ação, a corte inglesa falou: "Eu prefiro que isso venha ser julgado aqui no Reino Unido". E entrou com um processo de transferência daquele julgamento para a Inglaterra. Por uma razão muito óbvia: nesse documento, a Tokio Marine da Inglaterra confirma que nenhuma empresa, caro Jorginho, do Grupo Tokio Marine, é ré nessa ação ou em qualquer outro processo tramitado na justiça americana.

Então, o que ele fala, o que ele explica nessa carta, a Tokio Marine Kiln diz o seguinte, em resumo: que, na ação ajuizada na Flórida, caro Senador, a Tokio Marine não foi mencionada nessa ação. Essa é uma ação, única e exclusivamente, contra a LaMia e o Sr. Ricardo Albacete. A Tokio Marine... Nenhuma empresa da Tokio Marine, do grupo Tokio Marine, quer seja a Tokio Marine da Inglaterra, muito menos a do Brasil, nem a do Japão, sequer foi mencionada nessa ação. Quando os advogados tentaram fazer, sim, a inclusão da função ou do negócio seguro nessa ação, aí, sim, eles recorreram à corte inglesa, por entender que a corte inglesa é a corte mais apropriada para julgar questões relativas a seguros, só por isso. E isso está escrito nessa carta que eu lhe deixei aí, Izalci, com as explicações para isso [...] Essa informação diz que, efetivamente, esse processo eles pediram para que fosse levado para a corte inglesa por entender que a corte inglesa é a sede de todas as resseguradoras que operam naquele Lloyd's, que eu comentei com o senhor, e eles entendem que é a corte mais apropriada para fazer a discussão. Eles estão arduamente tentando acelerar esse processo dentro da corte inglesa para dar continuidade. [...] Mas não houve um prejulgamento em que nos obrigasse, alguém do grupo Tokio Marine, a pagar qualquer indenização na ação ajuizada na Flórida. Isso não procede

Contratos da Tokio Marine Brasil com a Petrobras

- De acordo com os autos da CPICHAPE, a Tokio Marine Seguradora S/A mantém relação securitária com Petrobras. Nesse contexto, foram prestados os seguintes esclarecimentos:

> *A Petrobras segue três pilares para a contratação de seguros: o primeiro deles é a Lei das S.A., a Lei das Estatais, principalmente; o segundo são os nossos normativos internos; e o cadastro da Susep seria o terceiro. Os administradores da Petrobras não podem, de forma discricionária, sem nenhuma informação factual ou óbice legal, descredenciar ou não deixar participar alguma seguradora do certame, sob o risco de sermos questionados por órgãos de fiscalização, como o TCU e outras auditorias também.*
>
> *A fiscalização, no caso, é da Susep. Se, por acaso, for descadastrado ou não constar no cadastro, a gente não participa da contratação. [...] Senador, no caso, não existe nenhuma informação factual jurídica que possa fazer com que a gente não acate que ela participe, por exemplo, de uma licitação. [...] O nosso entendimento é que a Susep agiria, mas, mesmo assim, caso a Susep não agisse, a nossa área de riscos interna emitiria um parecer que daria resguardo para a gente não estar contratando essa seguradora.*
>
> *A gente monitora permanentemente o mercado e, à luz da fatos novos, a gente vai tomar as ações necessárias para manter os contratos passados, vigentes e futuros aderentes à legislação em vigor. Então, qualquer informação nova que surgir, seja ao fim dos trabalhos desta CPI, com o seu relatório, seja com outras informações factuais, jurídicas, que sirvam como subsídios para a gente tomar a nossa decisão, que seja aderente à legislação atual, a gente tomará prontamente.*

No dia 18 de maio de 2022, a CPICHAPE voltou a se reunir para ouvir **Mara Regina Paiva**, representante da Presidente da Associação de Familiares das Vítimas do voo da Chapecoense (AFAV-C), e **Luís Inácio Lucena Adams**, Advogado e mediador.

Seguem os principais trechos do depoimento:

Resultado da reunião de conciliação – Indagada a respeito de suas impressões acerca da reunião de conciliação entre a Tokio Marine Kiln e as vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL, Mara Regina Paiva prestou os seguintes esclarecimentos:

> *Nós tivemos uma conversa que aconteceu com a Tokio Marine depois de seis anos. Depois de seis anos, nós somos chamados para conversar com a Tokio Marine. Qual não foi a nossa surpresa? Mais do mesmo. Eles nos disseram: "Olha, estamos muito consternados com a situação de vocês. E o que temos para oferecer para vocês é exatamente aquilo que vocês já sabem" – uma apólice subdimensionada para uma aeronave que carregava uma média de cem pessoas, com risco agravado porque carregava times de futebol. Mas recebemos os pesares da Tokio Marine. Eu só tenho a lamentar.*
>
> *[...] grosso modo, pode parecer: "Olha, puxa vida! A Tokio Marine fez uma aproximação". Eu senti que, não fosse a força desta CPI e do Senado Federal, isso jamais teria acontecido. [...] Para mim, foi um dos piores dias. Uma das piores experiências que eu tive foi o encontro com o pessoal da Tokio Marine. Eu acho que havia, sim, uma demanda reprimida, havia um tanto de emoção dentro das pessoas, e as pessoas realmente precisavam falar. Então, ao mesmo tempo em que isso foi catastrófico, eu acho que também ajudou a*

construir, porque as pessoas também... Acho que houve a possibilidade de a companhia, de a instituição ter um pouco de noção do que causaram para as famílias. [...] Mas, repito, eu tenho certeza de que isso não teria acontecido, esse primeiro passo, essa aproximação não teria acontecido, não fosse a exposição do nome Tokio Marine pela CPI, pelo Senado Federal. Se assim não fosse, isso não teria acontecido. Eles teriam dado de ombros, como não sabemos ainda o que vai acontecer, mas seis anos, seis anos!

De igual modo, o advogado Luís Inácio Lucena Adams apresentou os seguintes esclarecimentos:

A empresa apresentou o pagamento dos US$25 milhões, que era o valor do seguro; as famílias rejeitaram, após muita discussão durante os dois dias, a proposta, entendendo que ela era aquém do que elas tinham de expectativa [...] Foi colocado pela empresa, pelo representante da empresa Leon Taylor, que é o advogado que veio representar a empresa na negociação, na contraproposta que foi apresentada pelo Steven de US$250 milhões, que a consideração dessa contraproposta precisava trazer mais um player, mais um ator que não está presente neste momento, que é a Aon, que é a corretora que operou esse processo. E, de fato, a TMK tem procurado, lá em Londres, sensibilizar a necessidade desse acordo. Agora, a Aon participar é uma condição por quê? Porque ela é um ator relevante, e o valor não é pequeno. Para a gente avançar no valor, esse ator tem que estar presente. [...] E a minha ponderação com esta CPI é que o relatório reconheça a necessidade de preservar esse esforço, a necessidade de que o esforço vá adiante, a necessidade de reconhecer e valorizar as partes que sentam à mesa. Então, eu faço essa ponderação, porque eu sempre digo: é muito mais fácil explodir uma ponte do que construir uma ponte. Construir uma ponte

demora meses; explodir, alguns segundos, a pessoa apertar o botão detonador. [...] Ao final da reunião de negociação, de mediação, quando foi apresentada uma proposta, a informação... Disse: "Olha, a proposta, estamos, de fato, muito desalinhados, muito diferentes. Para poder avançar, precisa de um outro ator nesse processo", é isso. Agora, a capacidade de trazer, evidentemente, eu não tenho. Não sei se até... Aí, é uma decisão da Aon separadamente.

Agora, eu insisto que todo o processo de entendimento tem uma dimensão de aproximação e eu sei que a CPI exerceu fortemente a pressão para permitir, iniciar esse processo. Agora, se a CPI somente trabalhar com a pressão, eu vou dizer a minha opinião: eu acho que acordo não sai, porque o acordo é um produto de entendimento, de compreensão e de aceitação. [...] Agora, o grande desafio é você trazer essa aproximação. Então, eu só deixo essa reflexão porque é importante até um limite à pressão. No momento em que... Se ela se tornar só pressão, o Senador Esperidião vai dizer, aí não resolve, aí nós estamos afastando, e não aproximando.

No dia 01 de junho de 2022, a CPICHAPE voltou a se reunir para ouvir **Carlos Humberto Prola Júnior** e **Edson Restanho**, ambos Procuradores do Município de Chapecó.

Seguem os principais trechos do depoimento:

Ação Civil Pública – Ambos os depoentes foram bastante assertivos ao relatar as dificuldades enfrentadas no curso da ação civil pública para se alcançar uma justa indenização das vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL.

Esta CPI [ação] foi ajuizada no dia 19 de novembro de 2019 com

uma série de pedidos, dentre os quais um pedido de tutela de urgência de bloqueio de valores, a fim de que aqueles valores que foram ofertados num denominado "fundo humanitário" fossem também disponibilizados para aquelas vítimas que não aceitaram se submeter aos acordos. No dia 11 de dezembro de 2019, esse pedido foi indeferido. Argumentou-se que, em relação a esse bloqueio de valores, não haveria... O fundamento central do indeferimento foi de que não haveria o perigo de dano ou periculum in mora, uma vez que não foram apresentados indícios de lapidação do patrimônio ou tentativa pelas partes demandadas. [...] Não obstante, ingressamos com recurso, denominado agravo de instrumento, e a 4ª Turma do TRF da 4ª Região manteve o entendimento do juiz federal.

Bom, dia 18 de fevereiro de 2020, foi designada uma audiência de conciliação. Essa audiência contou com todas as partes, exceto Bisa e LaMia, que não tinham sido citadas e não participaram. Não houve acordo e, posteriormente, a Aon e a Tokio Marine ingressaram com recurso de agravo de instrumento perante o TRF da 4ª Região e obtiveram decisão, a reforma parcial dessa decisão, assegurando a elas que o início do prazo de contestação de todos os réus da demanda deveria iniciar-se na mesma data, reconhecendo que o prazo de resposta deveria ser efetivado depois da citação do último litisconsorte passivo e determinando que o juízo observasse a mesma data inicial, a partir da conclusão e da juntada de todas as citações.

a partir do mês de março de 2020, tivemos que adotar medidas para que viabilizasse a citação das pessoas jurídicas estrangeiras na Bolívia. Então, isso foi desde a tradução das principais peças do processo e o encaminhamento para a autoridade central brasileira, que no caso é o DRCI, para que ele enviasse para a autoridade central boliviana congênere o pedido de auxílio no sentido da citação tanto da LaMia quanto da Bisa.

Eu só queria deixar registrado que, infelizmente, decorreu um prazo bastante razoável até que se conseguisse concluir a citação. Dois fatores impactaram nesse tempo: primeiro, a pandemia do covid acabou demandando um tempo maior e, segundo, a Bolívia exige requisitos muito específicos. A Bolívia não aceita que se dê uma tramitação eletrônica dos pedidos. Ela não aceita assinatura eletrônica dos pedidos. Enfim, então tivemos que estartar vários departamentos, seja da PGR, da Secretaria de Cooperação Internacional, quanto do DRCI.

As cartas rogatórias, ambas foram cumpridas. As duas empresas foram citadas, e elas foram juntadas aos autos apenas no dia 15 de março de 2022, ou seja, de fato, em todo esse período, eu diria que o andamento processual da ação civil pública ficou num estado de compasso de espera, porque nós tínhamos que citar todas as pessoas jurídicas que foram demandadas.

Pois bem, no dia 5 de abril de 2022, advieram aos autos as contestações de todas as demandadas, exceto da LaMia. Portanto, a LaMia é revel nesses autos. No dia 30 de maio, protocolamos a réplica das contestações, ou seja, uma peça processual em que se rebatem todas as questões preliminares levantadas pelas partes.

Os senhores imaginem demandadas do porte da Aon e Tokio Marine, que contrataram escritórios de advocacia bastante qualificados e com expertise na área. Então, levantaram dezenas e dezenas de questões preliminares a essa ação civil pública. Nós rebatemos uma a uma, entendemos que o feito deve prosseguir. E, atualmente, ontem, o último impulso da ação civil pública foi a conclusão ao Poder Judiciário.

E, agora, o Poder Judiciário vai ter que se pronunciar sobre essas questões preliminares levantadas. É um momento crucial do processo judicial porque, eventualmente, se acolhida alguma

questão preliminar lá, e existem questões preliminares que, se acolhidas, poderão implicar, na prática, a extinção do processo, desde alegações como ausência de jurisdição internacional do Brasil no caso, ausência de competência da Justiça Federal, ilegitimidade ativa do Ministério Público Federal, prescrição da ação, enfim, são várias questões sensíveis e que, no atual momento, devem ser enfrentadas pelo Poder Judiciário, que é o próximo passo da ação. Então, esse é o estado da arte, o quadro geral da ação.

[...] No início da minha fala, eu só quis deixar claro a respeito do... Eu fiz alusão ao bloqueio que constitui um dos pedidos só para deixar claras as dificuldades que nós temos, as dificuldades de que, passados mais de três anos da tramitação da ação, nós não conseguimos ainda nenhum resultado concreto que amparasse minimamente a expectativa das vítimas. - ***Edson Restanho***

No mesmo sentido foi o depoimento de Carlos Humberto Prola Júnior, como segue:

esse resumo que o Dr. Edson fez agora mostra bem a dificuldade na tramitação de uma ação dessas em nosso país. E a gente tem conversado e pensado se a situação fosse o inverso: se uma seguradora ou uma resseguradora brasileira estivesse envolvida numa situação dessas, em um acidente envolvendo, por exemplo, uma equipe de futebol da Inglaterra. Eu, pessoalmente – e essa é uma posição pessoal nossa –, acredito que essa situação já teria sido resolvida há muito tempo nesses outros países. Provavelmente, a Justiça da Inglaterra já teria dado uma resposta para esse caso. E aqui não vai nenhuma crítica à Justiça Federal, ao juízo que está atuando nesse caso, mas é o nosso sistema de justiça que, infelizmente, não consegue, para um caso tão grave como esse, dar

uma resposta célere que o caso demanda.

E aqui – e o Senador Amin sabe muito bem – há um ditado antigo: "Justiça tardia, na verdade, não é justiça, é injustiça". E a gente tem muito receio de que nesse caso aconteça exatamente isto: que essa ação tramite por muitos anos. Se a gente não conseguir uma tutela antecipada, uma tutela de evidência, uma liminar que atenda pelo menos parcialmente as vítimas, essa ação vai se eternizar, e, até se chegar ao trânsito em julgado disso, a gente pode talvez percorrer muitos anos em relação a isso.

As defesas questionam tudo que a gente aponta [...] Nós temos confiança em relação à ação. A gente entende que refutou todas os questionamentos formais e processuais que foram feitos e espera que o juízo dê andamento, e a gente avalie, inclusive, talvez, os próximos passos, para tentar buscar pelo menos que seja concedido às famílias o que nos parece, na nossa visão, pelo menos, ser incontroverso, porque nós afirmamos isso na ação.

Esse fundo dito humanitário, que foi criado, não tem nada de humanitário – ele não tem nada de humanitário. Ele foi criado para resolver essa questão de uma forma extrajudicial. No nosso entendimento, aqueles valores que são ofertados é o mínimo que os envolvidos entendem devidos às famílias que foram prejudicadas nesse caso. Então, a gente entende que essa parcela é incontroversa, porque eles ofereceram o que parece ser o entendimento do mínimo de reparação, na visão deles, que seria devida às várias famílias.

Depois da instauração da CPI, houve um movimento encabeçado pelo grupo Tokio Marine, que enviou uma pessoa para iniciar uma negociação. A gente teve várias reuniões. Foram algumas reuniões mesmo, a gente tentou à exaustão chegar a um acordo nesse caso, mas não foi possível, não foi possível. Depois, logo em seguida, houve uma paralisação; logo em seguida, começou a pandemia; e

não se teve mais nenhum avanço em relação a isso. Talvez agora, com o fim da pandemia, com o assunto voltando a ser debatido, inclusive aqui no Senado, a gente possa iniciar, se houver interesse por parte desses grupos econômicos envolvidos que são de porte, e fazer novas tratativas para chegar a algum acordo com relação a isso. Eu acho que seria a melhor solução para esse caso para atender minimamente o interesse das famílias que há muitos anos sofrem com essa situação e não tiveram ainda um retorno mínimo em relação a essa situação. [...] Houve várias tratativas, várias reuniões, tentando chegar a um consenso. Quanto à última oferta que foi apresentada, neste caso, não houve uma assunção de uma confidencialidade expressa, mas a gente entende que não se mostra adequado divulgar valores. A última proposta que foi apresentada pelo Grupo Tokio Marine não atendia minimamente os interesses das famílias. Por isso a gente encerrou a negociação, porque foram várias reuniões, e não se chegava a um consenso. [...] É evidente, todos os envolvidos sabem disso, que, se esta ação tramitasse por exemplo num sistema chamado common law, nos Estados Unidos, na Inglaterra, as indenizações seriam muito superiores aos padrões que o nosso país fixa para casos similares. Isso é notório e evidente. Mas a gente também tem um patamar mínimo que nos parece intransigível. E a gente não pode transigir em relação a isso. Por isso a negociação não avançou. - ***Carlos Humberto Prola Júnior***

Valor da indenização pleiteado na Ação Civil Pública – O procurador Edson Restanho detalhou os pedidos de indenização formulados na ação, como segue:

Salvo engano, foi em fevereiro de 2020, fomos procurados pelo Sr. Alexi Stival, que estava representando a Tokio Marine. E a nossa ideia era: se obtivéssemos uma proposta minimamente aceitável,

considerando o conjunto de pedidos e responsabilidades que estão postas na petição inicial, nós faríamos uma reunião com as vítimas, os representantes judiciais e apresentaríamos essa proposta. E aí, caberia a eles essa discussão, aceitação ou não. Porque a nossa atuação nesse processo se dá representando os direitos individuais homogêneos, mas ela se dá na obtenção de um título executivo com valores globais. Nós não entramos nessa questão de individualização dos danos, como vai ser essa distribuição ou não. Então, só consideramos valores globais.

A nossa ação civil pública, em termos de indenização, ela biparte tanto numa responsabilidade contratual, por conta da apólice de seguro, quanto da responsabilidade extracontratual. Levamos em conta três patamares, e aí é duplicado: U$300 milhões para responsabilidade contratual e U$300 milhões para extracontratual. Porque, de 2011 a 2015, era o valor da apólice do seguro aeronáutico de responsabilidade civil. Seguro esse obrigatório. Caso não acolhesse esse valor, se fixasse em U$50 milhões, ou seja, U$50 milhões para responsabilidade contratual e U$50 milhões para responsabilidade extracontratual. Por quê? Porque no contrato de afretamento da LaMia com a Chapecoense era esse o valor que estava posto em uma das cláusulas. E, caso a Justiça Federal não acolhesse, o último pedido seria de U$25 milhões, considerando que era o valor efetivo da última apólice de seguro vigente à época do acidente.

LEGISLAÇÃO APLICADA À INVESTIGAÇÃO (SÍNTESE)

DA LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Segue uma síntese dos principais dispositivos legais (bolivianos e brasileiros) aplicáveis à presente investigação:

Dispositivos da Lei Aeronáutica Civil da Bolívia (Lei 2902/04):

Art. 126 – da responsabilidade do transportador:

> *"El transportador es responsable por los daños causados por muerte, incapacidad total o parcial permanente, incapacidad total o parcial temporal, lesión corporal o psíquica sufridas por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque."*

Art. 129 - do limite de responsabilidade do transportador em 32.500 SDR/passageiro:

> *"El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o carga. El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño, lo causó o contribuyó a causarlo. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada a 32.500 Derechos Especiales de Giro."*

Art. 173 - da obrigatoriedade de contratação dos seguros pelo transportador:

> *"El explotador está obligado a asegurar a su personal que ejerce funciones a bordo de las aeronaves, ya sea habitual ú ocasionalmente, contra todo accidente susceptible de producirse en cumplimiento de tales funciones o servicios. Igualmente, el explotador está obligado a contratar un seguro para cubrir las responsabilidades establecidas en esta Ley y las disposiciones pertinentes por daños a las personas, bienes transportados y terceros en la superficie."*

Observação: cabe registrar que não consta obrigação de contratação de seguro para CASCO.

Cotação em 11/04/2016 de **1,00 SDR = 1,411670 USD**. Dessa forma, o limite requerido pela legislação boliviana seria de: **95 * 32.500 * 1,411670 = USD 4.358.531**. Portanto, de acordo com essas informações, o limite de USD 25MM (valor da apólice da aeronave sinistrada) seria suficiente para cumprir com a legislação boliviana.

De igual modo, a **Convenção de Montreal**, da qual a Bolívia é signatária, define como 113.100 SDR/passageiro em caso de morte ou lesão corporal. Dessa forma, o limite requerido pela Convenção de Montreal seria de: **95 * 113.100 * 1,411670 = USD 15.167.688**. Portanto, de acordo essas informações, o limite de USD 25MM também seria suficiente para cumprir com a Convenção de Montreal.

Seguem mais alguns dispositivos da Lei 2902/04 aplicáveis à presente investigação (tradução oficial):

Documento: Artigos da **Lei Nº 2902** – de 29 de outubro de 2004 da República da Bolívia.

TÍTULO DÉCIMO QUINTO SEGUROS.

ARTIGO 173º. O explorador está obrigado a assegurar o seu pessoal que exerce funções a bordo das aeronaves, seja habitual ou ocasionalmente, contra qualquer acidente passível de acontecer em cumprimento das suas funções ou serviços. Da mesma forma, o explorador está obrigado a contratar um seguro para cobrir as responsabilidades estabelecidas nesta Lei e as disposições pertinentes por danos às pessoas, bens transportados e terceiros na superfície.

ARTIGO 174º. Os seguros aos quais está obrigado o explorador a subscrever, para cobrir os danos previstos nos limites do Título XII desta Lei, deverão ser contratados de acordo com a legislação nacional vigente na matéria e a sua regulamentação. As apólices correspondentes deverão ser apresentadas à Autoridade Aeronáutica, originais e em idioma espanhol. A

ARTIGO 175º. Não será autorizado o tráfego em espaço aéreo boliviano de qualquer aeronave estrangeira que não comprove ter seguro por danos que possam ser causados às pessoas e coisas transportadas ou a terceiros na superfície. Nos casos em que a responsabilidade do explorador seja regida por acordos ou convênios internacionais, o seguro deverá cobrir os limites de responsabilidade neles previsto.

ARTIGO 176º. Toda cláusula de seguro de vida ou incapacidade por acidente que exclua o risco ou a reparação de danos resultantes dos serviços de transporte aéreo público, será nula de pleno direito.

ARTIGO 177º. Nos seguros obrigatórios estabelecidos por esta Lei, o segurador responderá perante os prejudicados mesmo quando os danos causados tenham sido em decorrência do dolo ou culpa do transportador ou do explorador, sem prejuízo da ação de repetição do segurador contra eles.

ARTIGO 178º. A existência dos seguros e as datas de vencimento das respectivas apólices serão registradas no Registro Aeronáutico Administrativo.

A vigência dos seguros obrigatórios cujo vencimento se produza enquanto o voo está sendo realizado, será considerada prorrogada até o fim do voo.

Cite-se ainda o art. 121 da Lei 2902/04, que estabelece, em seu *"caput"*, que a DGAC deve fiscalizar as atividades aeronáuticas comerciais na Bolívia e, na alínea "c", estabelece o dever de fiscalização da DGAC sobre as atividades aeronáuticas e assevera que a DGAC deve suspender as atividades aeronáuticas que não estejam cobertas por seguro obrigatório ou que não observem as condições de segurança requeridas pela lei.

> *Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización de la autoridad aeronáutica y de la autoridad de regulación sectorial. Son atribuciones de la autoridad aeronáutica:*
>
> *[...]*
>
> *c) Suspender las actividades cuando considere que no se aplican las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén cubiertos los riesgos de seguro obligatorio.*

De modo semelhante, o art. 123 da Lei 2902 estabelece, nas alíneas "f" e "h", que a DGAC deve revogar o Certificado de Operador Aéreo quando não houver contratação de seguro obrigatório pelo explorador aéreo.

> *Los Certificados de Operador Aéreo otorgados por plazo determinado, se extinguirán al vencimiento de éste. Sin embargo, exista o no un plazo de vencimiento, la autoridad aeronáutica, según lo determine la reglamentación, en cualquier momento podrá suspender o revocar el certificado de operador aéreo otorgado para la explotación de actividades aeronáuticas, en los siguientes casos:*
>
> *[...]*

f) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos obligatoria prevista en el Título XV.

[...]

h) Si el explotador dejase de reunir los requisitos legales que dieron origen a la concesión o autorización.

Ainda nesse contexto, o art. 14 da Lei 2902 estabelece, na alínea "c", que a DGAC tem o poder de impedir a operação aérea com perigo iminente à aeronave, aos passageiros e às pessoas em terra.

La autoridad aeronáutica está autorizada para disponer que un operador o piloto de aeronave civil, no opere una aeronave en determinadas situaciones, cuando:

[...]

c) La operación provocaría un peligro inminente para la aeronave, pasajeros o carga, y personas o cosas en tierra.

La autoridad aeronáutica puede tomar las acciones necesarias para detener la aeronave o al piloto.

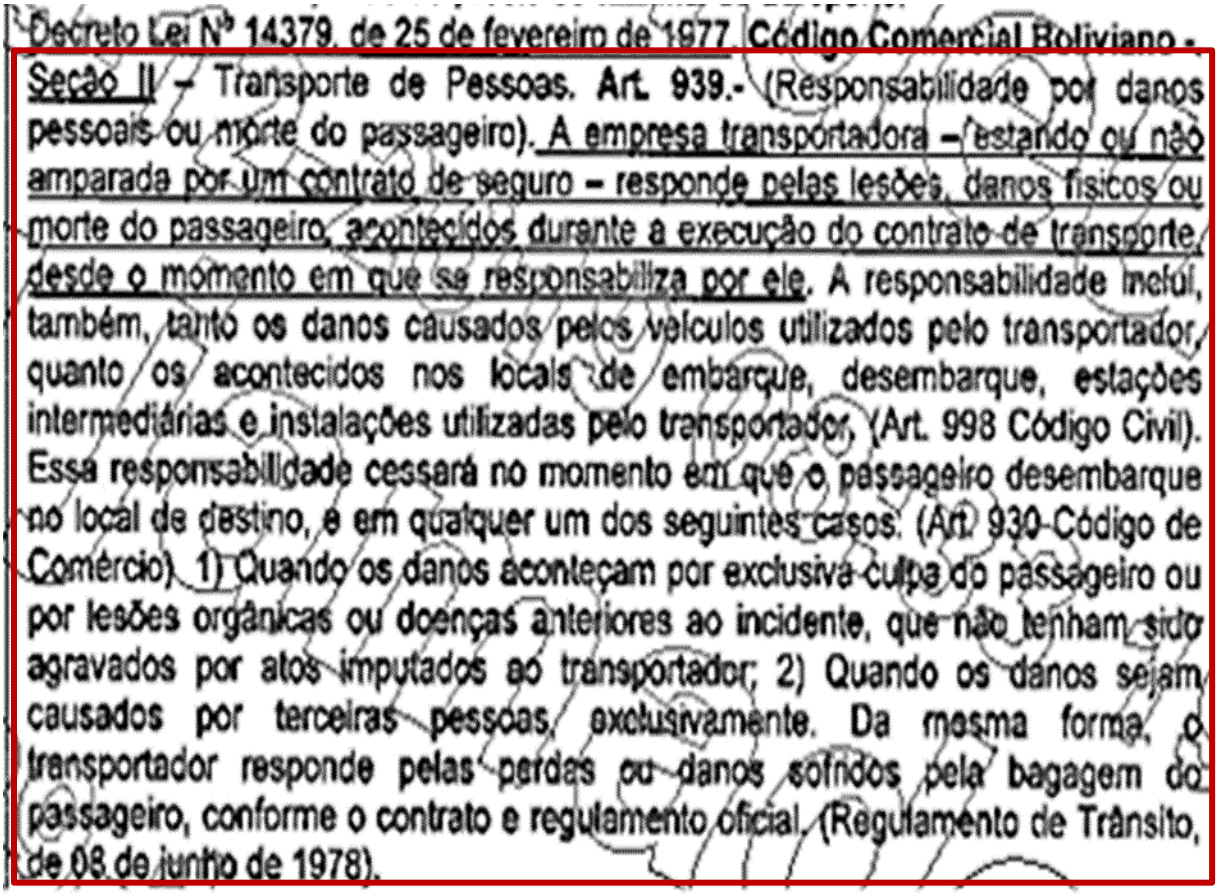
Registre-se, ainda, que as normas jurídicas bolivianas, mais especificamente os arts. 158, 163 e 164 da Lei 2902/04, responsabilizam objetivamente a prestadora dos serviços de controle do tráfego aéreo pelo descumprimento dos requisitos legais estabelecidos para as operações aéreas que, no caso concreto, caso tivessem sido observados na prestação dos serviços, teriam impedido o voo que resultou no lastimável acidente.

ARTÍCULO 158°. La entidad que presta los servicios de navegación aérea es responsable por daños producidos a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal, transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, de conformidad con las disposiciones establecidas en el presente capítulo. La entidad referida, no será responsable si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hechos de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información suministrada por un organismo similar y/o usuarios, que la entidad que presta servicios a la navegación aérea únicamente ha transmitido y siempre que pruebe que ha tomado todas las medidas para evitar el daño o que le ha sido imposible tomarlas.

ARTÍCULO 163°. La responsabilidad de la entidad que presta los servicios a la navegación aérea, por los daños que debieran indemnizar, será integral y en proporción a los daños causados. En cuanto a los daños producidos a las aeronaves, la indemnización se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador o transportador en ese aspecto. La responsabilidad de la entidad que presta servicios a la navegación aérea, se extenderá hasta el resarcimiento pleno del daño sufrido por la víctima, si los funcionarios, empleados y/o agentes de los mismos, encontrándose en ejercicio de sus funciones y en el ámbito de sus atribuciones, incurriesen en la realización de actos dolosos o culposos con intención de causar daño, o en actos temerarios sin tener en cuenta las consecuencias de los mismos que dieran origen al daño. Si se hubiesen producido daños a terceros en la superficie, la responsabilidad será la prevista en la Sección III del Capítulo IV, Título XII de esta Ley.

ARTÍCULO 164°. La responsabilidad de la entidad que presta servicios a la navegación aérea comienza cuando asume la aeronave bajo su protección o control y termina cuando transfiere los mismos a otra entidad que presta servicios a la navegación aérea con respecto a la aeronave, o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido El damnificado podrá iniciar acción directa contra la entidad que presta servicios a la navegación aérea que considere responsable o bien contra el explotador en su caso.

Dispositivos do Código Comercial Boliviano:



Decreto Lei Nº 14379, de 25 de fevereiro de 1977 Código Comercial Boliviano - Seção II – Transporte de Pessoas. Art. 939.- (Responsabilidade por danos pessoais ou morte do passageiro). A empresa transportadora – estando ou não amparada por um contrato de seguro – responde pelas lesões, danos físicos ou morte do passageiro, acontecidos durante a execução do contrato de transporte, desde o momento em que se responsabiliza por ele. A responsabilidade incluí, também, tanto os danos causados pelos veículos utilizados pelo transportador, quanto os acontecidos nos locais de embarque, desembarque, estações intermediárias e instalações utilizadas pelo transportador, (Art. 998 Código Civil). Essa responsabilidade cessará no momento em que o passageiro desembarque no local de destino, e em qualquer um dos seguintes casos: (Art. 930-Código de Comércio) 1) Quando os danos aconteçam por exclusiva culpa do passageiro ou por lesões orgânicas ou doenças anteriores ao incidente, que não tenham sido agravados por atos imputados ao transportador; 2) Quando os danos sejam causados por terceiras pessoas, exclusivamente. Da mesma forma, o transportador responde pelas perdas ou danos sofridos pela bagagem do passageiro, conforme o contrato e regulamento oficial. (Regulamento de Trânsito, de 08 de junho de 1978).

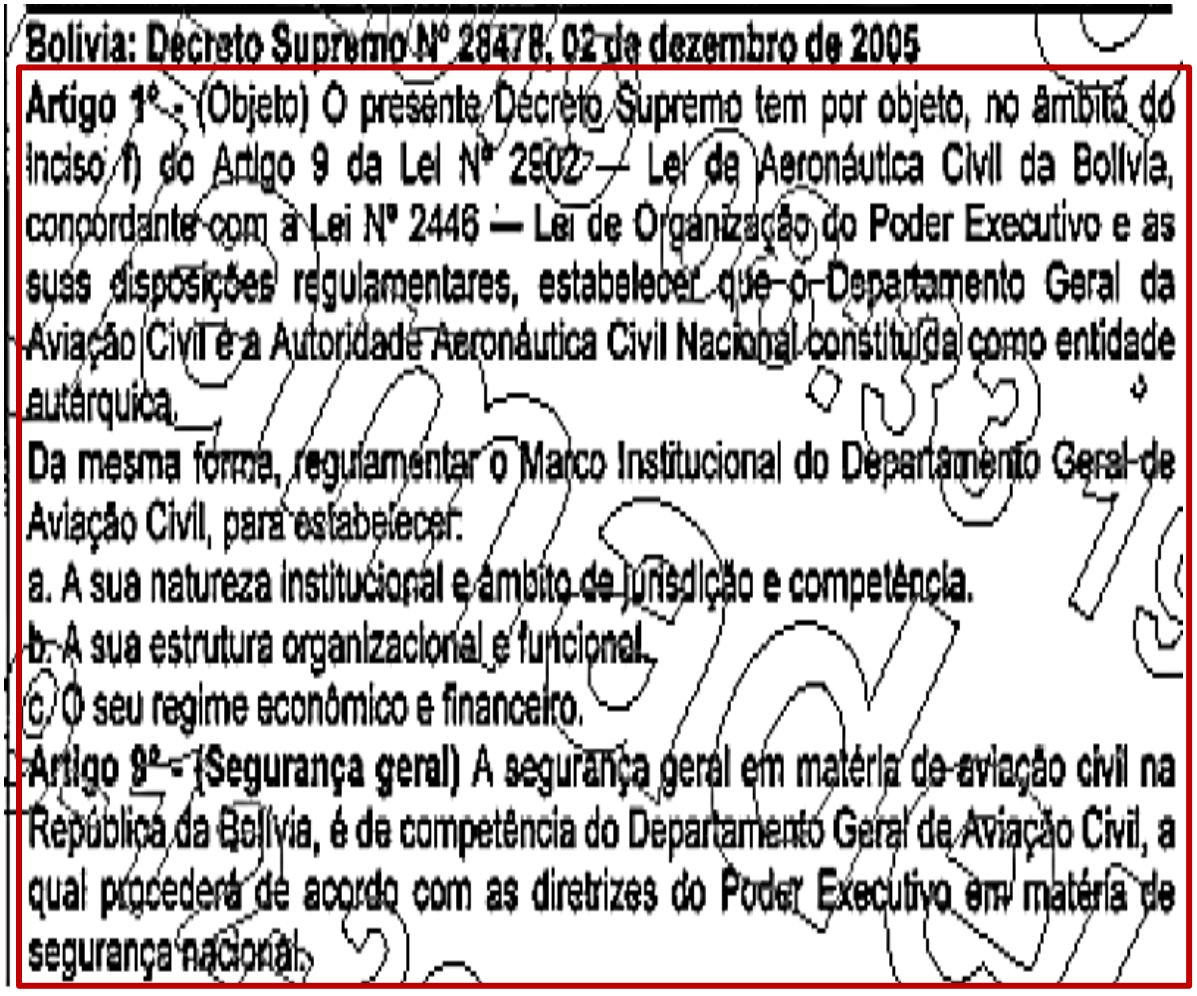
ART. 939 DO DECRETO LEI Nº 14379, DE 1977

Cite-se, ainda, o art. 1034, que *"establece que todo pago debe ser expresso dentro de los 15 días del siniestro, para subsanar um hecho como este"*.

Do mesmo modo, cite-se também o art. 1090 do Código Comercial Boliviano:

> *Art. 1090. - (Derecho Del Tercero Damnificado). En el seguro de responsabilidad, el tercero damnificado puede, en caso de ausencia, fuga, impedimento o muerte del asegurado, ejercer acción contra el asegurador como beneficiario de la indemnización desde el momento en que se origina de responsabilidad del asegurado para percibir la suma correspondiente. En caso de muerte, sus herederos percibirán la indemnización que corresponda.)"*

Dispositivos do Decreto Supremo nº 28478/05:



Bolivia: Decreto Supremo Nº 28478, 02 de dezembro de 2005

Artigo 1º - (Objeto) O presente Decreto Supremo tem por objeto, no âmbito do inciso f) do Artigo 9 da Lei Nº 2902 – Lei de Aeronáutica Civil da Bolívia, concordante com a Lei Nº 2446 – Lei de Organização do Poder Executivo e as suas disposições regulamentares, estabelecer que o Departamento Geral da Aviação Civil é a Autoridade Aeronáutica Civil Nacional constituída como entidade autárquica.

Da mesma forma, regulamentar o Marco Institucional do Departamento Geral de Aviação Civil, para estabelecer:

a. A sua natureza institucional e âmbito de jurisdição e competência.

b. A sua estrutura organizacional e funcional.

c. O seu regime econômico e financeiro.

Artigo 8º - (Segurança geral) A segurança geral em matéria de aviação civil na República da Bolívia, é de competência do Departamento Geral de Aviação Civil, a qual procederá de acordo com as diretrizes do Poder Executivo em matéria de segurança nacional.

ART. 1º E 8º DO DECRETO Nº 28478, DE 2005

Dispositivos dos Regulamentos Aeronáuticos Bolivianos nºs 47, 91 e 92:

Regulamentação Aeronáutica Boliviana nº 47 - Regulamento sobre matrículas de aeronaves: Capítulo C: Seguros.
47.200 Obrigatoriedade – Toda aeronave para operar em território Boliviano deve contar com os seguros obrigatórios previstos em Lei.

Regulamentação Aeronáutica Boliviana nº 91 – Normas de voo e operação geral:
91.610 Requisitos de combustível e óleo – Aviões

(a) Não será iniciado qualquer voo a não ser que, considerando as condições meteorológicas e todo atraso que possa sofrer o voo, o avião conte com suficiente combustível e óleo para completar o voo sem riscos. A quantidade de combustível disponível deve permitir: (1) quando o voo seja realizado em conformidade com as normas de voo por instrumentos e não requeira um aeródromo alternativo de destino, em conformidade com o Parágrafo 91.600 (b) deste capítulo, ou quando o voo se dirija a um aeródromo isolado: (i) voar para o aeródromo de pouso previsto; e depois (ii) contar com uma reserva de combustível final durante, pelo menos, 45 minutos, a altitude normal de cruzeiro. (2) quando o voo seja realizado em conformidade com as normas de voo por instrumentos e requeira um aeródromo alternativo de destino: (i) voar até o aeródromo de pouso previsto e depois até um aeródromo alternativo; e depois (ii) contar com uma reserva de combustível final durante, pelo menos, 45 minutos, a altitude normal de cruzeiro; ou (3) quando o voo seja realizado em conformidade com as VFR para voo diurno: (i) voar para o aeródromo de pouso previsto; e depois (ii) contar com uma reserva de combustível final durante, pelo menos, 30 minutos, a altitude normal de cruzeiro; ou (4) quando o voo seja realizado em conformidade com as VFR para voo noturno: (i) voar para o aeródromo de pouso previsto; e depois (ii) contar com uma reserva de combustível final durante, pelo menos, 45 minutos, a altitude normal de cruzeiro.

(b) O uso do combustível depois do início do voo para finalidades diferentes às previstas originalmente durante o planejamento prévio do voo exigirá uma nova análise e, conforme o caso, ajuste da operação prevista. (Grifou-se).

Regulamentação Aeronáutica Boliviana nº 92 – Regulamento sobre os Serviços de Trânsito Aéreo (Segunda Edição – Emenda 6-A – Outubro 2016):
92.7 Determinação da Autoridade competente. (a) O Estado Boliviano tem jurisdição sobre as partes do espaço aéreo e os aeródromos onde tenham que ser oferecidos serviços de trânsito aéreo, tomar as medidas necessárias para que tais serviços sejam estabelecidos e fornecidos em conformidade com as disposições deste Regulamento, assumindo a responsabilidade por estabelecer e fornecer os serviços de trânsito aéreo nas regiões de informação de voo, áreas e zonas de controle estabelecidos dentro das FIR La Paz. (b) Para tanto, determinou-se que a instituição responsável por fornecer os serviços de trânsito aéreo, na FIR La Paz, é a AASANA, exceto que o Estado Boliviano determine outra forma. (c) Para os efeitos do presente Regulamento, a AASANA é a fornecedora dos Serviços de Trânsito Aéreo, sendo o Departamento Geral de Aviação Civil, a Autoridade Aeronáutica Civil, em conformidade com a Lei Nº 2902 e em conformidade com a Regulamentação Aeronáutica Boliviana, para regulamentar, fiscalizar, inspecionar e controlar as atividades aéreas, de todas as atividades do fornecedor dos Serviços de Trânsito Aéreo, considerando os três aspectos a seguir: [...]

Observação: registre-se que todas essas disposições são ratificadas pelo art. 8º do Decreto Supremo nº 28.478, que estabelece que a DGAC tem o poder de suspender ou restringir operações aéreas, nos termos dos arts. 14 e 121 da Lei nº 2.902.

O art. 8º do Decreto Supremo nº 28.478 prevê que é função do DGAC *"exigir que os transportadores aéreos mantenham os seguros e garantias em dia, para poder operar"*.

Quanto à Regulamentação Aeronáutica Boliviana nº 47, que trata do regulamento sobre matrículas de aeronaves, ela estabelece, em seu Capítulo C, item 47.200, que *"toda aeronave para operar em território boliviano deve contar com os seguros obrigatórios previstos em lei"*.

Outrossim, nos termos da Regulamentação Aeronáutica Boliviana nº 91, que trata das normas de voo e operação geral, nenhum voo poderia decolar na Bolívia se não dispusesse de quantidade suficiente de combustível para completar a rota, assim como de uma reserva que lhe permitisse voar nas mesmas condições de altitude por mais 45 minutos.

Dispositivo do Código Civil Boliviano:

Código Civil Boliviano.
Art. 984 - (RESSARCIMENTO POR FATO ILÍCITO).
Quem, com um fato doloso ou culposo, causar a alguém um dano injusto, fica obrigado ao ressarcimento.

ART. 984 DO CÓDIGO CIVIL BOLIVIANO

Ley nº 1883 – Ley de Seguros (responsabilidade da corretora de seguros e/ou resseguros):

> *Artículo 23, Inciso A) 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*.

Dispositivos da Convenção de Montreal:

Em 1999, foi realizada uma convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, que ficou conhecida por **"Convenção de Montreal"**. O Brasil, por intermédio do Decreto 5.910/2006, e a Bolívia aderiram à mencionada Convenção.

Seguem alguns dispositivos legais da referida Convenção que dão suporte à regular indenização:

> ***Artigo 17 da Convenção de Montreal – morte e lesão corporal de passageiros – avaria de bagagens:***
>
> *1 - A transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro se o acidente que causou a morte ou a lesão tiver ocorrido a bordo da aeronave ou durante uma operação de embarque ou desembarque. [...]*

> ***Artigo 21 da Convenção de Montreal - indenização em caso de morte ou lesão corporal de passageiros:***
>
> *1 - A transportadora não poderá excluir ou limitar a sua responsabilidade pelos danos a que se refere o n.º 1 do artigo 17.º*

que não excedam 100000 direitos de saque especiais por passageiro.

2 - A transportadora não será responsável pelos danos a que se refere o n.º 1 do artigo 17.º que excedam 100000 direitos de saque especiais por passageiro, se provar que: a) Tais danos não foram causados por negligência ou outro acto doloso ou omissão sua ou dos seus trabalhadores ou agentes; b) Tais danos foram causados exclusivamente por negligência ou outro acto doloso ou omissão de terceiro.

Observação: registre-se que o "Direito Especial de Saque" correspondia (na data de 28/11/2017) ao valor de **R$ 4,5750**. No entanto, convém destacar desde já que, no presente caso, não incide a limitação de valor de indenização prevista na **"Convenção de Montreal"** (art. 21 – 1 antes mencionado), porquanto o transportador (LaMia) atuou com culpa.

Artigo 50 da Convenção de Montreal – seguro:

Os estados partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente convenção. O estado parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, de acordo com a presente convenção.

Observação: portanto, a cobertura de seguro também é atividade obrigatória, conforme dispõe o artigo 50 da **"Convenção de Montreal"** antes mencionado.

Artigo 33 da Convenção de Montreal – jurisdição:

1. A ação de indenização de danos deverá ser iniciada, à escolha do autor, no território de um dos Estados Partes, seja ante o tribunal do domicílio do transportador, da sede da matriz da empresa, ou onde possua o estabelecimento por cujo intermédio se tenha realizado o contrato, seja perante o tribunal do lugar de destino.

2. Com relação ao dano resultante na morte ou lesões do passageiro, a ação poderá ser iniciada perante um dos tribunais mencionados no número 1 deste Artigo ou no território de um Estado Parte em que o passageiro tenha sua residência principal e permanente no momento do acidente e para e desde o qual o transportador explore serviços de transporte aéreo de passageiros em suas próprias aeronaves ou nas de outro transportador, sob um acordo comercial, e em que o transportador realiza suas atividades de transporte aéreo de passageiros, desde locais arrendados ou que são de sua propriedade ou de outro transportador com o qual tenha um acordo comercial.

3. Para os fins do número 2,

a) "acordo comercial" significa um acordo, que não um contrato de agência, feito entre transportadores e relativo à provisão de seus serviços conjuntos de transporte aéreo de passageiros;

b) "residência principal e permanente" significa o domicílio do passageiro, no momento do acidente. A nacionalidade do passageiro não será o fator determinante a esse respeito.

4. As normas processuais serão reguladas pela lei nacional do tribunal que conhecer da questão.

Observação: ressalte-se, por oportuno, que os tratados

internacionais são internalizados no Brasil (à exceção dos tratados de direitos humanos aprovados na forma do §3º do Art. 5° da Constituição Federal), com *status* de lei ordinária. Dessa forma, **as regras de competência insertas na "Convenção de Montreal"** foram incorporadas ao ordenamento jurídico brasileiro como "*lex specialis"* em relação ao **Código de Processo Civil**.

Cite-se, a propósito, que o **Código de Processo Civil** estabelece:

> *Art. 21. Compete à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações em que:*
>
> *I - o réu, qualquer que seja a sua nacionalidade, estiver domiciliado no Brasil;*
>
> *II - no Brasil tiver de ser cumprida a obrigação;*
>
> *III - o fundamento seja fato ocorrido ou ato praticado no Brasil.*
>
> *Parágrafo único. Para o fim do disposto no inciso I, considera-se domiciliada no Brasil a pessoa jurídica estrangeira que nele tiver agência, filial ou sucursal. [...]*
>
> *Art. 22. Compete, ainda, à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações: (...) decorrentes de relações de consumo, quando o consumidor tiver domicílio ou residência no Brasil.*

Outrossim, nos termos do art. 12 da **Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro** (Lei nº 4.657/42, com a redação dada pela Lei 12.376/2010), é competente a autoridade judiciária

brasileira, quando for o réu domiciliado no Brasil ou aqui tiver de ser cumprida a obrigação.

> *Art. 12. É competente a autoridade judiciária brasileira, quando for o réu domiciliado no Brasil ou aqui tiver de ser cumprida a obrigação.*

Dispositivo do Código de Defesa do Consumidor:

Embora o acidente aéreo tenha ocorrido no Estado da Colômbia, o serviço de transporte aéreo teve início no Brasil, com usuários/consumidores brasileiros, consoante teoria finalista adotada pelo **Código de Defesa do Consumidor (CDC)** – art. 2° da Lei 8.078/90. Ademais, o CDC equipara a consumidores todas as vítimas do acidente de consumo, nestes termos:

> *Art. 2º. Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.*
>
> *Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.*
>
> *Art. 17. Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.*

Observação: registre-se que o serviço de transporte aéreo é regulado, fiscalizado e concedido pela União. Consoante **previsão constitucional**, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os serviços de

navegação aérea (art. 21, inc. XII, alínea "c"), bem como legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, inc. XI).

> *Art. 21. Compete à União:*
>
> *[...]*
>
> *XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:*
>
> *[...]*
>
> *c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária;*
>
> *Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:*
>
> *[...]*
>
> *XI - trânsito e transporte;*

Por sua vez, o **Código Brasileiro de Aeronáutica** prevê que a exploração de serviço de transporte público aéreo depende de prévia concessão (art. 180).

> *Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.*

Outrossim, a **Lei 11.182/2005**, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), definiu que *"compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos*

Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária" (art. 2°).

> *Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.*

Tratando-se, portanto, de acidente de consumo em serviço concedido, regulado e fiscalizado pela União, com usuários/consumidores brasileiros, tendo sido o serviço de transporte iniciado no Brasil, é inequívoca a competência da Justiça Federal, na forma do inciso I do art. 109 da **Constituição Federal**.

> *Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:*
>
> *I - as causas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes, exceto as de falência, as de acidentes de trabalho e as sujeitas à Justiça Eleitoral e à Justiça do Trabalho;*

Cite-se, ainda, que a competência da Justiça Federal também é fixada no presente caso com fundamento no inciso III do art. 109 da **Constituição Federal**, a saber: *"as causas fundadas em tratado ou contrato da União com Estado estrangeiro ou organismo internacional"*.

> *Art. 109. Aos juízes federais compete processar e julgar:*
>
> *[...]*

III - as causas fundadas em tratado ou contrato da União com Estado estrangeiro ou organismo internacional;

Dispositivos do Código Civil brasileiro:

O **Código Civil brasileiro**, de forma análoga, trata a questão de indenização, nestes termos:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Cite-se, ainda, o art. 948 do **Código Civil**, nestes termos:

"Ocorrendo a morte da vítima, a indenização consistirá no pagamento das despesas com tratamento, funeral e luto da família (danos emergentes), bem como prestação de pensão às pessoas a quem o de cujus devia alimentos (lucro cessante).

Observação: assim, a responsabilidade extracontratual decorre da omissão, na forma do art. 186 do Código Civil, concorrendo para a produção do evento danoso.

Com efeito, dispõe o **Código Civil**, ao tratar do contrato de corretagem, que o corretor deve executar a mediação com *"diligência e prudência"*, devendo prestar ao cliente *"todos os esclarecimentos acerca da segurança ou do risco do negócio",* nestes termos:

> *Art. 723. O corretor é obrigado a executar a mediação com diligência e prudência, e a prestar ao cliente, espontaneamente, todas as informações sobre o andamento do negócio.*
>
> *Parágrafo único. Sob pena de responder por perdas e danos, o corretor prestará ao cliente todos os esclarecimentos acerca da segurança ou do risco do negócio, das alterações de valores e de outros fatores que possam influir nos resultados da incumbência.*

Ressalte-se, ademais, que, tendo contribuído para com o dano, há responsabilidade solidária, conforme art. 942, *caput*, parte final, do **Código Civil**.

> *Art. 942. Os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito de outrem ficam sujeitos à reparação do dano causado; e, se a ofensa tiver mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação.*

Importante salientar que, conquanto a responsabilidade contratual possa estar limitada pela apólice de seguro, a responsabilidade extracontratual não observa limite, senão aquele que representa, tanto por tanto, a extensão do dano, consoante art. 944 do **Código Civil**.

> *Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano.*

Nesse contexto, necessário pontuar, também, conforme registrado anteriormente, que não incide a limitação de valor de indenização previsto na **"Convenção de Montreal"**, pois, por expressa disposição daquele texto legal, a limitação abrange apenas o transportador e não terceiros que concorreram para o ilícito (art. 21 da **"Convenção de Montreal"**).

Outrossim, a atividade de transporte de pessoas é regida pela teoria da responsabilidade objetiva, consoante art. 734 e 927, parágrafo único, do **Código Civil** (teoria do risco).

> *Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.*
>
> *Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.*
>
> *Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.*
>
> *Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.*

Nesse sentido, aliás, oportuno registrar que se trata de situação em todo similar à responsabilidade das seguradoras, em nosso país, pelo pagamento de indenização por danos pessoais causados por veículo automotor terrestre, no âmbito do seguro obrigatório DPVAT,

reconhecida amplamente por nossos tribunais, mesmo havendo falta de pagamento do seguro obrigatório por parte do proprietário do veículo, conforme denota a **súmula n. 257 do Superior Tribunal de Justiça**:

> *Súmula n. 257 – A falta de pagamento do prêmio do seguro obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) não é motivo para a recusa do pagamento da indenização.*

Por fim, por se tratar de relação de consumo, reclama-se a regência do **Código de Defesa do Consumidor**, que estabelece, igualmente, a responsabilidade objetiva por fato do serviço, conforme prevê o art. 14 do Código:

> *Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.*

Desse modo, em síntese, no caso concreto ora analisado, os envolvidos violaram a boa-fé objetiva e praticaram falta contratual, devendo responder pelas perdas e danos solidariamente, na forma dos arts. 187, 389, 402 e 422 do **Código Civil**.

> *Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.*

> *Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.*
>
> *Art. 402. Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar.*
>
> *Art. 422. Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.*

Observação: ademais, para além desse aspecto, cumpre destacar que a **codificação civil** (art. 944) consagra, como registrado anteriormente, o princípio da reparação integral do dano.

> *Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano.*

Sem embargos, o dano moral perpetrado pelos envolvidos consiste na violação dos direitos da personalidade dos sucessores/familiares dos falecidos (dano moral reflexo/em ricochete – p. único do art. 12 do **Código Civil**), bem como, de forma direta, em relação aos poucos sobreviventes do acidente aéreo.

> *Art. 12. Pode-se exigir que cesse a ameaça, ou a lesão, a direito da personalidade, e reclamar perdas e danos, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei.*
>
> *Parágrafo único. Em se tratando de morto, terá legitimação para requerer a medida prevista neste artigo o cônjuge sobrevivente, ou qualquer parente em linha reta, ou colateral até o quarto grau.*

Diante do exposto, no caso concreto analisado, resta clara a responsabilidade civil dos envolvidos pela causação de dano moral às vítimas do acidente aéreo, bem como aos sucessores/familiares dos falecidos (dano moral reflexo/em ricochete – p. único do art. 12 do **Código Civil**), tendo em vista a violação dos seus direitos de personalidade (direito à vida, à integridade física e psíquica, à convivência familiar, v. g.) e, conforme registrado nos autos, a título de argumentação, em decorrência da intensa dor física e psíquica sofrida pelos sobreviventes do desastre e familiares/sucessores dos falecidos, ressaltando-se, uma vez mais, que, conforme doutrina e jurisprudência pátrias, o dano moral decorrente de morte de familiar é presumido *(in re ipsa)*. Destaque-se, por fim, que a responsabilidade civil dos envolvidos pela causação do dano moral é solidária, na forma do art. 942 do **Código Civil**, antes registrado.

> *Art. 942. Os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito de outrem ficam sujeitos à reparação do dano causado; e, se a ofensa tiver mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação.*

Nesses termos, conforme disposto no art. 95 do **CDC**, *"[...] a condenação será genérica, fixando a responsabilidade do réu pelos danos causados"*, mas não os prejuízos específicos e individuais de cada um dos lesados, que depois deverão promover a ação de cumprimento da sentença genérica, compreendendo a liquidação e a execução pelo dano individualmente sofrido (art. 97 do **CDC**).

> *Art. 95. Em caso de procedência do pedido, a condenação será*

genérica, fixando a responsabilidade do réu pelos danos causados.

Art. 97. A liquidação e a execução de sentença poderão ser promovidas pela vítima e seus sucessores, assim como pelos legitimados de que trata o art. 82.

Portanto, percebe-se de tudo o quanto foi exposto que a responsabilidade de indenizar decorre da existência dos seguintes pressupostos: **(i)** ação ou omissão, **(ii)** culpa ou dolo do agente, **(iii)** relação de causalidade e **(iv)** dano experimentado pela vítima.

Cláusula Indenizatória Desportiva:

No caso de clubes de futebol, todavia, oportuno mencionar a existência de uma **Cláusula Indenizatória Desportiva**, nestes termos:

I - cláusula indenizatória desportiva, devida exclusivamente à entidade de prática desportiva à qual está vinculado o atleta, nas seguintes hipóteses:

a) transferência do atleta para outra entidade, nacional ou estrangeira, durante a vigência do contrato especial de trabalho desportivo; ou

b) por ocasião do retorno do atleta às atividades profissionais em outra entidade de prática desportiva, no prazo de até 30 (trinta) meses; e [...]

§ 1º O valor da cláusula indenizatória desportiva a que se refere o inciso I do caput deste artigo será livremente pactuado pelas partes e expressamente quantificado no instrumento contratual:

I - até o limite máximo de 2.000 (duas mil) vezes o valor médio do salário contratual, para as transferências nacionais; e

II – sem qualquer limitação, para as transferências internacionais. (Art. 28 da Lei nº 9.615/98)

Importante registrar que os contratos de trabalho desportivo firmados junto à Confederação Brasileira de Futebol - CBF seguem o referido critério legal, nestes termos:

Cláusula Nona *– Nos termos do artigo 28, inciso I, alíneas "a" e "b", da Lei 9.615/98, aletrada pela Lei 12.395/2011, deverá constar do presente contrato Cláusula Indenizatória Desportiva, devida pelo JOGADOR em favor do CLUBE, para as hipóteses de transferência do JOGADOR para outra equipe, nacional ou estrangeira, durante a vigência deste contrato, ou, por ocasião do retorno do JOGADOR às atividades profissionais em outra entidade de prática desportiva (clube), no prazo de até 30 (trinta) meses. Nos termos do artigo 28, § 1º da citada lei, a Cláusula Indenizatória Desportiva, para transferências nacionais, deverá ser estipulada até o limite máximo de 2.000 (duas mil) vezes o valor médio do salário contratual (inciso I), não havendo limitação para as hipóteses de transferências internacionais (inciso II). Quando, em conformidade com o § 1º do art. 40 da Lei 9.615/98, será facultada a estipulação do respectivo valor em moeda estrangeira, a ser sempre liquidada em moeda corrente nacional (Reais). Nos termos do art. 28, § 2º, da Lei 9.615/98, alterada pela Lei 12.395/2011, são solidariamente responsáveis pelo pagamento da Cláusula Indenizatória Desportiva de que trata o inciso I do mesmo artigo, o JOGADOR e a nova entidade de prática desportiva empregadora (novo clube)*

Ademais, os contratos especiais de trabalho desportivo firmados entre a Chapecoense e os atletas trazem expressa previsão da **Cláusula Indenizatória Desportiva**, como segue:

> ***Cláusula 8ª*** *– Se a rescisão for de iniciativa do ATLETA, este continuará vinculado ao CLUBE DE FUTEBOL para efeito de transferência, além do pagamento da multa contratual, estipulada em contrato junto à CBF.*

Observação: para os advogados das vítimas, a rescisão antecipada ocasionada pelo falecimento dos atletas fez surgir o direito da Chapecoense aos valores referentes à **Cláusula Indenizatória Desportiva** de cada atleta vitimado pelo acidente.

Decreto-Lei n 73, de 1966:

Oportuno registrar, ainda, que a atividade de seguro é regulada e fiscalizada pela SUSEP. Estabelece o Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966:

> *Art 35. Fica criada a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), entidade autárquica, jurisdicionada ao Ministério da Indústria e do Comércio, dotada de personalidade jurídica de Direito Público, com autonomia administrativa e financeira.*
>
> *(...)*
>
> *Art 36. Compete à SUSEP, na qualidade de executora da política traçada pelo CNSP [Conselho Nacional de Seguros Privados], como órgão fiscalizador da constituição, organização, funcionamento e operações das Sociedades Seguradoras:*

(...)

h) fiscalizar as operações das Sociedades Seguradoras, inclusive o exato cumprimento deste Decreto-lei, de outras leis pertinentes, disposições regulamentares em geral, resoluções do CNSP e aplicar as penalidades cabíveis;

Observação: a oportunidade desse dispositivo decorre justamente do **"Termo de Transação"** celebrado para efetivação de supostos "pagamentos humanitários" ofertados aos familiares das vítimas do acidente com a aeronave da empresa LaMia, o que reclama a tutela por parte da SUSEP dos interesses dos consumidores prejudicados. Registre-se, ademais, o evidente vício de consentimento na celebração da transação pelas vítimas, consistente em lesão (art. 157 do **Código Civil**), porquanto sob premente necessidade financeira aceitaram oferta de valor desproporcional ao verdadeiro dano experimentado (danos emergentes, lucros cessantes, bem como dano moral).

Art. 157. Ocorre a lesão quando uma pessoa, sob premente necessidade, ou por inexperiência, se obriga a prestação manifestamente desproporcional ao valor da prestação oposta

Para o MPF, restam, portanto, configurados os requisitos para o reconhecimento desse vício de consentimento, a saber: **(i)** as prestações entre as partes eram manifestamente desproporcionais (oferta de valor muito aquém do devido para quitação ampla e irrestrita de responsabilidade); **(ii)** havia premente necessidade das famílias, conforme acima detalhado; e, **(iii)** havia também inexperiência por

parte dos aceitantes, na medida que, após o acidente aéreo, as famílias viram-se envoltas no complexo mundo securitário (ainda mais em se tratando de seguro aeronáutico), que desafia até mesmo os operadores do direito. Ademais, a corroborar esse entendimento, as apólices de seguro foram celebradas fora do Brasil, em língua estrangeira, e sequer as famílias tiveram acesso, p. ex., à apólice de resseguros.

Frise-se, porém, que os requisitos 2 e 3, acima, são alternativos, conforme se depreende de atenta leitura do art. 157 do **Código Civil**, bastando a presença de um deles para o reconhecimento da lesão.

De outro turno, não se pode olvidar, conforme já registrado anteriormente, que o acidente aéreo representa um acidente de consumo, acarretando responsabilidade por fato do serviço – **art. 12 do Código de Defesa do Consumidor**).

> *O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.*

Assim, a legislação protetiva deve ser aplicada ao caso concreto e dessa forma deve-se reconhecer a vulnerabilidade das vítimas/sucessores do acidente de consumo, na forma do inciso I do art.

4° do Código:

> *Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:*
>
> *I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo;*
>
> *[...]*

Outrossim, o **CDC** prevê que é vedado ao fornecedor de serviços, considerando prática abusiva, a conduta de *"exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva"* (art. 39, inc. V), nestes termos:

> *Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas: [...]*
>
> *V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;*

E, mais importante, prevê que são **nulas de pleno direito** as cláusulas contratuais que *"impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos [...]"* e que *"estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade"*, como segue:

> *Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:*
>
> *I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis;*
>
> *[...]*
>
> *IV - estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade;*

Para o MPF, portanto, necessário reconhecer e declarar a nulidade das **"cláusulas exorbitantes"** do termo de pagamento, que excluem, no caso concreto ora analisado, de forma ampla e irrestrita, a responsabilidade civil dos envolvidos, bem como as cláusulas que obrigam à desistência de ações em curso.

Destaque-se que, embora o **Código Civil** considere anulável o negócio jurídico eivado do vício da lesão (art. 171, II), deve-se aplicar a norma especial e mais protetiva do **Código de Defesa do Consumidor**, que considera tais cláusulas nulas de pleno direito (art. 51).

> *Art. 171. Além dos casos expressamente declarados na lei, é anulável o negócio jurídico:*
>
> *[...]*

> *II - por vício resultante de erro, dolo, coação, estado de perigo, lesão ou fraude contra credores.*

A propósito, importante frisar que o **CDC** reconhece a legitimidade ativa do Ministério Público para requerer a declaração de nulidade da cláusula contratual abusiva, conforme §4º do Art. 51 do Código:

> *"É facultado a qualquer consumidor ou entidade que o represente requerer ao Ministério Público que ajuíze a competente ação para ser declarada a nulidade de cláusula contratual que contrarie o disposto neste código ou de qualquer forma não assegure o justo equilíbrio entre direitos e obrigações das partes".*

Por fim, ainda de acordo com o entendimento do MPF, é necessário enfatizar que as cláusulas do **"Termo de Transação"** relativas ao pagamento do valor proposto (US$ 225.000,00) devem ser preservadas, pois representam assunção de culpa por parte dos envolvidos e encerram adiantamento de pagamento em relação ao valor global devido.

Assim, deveria ser aplicado, nesse ponto, o princípio da conservação contratual, expressamente previsto no **Código Civil** (§2° do art. 157) e no **Código de Defesa do Consumidor** (§2° do art. 51), resguardando-se as cláusulas de pagamento.

> *Art. 157, [...] § 2º Não se decretará a anulação do negócio, se for oferecido suplemento suficiente, ou se a parte favorecida concordar com a redução do proveito.*

> *Art. 51, [...] § 2º A nulidade de uma cláusula contratual abusiva não invalida o contrato, exceto quando de sua ausência, apesar dos esforços de integração, decorrer ônus excessivo a qualquer das partes.*

Cabe destacar, por oportuno, que o **Código Civil** ressalva a possibilidade de, nessa situação, haver a conservação contratual, sem a decretação da nulidade do ajuste, se for oferecido suplemento suficiente (art. 157, §2º, antes mencionado).

Regulamento da Copa Sudamericana (2016):

> *ARTÍCULO 25°*
>
> *25.1 El club visitante deberá garantizar la llegada de su delegación, por lo menos 24 horas antes del compromiso programado.*
>
> *25.2 Así mismo, deberá programar su llegada al campo de juego, con por lo menos 90 minutos de anticipación a la hora de inicio del partido, a fin de cumplir con los requerimientos previos, de presentación de planilla y control de documentación. El partido no podrá retrasarse como consecuencia de la llegada tardía de algún equipo, y en caso de producirse una situación así, se estará sujeto a la imposición de las sanciones disciplinarias que correspondan.*

Logo, o clube visitante deverá garantir a chegada de sua delegação pelo menos 24 horas antes do compromisso programado. Portanto, é autônoma, é independente a escolha por parte do clube dos mecanismos que serão utilizados para o seu deslocamento.

Resolução nº 178, de 2010, da ANAC:

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RESOLUÇÃO Nº 178, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2010.

Estabelece os procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevoo e solicitação de permanência no território brasileiro por aeronave civil estrangeira realizando transporte aéreo não remunerado.

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no Título II da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, no Decreto nº 97.464, de 20 de janeiro de 1989, e nos pareceres constantes do processo nº 60800.085240/2010-97, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 21 de dezembro de 2010,

RESOLVE:

Art. 1º Estabelecer, com base no disposto no Decreto nº 97.464, de 20 de janeiro de 1989, os procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevoo e solicitação de permanência no território brasileiro por parte de aeronave civil estrangeira matriculada em qualquer Estado-Membro da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) que esteja realizando transporte aéreo não remunerado.

Parágrafo único. Esta Resolução não se aplica quando a aeronave referida neste artigo:

I - pertencer a empresa aérea estrangeira com representante credenciado no Brasil e estiver vinculada à prestação de serviço de transporte aéreo de passageiro, carga ou mala postal no País;

II - estiver equipada com sensores e/ou equipamentos para aerolevantamento ou pesquisa científica; ou

III - estiver transportando explosivo e/ou material bélico.

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 2º Toda aeronave civil estrangeira, para sobrevoar e/ou pousar no território brasileiro, deve possuir seguro que cubra possíveis danos a terceiros no solo.

Art. 3º A comunicação de chegada de aeronave estrangeira às autoridades de fiscalização federal é de responsabilidade do Operador de Aeródromo, que deve providenciá-la com antecedência mínima de 2 (duas) horas em relação à hora prevista para o pouso.

Seção II

Da Comunicação de Entrada no Espaço Aéreo Brasileiro e Sobrevoo, com ou sem Pouso no Território Brasileiro

Art. 4° Todo operador ou piloto em comando de aeronave estrangeira referida no art. 1° desta Resolução deve comunicar à ANAC, previamente à apresentação do plano de voo, o local de pouso ou sobrevoo, informando o dia e a hora prováveis do voo, a rota e o ponto de entrada em território brasileiro, a marca de nacionalidade e o tipo de aeronave, a finalidade do voo e, se for o caso, o aeroporto internacional em que irá escalar para entrar no Brasil.

§ 1° A comunicação requerida no caput deste artigo deve ser feita por meio de registro das informações no sítio eletrônico da ANAC na rede mundial de computadores, endereço http://www.anac.gov.br.

§ 2° O registro de informações nos termos deste artigo implica a geração de cadastro da aeronave estrangeira.

§ 3° Estão isentas da comunicação prévia de que trata o caput deste artigo as aeronaves detentoras de autorização obtida nos termos do art. 7° desta Resolução.

Art. 5° No caso de impedimento à realização do registro nos termos do art. 4° desta Resolução, poderão ser aceitas as informações contidas no plano de voo, apresentado conforme previsto nas normas do Departamento do Controle do Espaço Aéreo (DECEA), como comunicação prévia da chegada da aeronave em território brasileiro.

Art. 6° Antes da decolagem e saída do território brasileiro, cabe ao Operador de Aeródromo verificar, previamente à cobrança da tarifa aeroportuária, se a aeronave encontra-se cadastrada no sítio eletrônico da ANAC.

Parágrafo único. Comprovada a inexistência de cadastro da aeronave estrangeira, o Operador de Aeródromo deverá solicitar o devido registro, conforme disposto no art. 4°, §1°, desta Resolução.

Seção III

Da Autorização de Permanência no Território Brasileiro

Art. 7° Todo operador ou piloto em comando de uma aeronave estrangeira que, após o primeiro pouso em aeroporto internacional no território brasileiro, tenha a intenção de se deslocar para outro aeroporto localizado no território brasileiro deve obter uma autorização de permanência junto à ANAC.

§ 1° A solicitação de permanência no território brasileiro, com vistas à obtenção da necessária Autorização de Voo da ANAC (AVANAC), deve ser feita com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas do horário estimado para o pouso por meio de formulário eletrônico disponível no sítio da ANAC, ao qual devem ser anexados, igualmente por meio eletrônico, os seguintes documentos:

I - certificados de matrícula e de aeronavegabilidade da aeronave;

II - licenças e certificados de habilitação técnica e de capacidade física da tripulação; e

III - apólice de seguro contra danos a terceiros na superfície.

§ 2° O disposto no caput deste artigo aplica-se também às aeronaves fabricadas no País a serem transladadas do território brasileiro para entrega, pelo fabricante, ao adquirente estrangeiro.

Art. 8º Em casos excepcionais ou de emergência, poderá ser aceita solicitação em prazo inferior ao estabelecido no art. 7º, § 1º, desta Resolução, estando a permanência no território brasileiro condicionada à obtenção da AVANAC.

Art. 9º Não haverá emissão da AVANAC quando, após o primeiro pouso no Brasil, a aeronave dirigir-se para o exterior, independentemente do período em que permanecer estacionada no pátio do aeroporto internacional de chegada.

Art. 10. A permanência de aeronave estrangeira no território brasileiro está sujeita, além da obtenção da AVANAC, ao cumprimento das formalidades aduaneiras previstas em legislação específica, observadas as demais disposições do Decreto nº 97.464, de 1989.

Art. 11. A AVANAC perderá sua validade quando:

I - a aeronave sair do território brasileiro após realizar sua última decolagem de um aeroporto internacional no País;

II - qualquer um dos documentos listados no art. 7º, § 1º desta Resolução, vencer ou for suspenso ou cancelado;

III - houver troca de tripulação técnica sem a prévia comunicação à ANAC para a devida autorização;

IV - o posto da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) localizado no aeroporto internacional de chegada não emitir o Termo de Entrada e Admissão Temporária (TEAT) ou documento equivalente; ou

V - a aeronave não realizar pouso em um aeroporto internacional decorridos 2 (dois) dias úteis da data prevista para sua chegada.

Art. 12. A AVANAC pode ser prorrogada por períodos iguais de 45 (quarenta e cinco) dias, desde que solicitado com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, conforme disposto no art. 9º do Decreto nº 97.464, de 1989.

§ 1º A prorrogação da AVANAC depende da apresentação do TEAT ou documento equivalente prorrogado pela RFB e seus prazos de validade serão idênticos.

§ 2º Caso não seja autorizada a prorrogação, a aeronave deverá abandonar o País por aeroporto internacional até a data de vencimento da AVANAC.

Art. 13. O número da AVANAC identifica o piloto em comando e a aeronave, sendo obrigatório o seu registro nos planos de voo durante a operação da aeronave em território brasileiro e quando de sua saída pelo último aeroporto internacional no País.

Art. 14. A confirmação da autenticidade da AVANAC emitida, assim como a consulta às matrículas das aeronaves estrangeiras cadastradas, podem ser feitas no sítio eletrônico da ANAC.

Parágrafo único. A fiscalização das autorizações emitidas e das aeronaves cadastradas será feita pela ANAC por meio do sistema informatizado DCERTA, aprovado pela Resolução nº 151, de 7 de maio de 2010.

Seção IV
Das Disposições Finais

Art. 15. Qualquer aeronave estrangeira poderá ser detida, interditada ou intimada a deixar o País caso tenha cometido uma ou mais das infrações dispostas nos arts. 299 e 302 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ou, ainda, qualquer das seguintes irregularidades:

I - inobservância das leis, regulamentos ou instruções que regem a utilização das aeronaves estrangeiras;

II - execução de transporte remunerado, contrariando o disposto art. 2º, inciso IV, do Decreto 97.464, de 1989;

III - falta de pagamento das tarifas aeroportuárias, impostos e/ou taxas incidentes sobre a aeronave; e

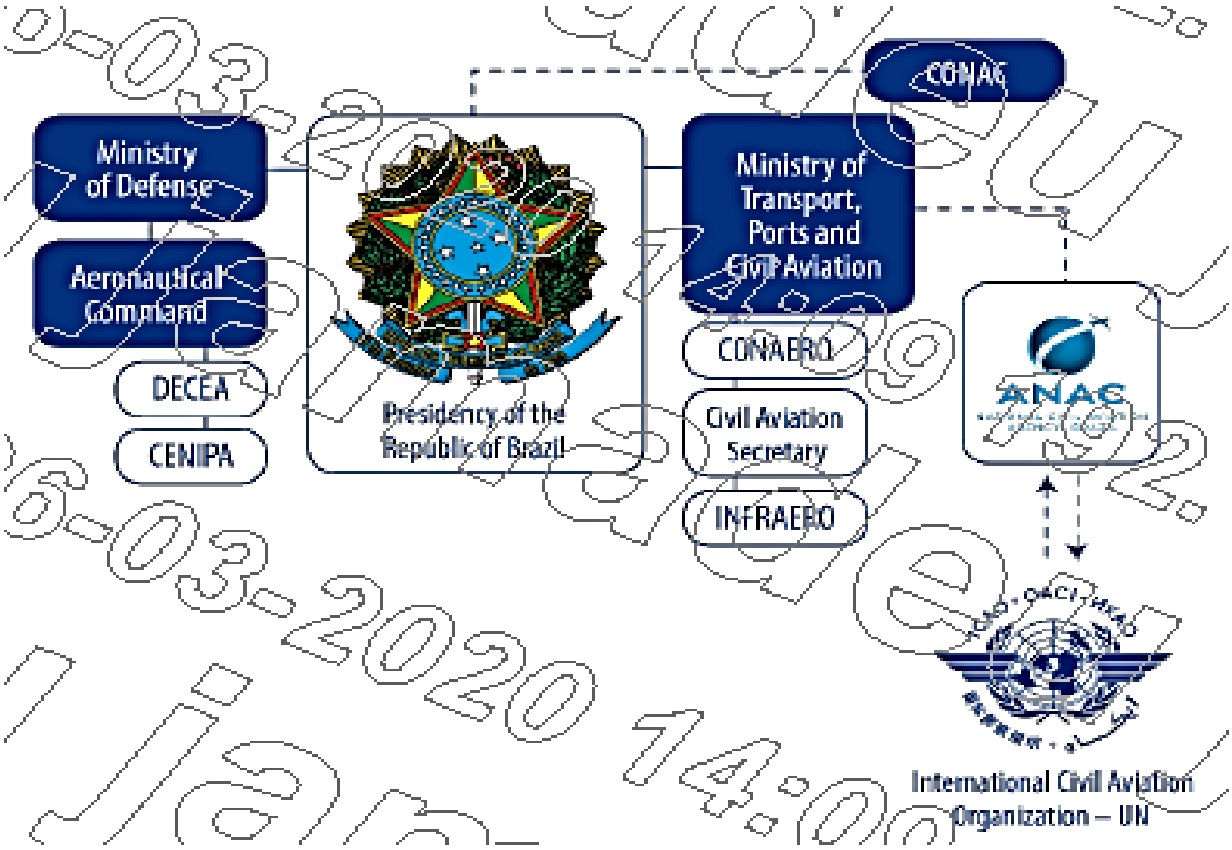
IV - falta de pagamento de multa imposta ao proprietário ou operador e/ou ao seu piloto em comando, por infrações às leis ou regulamentos.

Art. 16. Os voos realizados por empresas de táxi aéreo estrangeiras devem ser tratados como nos casos mencionados nesta Resolução.

Art. 17. Esta Resolução entrará em vigor em 10 de janeiro de 2011, devendo ser igualmente publicada na língua inglesa.

Art. 18. Fica revogada a Portaria nº 621/DGAC, de 3 de dezembro de 1993, publicada no Diário Oficial de 19 de janeiro de 1994, Seção 1, página 917, que aprovou a Instrução de Aviação Civil 2216 (IAC 2216-1293).

Estrutura do Sistema Aéreo brasileiro:



CONAC - Advising body of the Presidency of the Republic for the formulation of the Brazilian civil aviation policy.

Ministry of Transport, Ports and Civil Aviation - Through the Civil Aviation Secretary, the Ministry coordinates and supervises actions for the development of airport and aeronautical infrastructure.

CONAERO - Consultative and deliberative commission composed by bodies that directly work with airport management in order to make airports more efficient.

Infraero - Public company responsible for 59 airports in the country which holds 49% of the following airports: Guarulhos (SP), Viracopos (SP), Brasília (DF), Confins (MG) and Galeão (RJ).

DECEA - Department of Airspace Control subordinate to the Aeronautical Command and the Ministry of Defense.

CENIPA - Aeronautical Accidents Investigation and Prevention Center subordinate to the Aeronautical Command and the Ministry of Defense and responsible for the investigation and prevention of accidents.

ANAC - Brazilian civil aviation authority that regulates and inspects civil aviation activities and airport and aeronautical infrastructure. ANAC is linked to the Ministry of Transport, Ports and Civil Aviation. The Agency is not hierarchically subordinate to the Ministry and it has administrative independence, financial autonomy and fixed mandate for its directors.

Law Number 11.182/2005 establishes ANAC's main responsibilities:

- To implement the Brazilian civil aviation policy;
- To develop studies, to establish rules, to implement international civil aviation rules and recommendations in accordance with international agreements, treaties and conventions in which Brazil takes part;
- To regulate and inspect services performed by foreign airlines in Brazil;
- To designate Brazilian airlines for international operations;
- To regulate and inspect air services, aeronautical products and processes, the training of specialized personnel, auxiliary services, civil aviation safety, air transport facilitation, crew licensing processes, pollutants emissions and aeronautical noise, reservation systems, transportation of passengers and cargo, and other civil aviation activities;
- To establish security rules for aircraft and airports, including those related to the transportation of dangerous goods;
- To regulate and inspect air services providers and airport operators in order to prevent the use of narcotic drugs or psychotropic substances by crew members or maintenance and operation personnel;
- To authorize, regulate and inspect air services in Brazil;
- To confiscate aeronautical goods and products of civil use which do not comply with legal specifications;
- To inspect civil aviation aircraft, their components, equipment – including crew licenses – and maintenance services aiming at ensuring compliance with flight safety rules;
- To administer the Brazilian Aeronautical Register (Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB);
- To regulate landing and take-off permits for civil aircraft;
- To administratively mediate conflicts of interest among air services providers and airport and aeronautical infrastructure providers;
- To approve airport master plans;
- To homologate, register and classify aerodromes; to inspect compliance with technical requirements for the construction, renovation and improvement of aerodromes and also to issue approvals for their operation;
- To issue rules and establish minimum flight safety, performance and efficiency standards to be fulfilled by air services providers and airport and aeronautical infrastructure providers, including equipment, materials, products and processes and services supplied;
- To issue airworthiness certificates;
- To regulate, inspect and authorize air services provided by flight training organizations and other civil aviation courses;
- To take part in the Brazilian Aeronautical Accidents Investigation and Prevention System (SIPAER).

Comunicação de entrada e sobrevoo do espaço aéreo brasileiro com ou sem pouso

Informing Brazilian Authorities on entering and overflying the Brazilian Air Space, Landing or not Landing in the Brazilian Territory

Aeronaves em transporte aéreo não remunerado. Isto é quando não transportar passageiros e/ou carga mediante remuneração, ou quando o fizer em trânsito, sem desembarcá-los ou embarcá-los em território brasileiro, parcial ou totalmente.

Aircraft operating non-revenue flights, or when operating revenue flights, in transit, without disembarking or embarking passengers and/or cargo in Brazil.

Attention

1) It is mandatory to report all overflights, unless you want to stay in Brazilian territory and have a valid SWAMC (see the rules in Resolution 178, article 4, § 3)

2) After the first registration you will receive an email with the confirmation and access code to facilitate further comunications.

Recuperar cadastro / retrieve the register

Matrícula da Aeronave (sem espaço ou traço) *Aircraft Registration Marks (without space or character)*	CPZSC
Último código de acesso *Last access code:*	33076116

DO DIREITO COMPARADO

Alemanha

- Insurance Contract Act, 2008
- BGB e HGB

Argentina

- Ley nº 17.418, Ley de Seguro, 1967
- Código Civil de la Nación e Código de Comercio

Austrália

- Insurance Contracts Act, 1984;
- AASB 17 Insurance Contracts, 2017;
- AASB 4 Insurance Contracts, 2015;
- AASB 1038 Life Insurance Contracts, 2004;
- AASB 1023 General Insurance Contracts, 2004.

Bélgica

- Loi sur le contrat d'assurance terrestre, 1992.
- Code Civil

Bolívia

- Ley nº 1.883, Ley de Seguros, 1998
- Código Civil e Código de Comercio

Brasil

- Decreto-lei nº 73/66
- Código Civil e Código Comercial
- Projeto de lei – Contrato de Seguro

Canadá

- Insurance Contracts Act, 1999

Chile

- Ley nº 20.667, Regula el Contrato de Seguro, 2013
- Código Civil e Código de Comercio

Colômbia

- Código Civil e Código de Comercio

Costa Rica

- Ley nº 8956, Ley Reguladora del Contrato de Seguros, 2011
- Código Civil e Código de Comercio

Cuba

- Decreto Ley nº 263, 2008
- Código Civil e Código de Comercio

Equador

- Ley General de Seguros, Codificacion, 2014
- Código Civil e Código de Comercio

Espanha

- Lei nº 50, de Contrato de Seguro, 1980
- Código Civil e Código de Comercio

Finlândia

- Insurance Contracts Act, 1994

França

- Code des Assurances, 1930
- Code Civil e Código de commerce

Itália

- Decreto Legislativo nº 209, 2005
- Codice Civile

México

- Ley sobre el Contrato de Seguro, 1934
- Código Civil Federal e Código de Comercio

Paraguai

- Código Civil e Ley nº 1.034, Del Comerciante

Peru

- Ley nº 29.946, Ley del Contrato de Seguro, 2012
- Código Civil e Código de Comercio

Portugal

- Decreto-Lei nº 72, 2008
- Código Civil e Código do Registo Comercial

Reino Unido

- Insurance Act, 2015

Suíça

- Loi fédérale sur le contrat d'assurance, 1908
- Code Civil e Code des obligations (Droit du registre du commerce)

Uruguai

- Ley nº 19.678, 2018
- Código Civil e Código de Comercio

Venezuela

- Decreto nº 1.505 con fuerza de Ley del Contrato de

Seguro, 2001

- Código Civil e Código de Comercio

Por relevante, segue a íntegra da Ley nº 1.883, Ley de Seguros, 1998 (Bolívia)

LEY N° 1883
LEY DE 25 DE JUNIO DE 1998

HUGO BANZER SUAREZ
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Por cuanto, el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,

D E C R E T A :

LEY DE SEGUROS DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA

TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I
AMBITO DE APLICACION

ARTICULO 1.- AMBITO DE APLICACION.- El ámbito de aplicación de la presente Ley comprende las actividades de asumir riesgos de terceros y conceder coberturas, la contratación de seguros en general, el prepago de servicios de índole similar al seguro, así como los servicios de intermediación y auxiliares de dichas actividades, por sociedades anónimas expresamente constituidas y autorizadas a tales efectos, por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

También norma el funcionamiento y fiscalización de las entidades que realizan las actividades señaladas anteriormente, la protección a los asegurados, tomadores y beneficiarios de seguros y las atribuciones de la Superintendencia.

Las normas referidas al seguro, se entienden igualmente aplicables a cualquier modalidad de la actividad aseguradora y reaseguradora.

ARTICULO 2.- PROHIBICION. Ninguna persona, natural o jurídica podrá realizar las actividades señaladas en el artículo anterior, sin previa autorización de constitución y de funcionamiento otorgadas por la Superintendencia, con las formalidades y requisitos establecidos por la presente Ley, sus reglamentos y sin perjuicio de lo señalado en el artículo 55.

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

ARTICULO 3.- OBLIGATORIEDAD DE LA CONTRATACION DE SEGUROS Y DE RETENCIONES EN BOLIVIA.- Las personas naturales o jurídicas que contraten seguros, domiciliadas en Bolivia se encuentran obligadas a tomar seguros en el país con entidades aseguradoras constituidas y autorizadas para operar en el territorio de la República.

Asimismo, las entidades aseguradoras, deberán realizar la retención de máximo un quince por ciento (15%) del margen de solvencia por riesgo individual y de mínimo un treinta por ciento (30%) sobre el total de primas suscritas.

ARTICULO 4.- OBJETIVOS. La presente Ley y sus reglamentos tienen por objetivo regular la actividad aseguradora, reaseguradora, de intermediarios, auxiliares y entidades de prepago para que cuenten con la suficiente credibilidad, solvencia y transparencia, garantizando un mercado competitivo. Asimismo, determina los derechos y deberes de las entidades aseguradoras y establece los principios de equidad y seguridad jurídica para la protección a los asegurados, tomadores y beneficiarios del seguro.

ARTICULO 5.- DEFINICIONES.- Para los efectos de la presente Ley, se establecen las siguientes definiciones con carácter enunciativo y no limitativo:

ACTIVIDAD ASEGURADORA: Comprende la otorgación de coberturas y la asunción de riesgos de personas naturales o jurídicas, incluyendo las propias entidades aseguradoras y de todo otro servicio que implique cubrir riesgos y el prepago de servicios de índole similar al seguro.

ACCIDENTE: Acto o hecho que deriva de una causa violenta, súbita, externa e involuntaria, que produce daños en las personas o en las cosas.

AGENTE DE SEGUROS: Es la persona natural vinculada a una entidad aseguradora, mediante un contrato, que se dedica a la intermediación y a la gestión comercial de contratos de seguros.

CAPITAL DE RIESGO: Es la suma de los montos asegurados directamente en vida, mas los montos de reaseguros aceptados por este mismo concepto, menos las reservas matemáticas respectivas.

CORREDOR DE SEGUROS: Es la persona jurídica que realiza la actividad comercial de intermediar en seguros privados sin mantener vínculo contractual con ninguna entidad aseguradora.

CORREDOR DE REASEGUROS: Es la persona jurídica que actúa como intermediario en la contratación de coberturas de reaseguros sin mantener vínculo contractual con ninguna entidad aseguradora o reaseguradora.

ENTIDAD ASEGURADORA: Es la Sociedad Anónima de giro exclusivo en la administración de seguros, autorizada por la Superintendencia. Comprende las entidades aseguradoras directas, las reaseguradoras y las entidades de prepago.

ENTIDAD REASEGURADORA: Es la entidad que acepta de otra entidad aseguradora riesgos o un conjunto de ellos, asumiendo responsabilidad ante la cedente por los mismos.

ENTIDAD DE PREPAGO: Es la entidad que compromete la prestación de un servicio a favor de personas que aleatoriamente puedan requerirlo, contra el pago de una tarifa anticipada.

FACTOR DE CALCULO: Es el índice numérico proveniente de una estimación del nivel de riesgo de las entidades aseguradoras, que limita dicho nivel de riesgo a efectos de los incrementos patrimoniales.

MARGEN DE SOLVENCIA: Es el patrimonio de la Entidad Aseguradora calculado para los seguros de largo plazo en relación a las reservas matemáticas y capitales en riesgo y para los seguros de corto plazo, en relación al volumen anual de primas o de la cobertura de siniestros.

MARGEN DE SOLVENCIA BASADO EN LAS RESERVAS MATEMATICAS: Es el resultado de multiplicar el factor de cálculo de las reservas matemáticas por la reserva matemática total, por el factor de retención matemática.

MARGEN DE SOLVENCIA BASADO EN EL CAPITAL DE RIESGO: Es el resultado de multiplicar el factor de cálculo de capital de riesgo, por el capital de riesgo, por el factor de retención del capital de riesgo.

POLIZA DE SEGURO: Documento que instrumenta el contrato de seguro, en el que se establecen las normas que de manera general y particular, regulan las relaciones contractuales entre el asegurado y asegurador, de acuerdo a lo determinado en el Código de Comercio.

PROMEDIO DE LOS SINIESTROS TOTALES: Suma del valor de los siniestros incurridos por seguros directos, más el valor de siniestros incurridos por reaseguros aceptados de los últimos tres (3) años de una entidad aseguradora, dividido entre tres (3).

REASEGURO: Instrumento técnico financiero del que se vale una entidad aseguradora para diversificar los riesgos de su cartera de bienes asegurados, mediante la cesión de parte o la totalidad de ellos a otra u otras entidades aseguradoras o reaseguradoras, a través de un contrato regulado por los Arts. 1015 y 1016 del Código de Comercio.

RECURSOS PARA INVERSION: Son los recursos representativos de las reservas técnicas, de los márgenes de solvencia y de las retenciones a reaseguradores.

RESERVA MATEMATICA TOTAL: Es la suma de las reservas matemáticas de los seguros directos, más las reservas matemáticas de reaseguros aceptados de una entidad aseguradora.

RESERVAS TECNICAS: Es el valor correspondiente a pasivos emergentes de las operaciones del seguro y del reaseguro que las entidades se encuentran obligadas a constituir y mantener permanentemente mediante procedimientos de cálculos preestablecidos.

SEGURO: Es el contrato por el cual el asegurador se obliga a indemnizar un daño o a cumplir la prestación convenida, al producirse la eventualidad prevista, y el asegurado o tomador a pagar la prima.

SEGUROS DIRECTOS: Son los convenidos por una entidad aseguradora con una persona, natural o jurídica.

SEGUROS DE ACCIDENTES: Es el que protege a las personas naturales contra los riesgos que afectan su integridad física, emergentes de hechos fortuitos, súbitos y violentos y que no comprenden los provenientes de enfermedades.

SEGURO DE CAUCION: Es aquel por el que el asegurador se obliga, en caso de incumplimiento por el tomador del seguro (afianzado) de sus obligaciones legales o contractuales a indemnizar al asegurado a título de resarcimiento o penalidad, los daños patrimoniales sufridos dentro de los límites establecidos en la Ley o en el contrato. Todo pago hecho por el asegurador debe serle reembolsado por el tomador del seguro a cuyo efecto dicho asegurador deberá obtener las garantías suficientes.

SEGURO DE CREDITO: Es aquel por el que, el asegurador se obliga a pagar al acreedor una indemnización por las pérdidas netas definitivas que sufra como consecuencia de la insolvencia del deudor (afianzado) cuyas características se definen en los Arts. 1106 al 1108 del Código de Comercio. Todo pago hecho por el asegurador debe serle reembolsado por el tomador del seguro a cuyo efecto dicho asegurador deberá obtener las garantías suficientes.
SEGUROS DE CORTO PLAZO: Se entienden como tales a los seguros concertados por un período concreto de tiempo. A los efectos de la presente Ley, son los seguros de accidentes personales, seguros generales, seguros de salud y seguros de fianzas.
SEGUROS DE LARGO PLAZO: A los efectos de la presente Ley, son los seguros de vida en general.

SEGUROS DE PERSONAS: Son aquellos que tienen por objeto asegurado a la persona natural, haciéndose depender el pago de la prestación convenida de su existencia, su salud o su integridad. A los efectos de la presente Ley, se entienden por tales los seguros de vida, las rentas vitalicias, los de accidentes y los de salud.

SEGUROS DE SALUD: Son aquellos que cubren los servicios médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y de internación en centros de salud.

SEGUROS DE VIDA: Son aquellos que amparan los riesgos que afectan la existencia de las personas naturales.

SEGUROS GENERALES: Son aquellos que amparan los riesgos que directa o indirectamente afecten a los bienes o al patrimonio de las personas naturales o jurídicas. Se entiende por tales, todos aquellos que no sean seguros de personas o de fianzas.
SEGUROS OBLIGATORIOS: Son aquellos establecidos por el Estado mediante disposiciones legales, con carácter obligatorio.

SEGUROS PREVISIONALES: A los efectos de la presente Ley, se entiende por tales al seguro de rentas vitalicias, seguro de invalidez y muerte por riesgo común y profesional, establecidos por la Ley 1732 de 29 de noviembre de 1996 (Seguro Social Obligatorio).

SEGUROS VOLUNTARIOS: Son aquellos contratados por decisión voluntaria de las personas naturales o jurídicas.

SINIESTRO: Se produce cuando sucede la eventualidad prevista y cubierta por el contrato de seguros y que da lugar a la indemnización, obligando a la entidad aseguradora a satisfacer total o parcialmente, al asegurado o a sus beneficiarios, el capital garantizado en el contrato.

SOLVENCIA BASADA EN PRIMAS: Es el resultado de multiplicar el factor de cálculo de primas por el total de primas suscritas por una entidad aseguradora y este resultado por el factor de retención.

SOLVENCIA BASADA EN SINIESTROS: Es el resultado de multiplicar el factor de cálculo basado en siniestros por el promedio de los siniestros totales de una entidad aseguradora, por el factor de retención.

SUPERINTENDENCIA: La Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, de la República de Bolivia.

TASA TECNICA: Es la prima suficiente para la cobertura de los siniestros esperados.

TOTAL DE PRIMAS: Es la suma de las primas suscritas en forma directa por una entidad de seguros o reaseguros, más las primas suscritas por reaseguros aceptados en los últimos doce (12) meses

ARTICULO 6.- MODALIDADES DE SEGURO.- Las modalidades de seguro permitidas por la presente Ley, son tres: los Seguros de Personas, los Seguros Generales y los Seguros de Fianzas. La operación de los Seguros de Personas es excluyente con respecto a los Seguros Generales y de Fianzas. Las Entidades Aseguradoras con la modalidad de seguros generales podrán administrar seguros de salud, y accidentes.

Los Seguros Previsionales serán administrados exclusivamente por entidades aseguradoras que administren Seguros de personas.

Las entidades de prepago solamente podrán realizar los servicios establecidos por la presente Ley para esta actividad, previa autorización de la Superintendencia. Este servicio podrá ser operado por las entidades aseguradoras de seguros de personas o por sociedades anónimas constituidas con este objeto exclusivo.
Los Seguros de Fianzas podrán ser administrados por entidades que administren Seguros Generales, o por entidades creadas con ese único objeto. Los seguros de fianzas estarán sujetos a una reglamentación especial en cuanto a su mecanismo operativo.

Los seguros de fianza se dividen en seguro de caución y seguro de crédito. Las garantías exigidas por instituciones públicas o privadas para el cumplimiento de las obligaciones emergentes de sus operaciones, podrán instrumentarlas a través del seguro de fianza. Las entidades aseguradoras tendrán como única limitación para la suscripción de este tipo de seguros, el contar con las garantías suficientes y el adecuado respaldo de reaseguro.

TITULO II
DE LA ACTIVIDAD ASEGURADORA

CAPITULO I
ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS

ARTICULO 7.- DISPOSICIONES GENERALES.- La actividad aseguradora y reaseguradora, de acuerdo a lo establecido por la presente Ley, solo puede ser realizada por

sociedades anónimas constituidas y reguladas de acuerdo a lo determinado en el Capítulo V, Título III, Libro Primero del Código de Comercio.

Las entidades aseguradoras y reaseguradoras deberán tener objeto social único y específico los Seguros de Personas o los Seguros Generales y cumplir con los requisitos de solvencia y de inversiones establecidos en la presente Ley y sus reglamentos.

La transformación, fusión y liquidación de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, así como la cesión de cartera y su aceptación, requiere de autorización expresa de la Superintendencia.

ARTICULO 8.- REQUISITOS PARA LA CONSTITUCION DE ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS.- Las personas jurídicas, nacionales o extranjeras que deseen constituir una entidad aseguradora o reaseguradora, deberán presentar a la Superintendencia los siguientes requisitos mínimos:

a. Estudio de factibilidad técnico económico y financiero, o plan de negocios.

b. Proyecto de escritura de constitución de sociedad anónima y estatutos.

c. Documento de antecedentes personales emitidos por autoridad pública, nacional o extranjera, cuando corresponda, que certifiquen la solvencia fiscal y declaración patrimonial de bienes.

d. Documentos públicos de constitución social, inscripción en el registro de comercio o correspondientes, balance auditado de apertura, nómina de su directorio u órgano de dirección equivalente de las personas jurídicas intervinientes, las cuales además deberán sujetarse a lo dispuesto en el Título III, Capítulo V del Código de Comercio y disposiciones reglamentarias.

e. Contratos individuales de suscripción de acciones.

f. Las empresas extranjeras podrán constituir entidades aseguradoras en el territorio nacional, debiendo cumplir los mismos requisitos que las entidades nacionales, así como también lo dispuesto en los artículos 413 al 423 del Código de Comercio.

La forma de presentación de los requisitos anteriores será establecida por la Superintendencia, mediante normativa expresa.

La Superintendencia podrá aprobar o rechazar la solicitud de constitución mediante resolución fundada en un plazo no mayor a noventa (90) días, contados a partir de la fecha de la presentación de todos los requisitos a los que se refiere el presente artículo, debiendo obligatoriamente publicar en un diario de circulación nacional la solicitud de constitución durante al menos tres días discontinuos, otorgando un plazo de treinta (30) días para presentar oposiciones si es que las hubiere.

ARTICULO 9.- LIMITACIONES A LA PARTICIPACION SOCIETARIA.- No podrán ser socios de entidades aseguradoras o reaseguradoras, las personas naturales que:

a. Se encuentren inhabilitadas de acuerdo al Código de Comercio, para ejercer actividades comerciales.

b. Tengan sentencia condenatoria ejecutoriada por la comisión de delitos.

c. Hubieran sido halladas responsables de quiebras por culpa o dolo.

d. Se desempeñen como directores o administradores de entidades financieras estatales.

e. Hubieran tenido vinculación como accionistas en empresas contempladas en la presente Ley y que hayan sido forzosamente liquidados por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

ARTICULO 10.- REQUISITOS PARA OBTENER AUTORIZACION DE FUNCIONAMIENTO.- Una vez emitida la Resolución de Autorización de Constitución, para obtener la autorización de funcionamiento, la sociedad anónima deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a. Suscribir y pagar en moneda de curso legal el cien por cien (100%) del capital mínimo.

b. Protocolizar los documentos de constitución y estatutos ante notario de fe pública.

c. Inscribir la sociedad en el Registro de Comercio.

d. Presentar los manuales operativos.

e. Señalar local apropiado.

La Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, deberá emitir su pronunciamiento concediendo, postergando o negando la autorización de funcionamiento en un plazo no mayor a sesenta (60) días, contados a partir de la fecha de la presentación de la solicitud de funcionamiento.

Si el pronunciamiento fuera por la postergación, la Superintendencia fijará un plazo para que se subsanen las deficiencias observadas.

Previo pronunciamiento, la Superintendencia podrá ordenar las inspecciones que considere pertinentes y en su caso podrá determinar las restricciones operativas que considere prudentes. En cualquier caso, la Superintendencia podrá ordenar las inspecciones que considere pertinentes.

La autorización de funcionamiento caducará automáticamente si la entidad no inicia sus operaciones en el término de ciento veinte (120) días de haber sido notificada con la resolución respectiva.

ARTICULO 11.- OBJETO SOCIAL UNICO DE LAS ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS.- De acuerdo a la presente Ley, las entidades aseguradoras y reaseguradoras deberán tener como objeto social único uno de los siguientes:

a. Otorgar cobertura de riesgo exclusivamente en Seguros Generales.

b. Otorgar cobertura de riesgos exclusivamente en Seguros de Personas y Servicios prepagados de índole similar al Seguro.

c. Otorgar en forma exclusiva servicios prepagados de índole similar al Seguro.

Las entidades especializadas en seguros de personas, podrán otorgar servicios de ahorro y capitalización de acuerdo al Título VIII del libro Tercero del Código de Comercio.
Las entidades aseguradoras especializadas en Seguros Generales que así lo deseen, podrán dedicarse exclusivamente a los seguros de fianzas.

ARTICULO 12.- OBLIGACIONES DE LAS ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS.- Las entidades aseguradoras y reaseguradoras deberán cumplir con las siguientes obligaciones, de acuerdo a la modalidad de seguros que administren:

a. Indemnizar los daños y pérdidas o cumplir la prestación convenida al producirse la eventualidad prevista.

b. Otorgar los servicios prepagados de índole similar al seguro, cuando corresponda.

c. Mantener el capital mínimo y constituir y mantener las reservas técnicas.

d. Mantener los márgenes de solvencia que establece la presente Ley.

e. Establecer una política de inversiones e invertir sus recursos de acuerdo a la presente Ley.

f. Registrar ante la Superintendencia todo servicio, seguro o plan de seguros.

g. Emitir pólizas de seguro, certificados o notas de cobertura, claras y fácilmente legibles.

h. Pagar el aporte de supervisión a favor de la Superintendencia.

i. Abstenerse de efectuar actos que generen conflictos de interés o competencia desleal.

j. Presentar a la Superintendencia a requerimiento fundamentado de la misma, toda información que sea solicitada por esta institución, sin restricción de ninguna naturaleza en Bolivia y en el extranjero.

k. Presentar estados financieros mensual y anualmente. Estos últimos con dictamen de auditor independiente; adicionalmente, las entidades

especializadas en Seguros de Vida deberán acompañar dictamen de actuario matemático independiente. Ambos dictámenes deberán ser emitidos por personas registradas en la Superintendencia.

l. Comunicar a la Superintendencia, dentro de las 48 horas hábiles siguientes, toda transferencia de acciones efectuadas por los accionistas, así como cualquier otra situación que altere su propiedad, naturaleza u obligaciones sociales.

m. Llevar y mantener permanentemente cuentas, contabilidad, capital y activos de cada seguro obligatorio separado de las cuentas, contabilidad, capital y activos de los otros seguros que administren.

n. Cumplir con otras obligaciones y actividades establecidas por la presente Ley o por sus reglamentos.

Las entidades aseguradoras serán responsables de los contratos realizados en su nombre por los intermediarios del seguro con los asegurados, tomadores y beneficiarios de los mismos.

ARTICULO 13.- ACTIVIDADES PERMITIDAS A LAS ENTIDADES ASEGURADORAS.- Las Entidades Aseguradoras podrán:

a. Determinar libremente sus tarifas, debiendo cumplir con sus bases técnicas.

b. Exigir el cumplimiento del pago de primas en los plazos y condiciones establecidos contractualmente.

c. Requerir pruebas que razonablemente puedan ser proporcionadas para la verificación de la ocurrencia y circunstancias del siniestro, de acuerdo al Código de Comercio.

d. Contratar libremente reaseguros en Bolivia o en el extranjero, de acuerdo a normas reglamentarias.

e. Emitir bonos obligatoriamente convertibles en acciones representativos del capital de la entidad, previa aprobación de la Superintendencia.

f. Establecer o suprimir sucursales, agencias u oficinas en el territorio nacional, previa autorización de la Superintendencia, de acuerdo a Reglamento.

g. Establecer filiales o sucursales en el exterior.

h. Realizar préstamos a los asegurados de los seguros de vida voluntarios que no excedan el valor de rescate de las reservas individuales.

i. Registrarse en el Registro del Mercado de Valores y realizar operaciones bursátiles, en los términos y condiciones establecidos en la presente Ley y la Ley del Mercado de Valores.

j. Contratar a las entidades del mercado de valores y del sector financiero bancario y no bancario para la administración de las inversiones permitidas.

k. Otras actividades que sean necesarias para el cumplimiento de su actividad social, siempre que se encuentre dentro de su giro social y no estén prohibidas expresamente en la presente Ley.

ARTICULO 14.- PROHIBICIONES A LAS ENTIDADES ASEGURADORAS.- Las Entidades Aseguradoras quedan prohibidas de:

a. Publicitar y entregar información inexacta o falsa que induzca a error sobre la situación de la entidad y de sus productos, o de las condiciones de comercialización de los mismos.

b. Invertir los recursos que determine el Título III de la presente Ley en entidades sin fines de lucro, cualquiera sea su régimen legal o en valores de deuda o capital emitidos por la misma entidad aseguradora.

c. Constituir gravámenes de cualquier naturaleza sobre los recursos que determinan los Títulos III y IV de la presente Ley.

d. Emitir bonos o deventures distintos a los autorizados por la presente Ley.

e. Tener vinculación patrimonial o de administración con las Administradoras de Fondos de Pensiones a las cuales presten servicios de seguros en el Seguro Social Obligatorio.

f. Realizar operaciones de administración de seguros en general con sus directores o personas remuneradas por la propia entidad aseguradora.

g. Invertir en otras entidades aseguradoras que administren la misma modalidad de seguros.

h. Realizar actividades distintas a su giro.

ARTICULO 15.- ACTIVIDADES PERMITIDAS A LAS ENTIDADES REASEGURADORAS.

Las Entidades Reaseguradoras podrán:

a. Determinar libremente sus tarifas, debiendo cumplir con sus bases técnicas.

b. Exigir el cumplimiento del pago de primas en los plazos y condiciones establecidos contractualmente.

c. Requerir pruebas que razonablemente puedan ser proporcionadas para la verificación de la ocurrencia y circunstancias del siniestro, de acuerdo al Código de Comercio.

d. Asegurar riesgos asumidos por entidades aseguradoras nacionales o extranjeras, de acuerdo a normas reglamentarias.

e. Emitir bonos obligatoriamente convertibles en acciones representativos del capital de la entidad, previa aprobación de la Superintendencia.

f. Establecer o suprimir sucursales, agencias u oficinas en el territorio nacional, previa autorización de la Superintendencia, de acuerdo a Reglamento.

g. Establecer filiales o sucursales en el exterior.

h. Registrarse en el Registro del Mercado de Valores y realizar operaciones bursátiles, en los términos y condiciones establecidos en la presente Ley y la Ley del Mercado de Valores.

i. Contratar a las entidades del mercado de valores y del sector financiero bancario y no bancario para la administración de las inversiones permitidas.

j. Otras actividades que sean necesarias para el cumplimiento de su actividad social, siempre que se encuentre dentro de su giro social y no estén prohibidas expresamente en la presente Ley.

ARTICULO 16 .- PROHIBICIONES A LAS ENTIDADES DE REASEGUROS.- Las Entidades Reaseguradoras quedan prohibidas de:

a. Publicitar y entregar información inexacta o falsa que induzca a error sobre la situación de la entidad y de sus productos, o de las condiciones de comercialización de los mismos.
b. Invertir los recursos que determine el Título III de la presente Ley en entidades sin fines de lucro, cualquiera sea su régimen legal o en valores de deuda o capital emitidos por la misma entidad aseguradora.

c. Constituir gravámenes de cualquier naturaleza sobre los recursos que determinan los Títulos III y IV de la presente Ley.

d. Emitir bonos o deventures distintos a los autorizados por la presente Ley.

e. Emitir pólizas de seguros y contratar seguros directos.

f. Invertir en otras entidades reaseguradoras que administren la misma modalidad de reaseguro.

g. Realizar operaciones distintas de las de su giro.

h. Tener vinculación patrimonial directa o indirecta o de administración con administradoras de fondos de pensiones a las cuales presten servicios de seguros en el
Seguro Social Obligatorio.

ARTICULO 17.- AUDITORIAS.- Las entidades aseguradoras y reaseguradoras, por intermedio de su directorio, deberán contratar servicios de auditoría externa independiente, a

través de personas naturales o jurídicas registradas en la Superintendencia, bajo las siguientes condiciones mínimas:

a. Su período de servicios no será mayor a tres (3) años continuos, ni menor a la gestión de un (1) año.

b. La realización del dictamen será imperativa y adjuntará comentarios sobre el cumplimiento por la entidad aseguradora de los requerimientos normativos.

c. El dictamen se comunicará simultáneamente a la Superintendencia y a la Junta General de Accionistas.

Todo cambio o rescisión del contrato de servicios de auditoría deberá ser comunicado a la Superintendencia con al menos (30) días de antelación a la efectividad de dicho cambio o rescisión.

La Superintendencia podrá ordenar fundadamente lo siguiente:

i La remoción de cualquier auditor o persona involucrada con la auditoría, así como establecer el nombramiento de otra persona en reemplazo de la observada.

ii La complementación del alcance de la auditoría, debidamente justificada.

Dichas órdenes deberán ser cumplidas indeclinablemente por la entidad aseguradora o reaseguradora.

ARTICULO 18.- ACTUARIOS.- Las entidades aseguradoras que administren Seguros de Vida de Largo Plazo deberán contratar servicios de un Actuario matemático de la nómina de personas naturales o jurídicas debidamente registradas ante la Superintendencia.

El actuario deberá realizar un informe sobre el cálculo de las reservas matemáticas que acompañará a cada estado financiero. El informe deberá establecer con exactitud si las reservas matemáticas y las primas que se reciban en el futuro son suficientes para el pago de los beneficios comprometidos sin reducción ni deducción al vencimiento.

La Superintendencia tendrá acceso directo y en todo momento a los documentos de trabajo de los auditores y actuarios, sin restricción alguna.

CAPITULO II
DE LOS INTERMEDIARIOS DEL SEGURO Y DEL REASEGURO

ARTICULO 19.- INTERMEDIARIOS.- Son intermediarios exclusivamente las siguientes personas naturales o jurídicas:

a. Los agentes de seguros.
b. Los corredores de seguros
c. Los corredores de reaseguros.

Las personas naturales o jurídicas interesadas para operar como intermediarios del seguro deberán ser autorizadas por la Superintendencia en solo una de las actividades establecidas en

los incisos anteriores y cumplirá con las obligaciones que establezcan las normas reglamentarias.

Los corredores de Reaseguros deberán constituirse como Sociedades Anónimas diferentes e independientes de los corredores de seguros.

Los corredores podrán actuar alternativamente como asesores en seguros.

Las personas naturales para prestar estos servicios, excepto los agentes, deberán constituirse como empresas unipersonales y declarar un patrimonio separado a estos efectos.

ARTICULO 20.- AGENTES DE SEGUROS.- Podrá desempeñarse como agente de seguros, cualquier persona natural no impedida para ejercer el comercio, quien gestionará habitualmente colocaciones de seguros para la entidad aseguradora con quien tenga relación contractual, ha cambio de una comisión.

La entidad aseguradora será responsable por los actos de sus agentes en el marco de las facultades otorgadas en los contratos que suscriban con ellos.

No podrán actuar como agentes:

a. Los directores, administradores, gerentes, funcionarios y empleados de instituciones bancarias, entidades financieras o auxiliares de éstas.

b. Los funcionarios públicos y empleados de empresas y entidades descentralizadas dependientes del Estado o sus organismos.

c. Los Directores, administradores y ejecutivos de las entidades aseguradoras, así como los empleados a sueldo de las mismas que no tengan calidad de agentes.

d. Los auxiliares del seguro.

e. Los extranjeros que no tengan residencia definitiva en el país.

f. En general, cualquier otra persona que por su posición o cargo pueda ejercer presión, influencia o coacción en el asegurado o reasegurador.

Los agentes de seguros están prohibidos de asumir riesgos por cuenta propia o cobrar primas de seguros, salvo autorización expresa de la entidad aseguradora con quien está contratada.

Los agentes de seguros no podrán suscribir contrato con más de una entidad de seguros. El incumplimiento de esta prohibición dará lugar a su inhabilitación definitiva como agentes.

ARTICULO 21.- CORREDORES DE SEGUROS Y REASEGUROS. REQUISITOS PARA LA CONSTITUCION Y FUNCIONAMIENTO.- La actividad del corretaje de seguros y reaseguros, es la intermediación realizada en la contratación de seguros y reaseguros, a cambio de una contraprestación consistente en una comisión.

Las personas jurídicas, nacionales o extranjeras que deseen constituir una entidad dedicada exclusivamente al corretaje de seguros o reaseguros, deberán constituirse como sociedades

anónimas o de responsabilidad limitada en el caso de corredores de seguros y exclusivamente como sociedad anónima para los corredores de reaseguros, debiendo cumplir con todos los requisitos establecidos para la constitución, funcionamiento y limitación a la participación societaria de las entidades aseguradoras y reaseguradoras previstos en la presente Ley.

Además, deberán contar con una póliza de seguro de "errores y omisiones" que respalde sus operaciones, la que deberá ser depositada en la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

ARTICULO 22.- OBJETO SOCIAL UNICO.- Los corredores de seguros deberán tener objeto social único consistente en la realización de intermediación en seguros privados sin mantener contrato de agencia o vínculo que suponga afección con ninguna entidad aseguradora.

Los corredores de seguros podrán ser también asesores en seguros, pero no podrán detentar ambas calidades en una misma operación.

Los corredores de reaseguros deberán tener objeto social único consistente en la intermediación entre la entidad aseguradora y los reaseguradores aceptantes, sin mantener contrato de agencia o vínculo que suponga afección con ninguna entidad aseguradora o reaseguradora.

ARTICULO 23.- OBLIGACIONES DE LOS CORREDORES DE SEGUROS Y REASEGUROS.-

1. Son obligaciones de los corredores de seguros:
   a. 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.
   b. Informar a la entidad aseguradora sobre la idoneidad de las personas naturales o jurídicas que contraten por su intermedio.
   c. lustrar al asegurado o tomador del seguro de manera detallada y precisa sobre las cláusulas del contrato de seguro, su interpretación y su extensión, verificando que la póliza contenga las estipulaciones y condiciones bajo las cuales se contrató el seguro.
   d. Comunicar a la entidad aseguradora cualquier modificación del riesgo de que hubiese tenido conocimiento o información, dentro las 24 horas siguientes.
   e. Asesorar al asegurado durante la vigencia del contrato de seguro acerca de sus derechos y obligaciones, en particular en materia de siniestros y pago de primas.
   f. Guardar la mayor reserva profesional sobre las negociaciones en las que intervenga, siendo responsable civil y en su caso, penalmente, de los daños que ocasione.

2. Son obligaciones del corredor de reaseguros:

   a. Informar a la entidad aseguradora sobre la solvencia y capacidad de los reaseguradores con los cuales intermediará el reaseguro.

b. Ilustrar a la cedente de manera detallada y precisa sobre las cláusulas del contrato de reaseguro, su interpretación y su extensión, verificando que la nota de cobertura contenga las estipulaciones y condiciones bajo las cuales se contrató el reaseguro.

c. Comunicar a la entidad reaseguradora cualquier modificación del riesgo de que hubiese tenido conocimiento o información, dentro las 24 horas siguientes.

d. Comunicar a la Superintendencia cualquier evento que pudiera modificar las condiciones de su autorización de funcionamiento.

e. Guardar la mayor reserva profesional sobre las negociaciones en las que intervenga, siendo responsable civil y en su caso, penalmente, de los daños que ocasione.

f. Acreditar ante la Superintendencia solvencia moral y profesional.

ARTICULO 24.- PROHIBICION.- Los corredores de seguros y reaseguros están prohibidos de asumir riesgos por cuenta propia o cobrar primas, salvo autorización expresa del asegurador o del reasegurador, en su caso.

CAPITULO III
DE LOS AUXILIARES DEL SEGURO

ARTICULO 25.- AUXILIARES DEL SEGURO.- A efectos de la actividad aseguradora, se entenderán por auxiliares del seguro las siguientes categorías de personas naturales o jurídicas, en este último caso constituidas como sociedades anónimas o de responsabilidad limitada.

a) Los ajustadores y liquidadores de reclamos.

b) Los inspectores de averías.

c) Los investigadores de siniestros.

d) Los asesores en seguros.

Las personas naturales o jurídicas, para operar como auxiliares del seguro, deberán ser autorizadas por la Superintendencia, en una o más de las actividades establecidas en los incisos anteriores y cumplirán con las obligaciones que establezcan las normas reglamentarias.

Los auxiliares del seguro señalados en los incisos a), b) y c) no podrán actuar como intermediarios del seguro.

Los asesores de seguros no podrán ser corredores en seguros.

ARTICULO 26.- PROHIBICIONES E INCOMPATILIDADES PARA LOS AUXILIARES DEL SEGURO.- Los auxiliares del seguro quedan prohibidos de:

a. Asumir riesgos y otorgar coberturas.

b. Realizar aquellas actividades que les prohiba expresamente la presente Ley y el reglamento.

Los auxiliares del seguro no podrán ser directores ni empleados de entidades aseguradoras, reaseguradoras o corredores de seguros y reaseguros.

CAPITULO IV
DE LAS ENTIDADES DE PREPAGO

ARTICULO 27.- ENTIDADES DE PREPAGO.- Las entidades aseguradoras especializadas en seguros de personas o cualquier otra sociedad anónima constituida con este objeto exclusivo, podrán prestar servicios similares al seguro, cobrando una tarifa anticipada, debiendo ser autorizados expresamente por la Superintendencia para tal fin.

Los requisitos de constitución y funcionamiento, serán establecidos mediante reglamento.

TITULO III
DE LOS REQUERIMIENTOS DE SOLVENCIA ECONOMICA FINANCIERA

CAPITULO I
DEL PATRIMONIO Y MARGENES DE SOLVENCIA

ARTICULO 28.- DISPOSICIONES GENERALES.- Toda entidad aseguradora, reaseguradora o de servicios de prepago, deberá constituir y mantener el capital mínimo al que se refiere la presente Ley , o los márgenes de solvencia y las reservas técnicas establecidos en el presente Título, que correspondan a la modalidad de Seguros de Personas o Generales que administre.

ARTICULO 29.- CAPITAL MINIMO.- Toda entidad aseguradora, reaseguradora o de servicios de prepago debe constituir y mantener un capital social mínimo suscrito y pagado de, al menos, el equivalente a setecientos cincuenta mil Derechos Especiales de Giro. (750.000 D.E.G.), el cual deberá estar acreditado en todo momento.

El capital mínimo solo podrá ser aportado en efectivo y en moneda de curso legal, excepto para las entidades de servicios de prepago de índole similar al seguro, las cuales podrán también hacer aportes de bienes inmuebles y equipos y maquinarias valuados, no gravados, ni otorgados en prenda o en alquiler y hasta un límite establecido por reglamento y que correspondan a la naturaleza del servicio prestado.

Los corredores de seguro deben constituir y mantener un capital mínimo suscrito y pagado de, al menos, el equivalente al dos y medio por ciento (2.5%) del capital social mínimo establecido para entidades aseguradoras.

Los corredores de reaseguros deben constituir y mantener un capital mínimo suscrito y pagado de, al menos, el equivalente al cinco por ciento (5%) del capital social mínimo establecido para entidades reaseguradoras.

ARTICULO 30.- RESERVAS TECNICAS.- Las entidades aseguradoras y reaseguradoras deberán constituir y mantener permanentemente, al menos, las siguientes reservas:

a. Reserva Matemática exclusivamente para los Seguros de Vida a largo plazo.

La tabla de mortalidad utilizada para el cálculo de dicha reserva, será aprobada por la Superintendencia.

La tasa de interés técnico utilizada para el cálculo de dicha reserva no podrá ser mayor al interés de Mercado de los Valores del Tesoro Nacional de Bolivia de mayor largo plazo, menos dos puntos porcentuales (2%).

b. Reserva para riesgos en curso.

c. Reserva para siniestros pendientes.

d. Reserva para primas por cobrar

Las reservas mencionadas se determinarán reglamentariamente y los parámetros de cálculo serán establecidos por la Superintendencia.

Las reservas de cualquier Póliza de Seguro de Vida no pueden ser negativas, sino cuando menos equivalentes al valor de rescate de la cobertura de la póliza.

La Superintendencia podrá establecer, mediante reglamento, la constitución de reservas para riesgos catastróficos o extraordinarios cuando la experiencia siniestral en determinado tipo de riesgos así lo aconseje.

ARTICULO 31.- FONDO DE GARANTIA.- Cada entidad aseguradora o reaseguradora, deberá mantener un Fondo de Garantía correspondiente al 30% del Margen de Solvencia, el cual deberá estar en depósito en una entidad financiera autorizada. Este margen de solvencia no podrá ser inferior al capital mínimo establecido en el art. 29 del presente cuerpo normativo.

ARTICULO 32.- MARGENES DE SOLVENCIA PARA SEGUROS DE LARGO PLAZO.- Las entidades aseguradoras o reaseguradoras que administran Seguros de Largo Plazo, Riesgo Profesional y Riesgo Común, deberán acreditar y mantener en todo momento, un margen de solvencia que será el monto que resulte mayor, entre:

1. La suma del Margen de Solvencia Basado en las Reservas Matemáticas y el Margen de Solvencia Basado en el Capital de Riesgo.

El factor de cálculo de las reservas matemáticas será el establecido en el reglamento de la presente Ley y no excederá del siete por ciento (7%).

El factor de retención promedio matemático, es el resultado de dividir las reservas matemáticas retenidas entre las reservas matemáticas totales y no podrá ser menor a cero punto ochenta y cinco (0.85%)

El factor de cálculo para capital de riesgo será de cero coma tres por ciento (0.3%).
El factor de retención de capital en riesgo, es el resultado de dividir el capital en riesgo detenido entre el capital en riesgo total y no podrá ser menor a cero punto cinco (0.5%).

2. El capital social mínimo pagado establecido en la presente Ley

ARTICULO 33.- MARGEN DE SOLVENCIA PARA LOS SEGUROS DE CORTO PLAZO.- Las entidades aseguradoras y reaseguradoras que administran Seguros de Corto Plazo, deberán acreditar y mantener en todo momento, un margen de solvencia que corresponderá al monto mayor entre la Solvencia Basada en Primas, la Solvencia Basada en Siniestros y el Capital Social Mínimo.
El factor de cálculo de primas para el margen de solvencia basado en primas, será establecido por reglamento y no excederá del treinta por ciento (30%).

El factor de cálculo para siniestros será establecido reglamentariamente y no excederá del cuarenta y nueve por ciento (49%).

El factor de retención es el resultado de dividir el valor de siniestros incurridos netos de reaseguros cedidos de los últimos doce (12) meses, entre el valor de los siniestros incurridos totales de los últimos doce (12) meses y no podrá ser menor a cero punto cinco (0.5).

Las entidades aseguradoras y reaseguradoras de seguros de personas que operen con seguros de accidentes personales, con seguros de asistencia médica y con seguros complementarios de vida, cuyo cálculo de primas no requieran de cálculo actuarial, deberán calcular para estos seguros, el margen de solvencia de corto plazo. En este caso el margen de solvencia corresponderá a la suma del margen de solvencia de corto plazo y del margen de solvencia de largo plazo.

CAPITULO II
DEL REGIMEN DE INVERSIONES

ARTICULO 34.- DISPOSICIONES GENERALES.- Las inversiones a las que se refiere el presente Capítulo, son aquellas provenientes de la totalidad de las reservas técnicas, del margen de solvencia y de las retenciones a los reaseguradores. Deberán ser invertidas buscando un equilibrio entre la rentabilidad, liquidez y seguridad.

Los recursos para inversión deben ser invertidos mediante mecanismos bursátiles, en valores de oferta pública y otros bienes que permite la presente Ley.

Las inversiones en valores de oferta pública se encuentran sujetas a límites por tipo genérico de inversión, a límites por emisor y a límites por categorías de riesgo.

La totalidad de los valores de oferta pública invertidos deben ser calificados por entidades calificadoras de riesgo, antes de su adquisición, de acuerdo a lo determinado por la Ley del Mercado de Valores.

Las categorías y sus equivalencias en las clasificaciones internacionales para la calificación de los valores, serán las establecidas en el reglamento de calificación de riesgo de la Ley de Mercado de Valores.

Las transacciones en valores de oferta pública correspondientes a los recursos para inversión, deben ser realizadas en mercados bursátiles primarios o secundarios locales o extranjeros,

autorizados por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, o la institución supervisora extranjera del mercado de valores correspondiente.

Todos los valores que conformen los recursos para inversión deben mantenerse en entidades de depósitos de valores nacionales o extranjeros que cumplan con lo establecido en la Ley del Mercado de Valores o en las normas específicas del mercado de valores del país que corresponda.
La valuación de las inversiones financieras establecidas en el presente Capítulo se realizará periódicamente, de acuerdo a lo dispuesto por la Superintendencia, considerando la totalidad de los activos que los componen a precios de mercado.

El porcentaje de las reservas técnicas que puede ser invertido en bienes raíces, se limitará a inmuebles de renta y uso propio no gravados ni sometidos a restricciones de ninguna índole y que no pueden ser viviendas, ni destinados a vivienda.

Las entidades aseguradoras podrán invertir en préstamos sobre Pólizas de Seguros de Vida Voluntarios conforme a los valores aprobados en los planes técnicos.

Las entidades de prepago de índole similar al seguro, también podrán invertir en equipos y maquinarias que correspondan exclusivamente a la naturaleza del servicio prestado.

Para la adquisición y venta de bienes raíces y equipos y maquinaria, deberán intervenir entidades especializadas en valuación de dichos bienes, registradas en la Superintendencia.

ARTICULO 35.- LIMITES DE INVERSION.- Las inversiones en valores de oferta pública señalados en el artículo anterior estarán sujetas a los siguientes límites.

a. No más del cinco por ciento (5%) en valores de emisores vinculados con entidad aseguradora o su matriz.

b. No más del diez por ciento (10%) en valores de renta fija de una empresa o de un grupo de empresas vinculadas entre sí pero no vinculadas con la entidad aseguradora o su matriz.

c. No más del veinte por ciento (20%) de las inversiones en un solo emisor.

d. No más de un veinte por ciento (20%) del Patrimonio de un mismo Emisor

La inversión en valores de corto y largo plazo emitidos por el Tesoro General de la Nación o el Banco Central de Bolivia, no estará sujeta a los límites establecidos en la presente Ley.

El Banco Central de Bolivia fijará periódicamente el límite máximo para inversiones en valores de emisores constituidos en el extranjero, el cual no podrá ser mayor al cincuenta por ciento (50%) de los recursos para inversión.

Se permite la inversión en valores no representativos de deuda, de acuerdo a reglamento y previa autorización de la Superintendencia.

Los límites máximos de inversión por tipo genérico de valores, dentro de los rangos de inversión establecidos por el reglamento de las presente Ley, serán fijados por el Superintendente de Pensiones, Valores y Seguros.

Las inversiones en bienes raíces no podrán exceder el treinta por ciento (30%) del total de las inversiones en entidades que administran seguros generales y el diez por ciento (10%) del total de las inversiones en entidades que administran seguros de personas. Además, dichas inversiones no podrán concentrarse en un solo bien o grupos de bienes, de acuerdo a reglamento.

Las entidades que administran seguros generales y seguros de personas deberán adecuar sus inversiones a lo preceptuado en el párrafo anterior en un plazo no mayor a cinco (5) años, contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley.

Las inversiones que representan las reservas matemáticas de los seguros previsionales son inembargables.

Los reaseguros contratados en el extranjero no se descontarán de las reservas en los seguros de renta vitalicia del Seguro Social Obligatorio.

TITULO IV
DE LOS SEGUROS OBLIGATORIOS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 36.- SEGUROS OBLIGATORIOS.- Los seguros obligatorios solo pueden ser establecidos por Ley. Deberán ser administrados en fondos separados, sus pólizas serán uniformes y las variaciones en los montos de las primas deberán ser autorizadas expresamente por la Superintendencia, considerando las condiciones y términos de los contratos que las establecieron.

La defensa del capital humano protegiendo la salud de la población, la continuidad de sus medios de subsistencia y la rehabilitación de las personas inutilizadas, se realiza por el Estado mediante el establecimiento de seguros obligatorios que conforman regímenes de seguridad social.

Asimismo, la garantía de la función social de la propiedad privada, del aprovechamiento de los recursos naturales para el desarrollo del país y de la procura del bienestar del pueblo boliviano se concreta mediante el establecimiento de seguros obligatorios.

La actividad aseguradora establecida en la Ley 1732 de 29 de noviembre de 1996 se regula por la presente Ley y sus reglamentos.

ARTICULO 37.- ESTABLECIMIENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO.- Se establece como obligatorio, que todo propietario de vehículo automotor en el territorio de la República, sea cual fuere su tipo, cuente con un seguro de accidentes de tránsito. Dicho seguro será indisputable, de beneficio uniforme, irreversible y su acción será directa contra la entidad aseguradora.

El seguro obligatorio tiene como objetivo el otorgar la cobertura uniforme y única de los gastos médicos por accidentes y la indemnización por muerte de cualquier persona individual, que sufra los eventos de accidente o muerte originada por vehículos automotores en el territorio de la República.

El capital asegurado máximo para las eventualidades de muerte, incapacidad total permanente y gastos médicos es de dos mil trescientos (2.300) DEGs por persona afectada por cada evento y sin que exista límite de personas cubiertas por el mismo.

Los vehículos de todo tipo que circulen en territorio nacional deberán portar obligatoria y permanentemente el certificado de Seguro que acredite la validez de este seguro. El incumplimiento de esta disposición será sancionada de acuerdo a Ley.

La calificación del grado de invalidez, deberá realizarse con el mismo Manual que los Seguros colectivos del Seguro Social Obligatorio.

TITULO V
DE LA PROTECCION A LOS ASEGURADOS, TOMADORES Y BENEFICIARIOS DEL SEGURO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 38.- DISPOSICIONES GENERALES.- La equidad en las relaciones entre los asegurados, tomadores y beneficiarios de seguros y las entidades aseguradoras, se concretará en la regulación del contrato de seguro por la Superintendencia, siendo nulas las cláusulas o estipulaciones que:

a. Limiten o supongan renuncia al ejercicio de los derechos sinalagmáticos que los tomadores y beneficiarios del seguro tienen reconocidos por los códigos Civil, de Comercio, procesales y las leyes de la República.

b. Permitan modificar unilateralmente el precio o condiciones de cobertura de las pólizas, contratos o planes de seguros por la entidad aseguradora.

c. Impongan condiciones discriminatorias o que provoquen la indefensión del asegurado, tomador o beneficiario del seguro.

La protección jurídica a los asegurados, tomadores y beneficiarios del seguros, se concretará en los siguientes aspectos:

a. La oferta de productos y servicios se ajustará a la naturaleza, condiciones, precio y modalidades que se publiciten, ya sean en las dependencias de la entidad aseguradora o a través de anuncios, prospectos, circulares o cualquier medio de comunicación.

b. El alcance del contrato de seguros, en caso de discrepancia, ambigüedad o duda será interpretado siempre del modo más favorable para el asegurado, tomador o beneficiario.

c. Las cláusulas que subordinen la efectividad del pago o del servicio a la aceptación de otras prestaciones o servicios suplementarios por la misma u otra entidad aseguradora, son ineficaces.

Todo asegurado, tomador o beneficiario de seguros, tiene derecho a una información clara, veraz y suficiente sobre los productos y servicios ofertados por las entidades aseguradoras.

La publicidad de los productos ofertados por las entidades aseguradoras, no podrá inducir a confusión o engaño y resaltará las características del seguro o plan ofertado de manera fácilmente comprensible para el público en general.

Las entidades aseguradoras deberán promover el desarrollo de una mayor capacidad, racionalidad y transparencia en las decisiones para la compra de seguros y planes de seguros por el público en general, facilitando la elección fundada en el precio y la calidad de los productos.

Difundirán el conocimiento de las normas, acciones y procedimientos e instituciones del sector y precautelarán los riesgos derivados de la oferta de productos que puedan perjudicar a los asegurados, tomadores y beneficiarios del seguro.

Los asegurados, tomadores de seguros de vida y sus beneficiarios gozan del carácter de acreedores con privilegio y se pagarán con preferencia a otros acreedores.

ARTICULO 39.- ARBITRAJE.- Las controversias de hecho sobre las características técnicas de un seguro, serán resueltas a través del peritaje, de acuerdo a lo establecido en la póliza de seguro. Si por esta vía no se legara a un acuerdo sobre dichas controversias, éstas deberán definirse por la vía del arbitraje.
Las controversias de derecho suscitadas entre las partes sobre la naturaleza y alcance del contrato de seguro, reaseguro o planes de seguro, serán resueltas en única e inapelable instancia, por la vía del arbitraje, de acuerdo a lo previsto en la Ley 1770 (Ley de Conciliación y Arbitraje).

TITULO VI
DEL CONTROL Y FISCALIZACION

CAPITULO I
SUPERINTENDENCIA DE PENSIONES, VALORES Y SEGUROS,

ARTICULO 40.- JURISDICCION Y DOMICILIO.- La Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, es una institución autárquica de derecho público, de duración indefinida con jurisdicción nacional y competencia privativa e indelegable que forma parte del Sistema de Regulación Financiera (SIREFI). Tiene domicilio principal en la ciudad de La Paz, pudiendo establecer oficinas o Intendencias en otros lugares del territorio nacional. Se rige por las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos.

Quedan sujetas a la jurisdicción de la Superintendencia las personas y entidades que realicen las actividades normadas en la presente Ley.

ARTICULO 41.- FUNCIONES Y OBJETIVOS.- La Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, como órgano que fiscaliza y controla las personas, entidades y actividades del sector de seguros de la República, tiene los siguientes objetivos:

a. Velar por la seguridad, solvencia y liquidez de las entidades aseguradoras, reaseguradoras, entidades de prepago, intermediarios y auxiliares del seguro.

b. Informar periódicamente a la opinión pública sobre las actividades del sector y de la propia Superintendencia.

c. Proteger a los asegurados, tomadores y beneficiarios de seguros.

d. Velar por la publicidad adecuada y la transparencia de las operaciones en el mercado de seguros.

e. Cumplir y hacer cumplir la presente Ley y sus reglamentos, asegurando la correcta aplicación de sus principios, políticas y objetivos.

ARTICULO 42.- FINANCIAMIENTO DE LA SUPERINTENDENCIA.- Las actividades de la Superintendencia se financiarán mediante una aportación que deberá ser deducida del monto total de las primas brutas producidas por las entidades aseguradoras o de los ingresos brutos de las personas sujetas a supervisión. El presupuesto anual deberá ser aprobado de acuerdo a Reglamento.

La aportación no podrá exceder al dos por ciento (2%) de las primas netas producidas para Ramos Generales y el uno por ciento (1%). Los seguros obligatorios, los previsionales y los de vida, porcentajes calculados sobre las primas netas producidas.

ARTICULO 43.- ATRIBUCIONES DE LA SUPERINTENDENCIA DE PENSIONES, VALORES Y SEGUROS.-

La Superintendencia tiene las siguientes atribuciones:

a. Otorgar, modificar y revocar las autorizaciones de funcionamiento y los registros de las personas sujetas a su jurisdicción, de acuerdo a la presente Ley y sus reglamentos.

b. Autorizar el funcionamiento, fusión y modificación de estatutos de las entidades bajo su jurisdicción.

c. Supervisar, inspeccionar y sancionar a las entidades bajo su jurisdicción.

d. Supervisar las actividades, pólizas de seguros y los contratos en general realizados por las entidades bajo su jurisdicción.

e. Supervisar la conformación de los márgenes de solvencia y reservas técnicas, así como la aplicación de las normas de inversión que establece la presente Ley.

f. Ordenar restricciones a la emisión de pólizas o renovación de las anteriores, cuando no se haya cumplido con los incrementos destinados a los márgenes de solvencia o con el mantenimiento de las reservas técnicas.
g. Establecer y actualizar métodos de cálculo de los factores y parámetros técnicos de los seguros.

h. Ordenar la conciliación periódica de las cuentas de reaseguros.

i. Establecer el registro de corredores y reaseguradores que operen en el mercado nacional.

j. Determinar normas contables y establecer planes únicos de cuentas para las entidades aseguradoras y reaseguradoras por cada modalidad y para las personas intermediarias y auxiliares del seguro.

k. Ordenar inspecciones o auditorías, a las entidades y personas bajo su jurisdicción.

l. En caso necesario, disponer la intervención y disolución de las entidades bajo su jurisdicción y en caso necesario, fiscalizar la liquidación voluntaria o forzosa de las mismas.

m. Autorizar la cesión de cartera voluntaria entre entidades aseguradoras y reaseguradoras y disponerla cuando fuere obligatoria.

n. Elaborar las estadísticas técnicas y las biométricas y exigir su publicación.

o. Autorizar a las empresas de auditoría habilitadas para el mercado de seguros, así como fijar sus términos de referencia.

p. Llevar una central de riesgos, vinculada con la Asociación Sectorial y la Central de Riesgos del Sistema Bancario.

q. Publicar mensualmente los estados financieros de las entidades bajo su jurisdicción.

r. Proponer normas al Poder Ejecutivo.

s. Emitir disposiciones operativas para el cumplimiento de la presente Ley y de sus reglamentos.

t. Todas aquellas atribuciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

u. Aplicar las sanciones contenidas en la presente Ley.

ARTICULO 44.- ATRIBUCIONES SOBRE CONTRATOS SUSCRITOS CON CORREDORES Y REASEGURADORES EXTRANJEROS.- La Superintendencia deberá prohibir la aceptación de entidades reaseguradoras en el mercado, cuando:

a. La Entidad Reaseguradora no cumpla con un nivel de calificación de riesgo mínimo por reglamento, basada en la capacidad de pago de siniestro, de acuerdo a calificación internacional realizada por entidad calificadora de riesgo.

b. No se encuentre supervisada adecuadamente por la institución supervisora que corresponda a su jurisdicción, de acuerdo a criterios de supervisión.

c. Cuando existan antecedentes de incumplimiento de la Entidad de Reaseguro.

ARTICULO 45.- ATRIBUCIONES SOBRE LOS CORREDORES DE SEGURO Y DE REASEGUROS.- La Superintendencia no autorizará la operación de Entidades Corredoras de Seguro y Reaseguro cuando:

a. Cuando cualquiera de ellas tenga antecedentes de incumplimiento y/o inconducta profesional.
b. Cuando no acrediten ante la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, cualquiera de las normas exigidas por la presente Ley y una póliza de seguros de Errores y Omisiones, de acuerdo a términos, condiciones y límites establecidos por reglamento.

ARTICULO 46.- SUPERINTENDENTE DE PENSIONES, VALORES Y SEGUROS.- La Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, estará dirigida, organizada y representada de conformidad al Capítulo II de la Ley de Propiedad y Crédito Popular.

El Intendente de Seguros, deberá tener nacionalidad boliviana, poseer título universitario en provisión nacional y tener por lo menos diez (10) años de experiencia profesional, de los cuales debe acreditar al menos cinco (5) años de experiencia en el ámbito asegurador.

CAPITULO II
REGULARIZACION DE ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS.

PROCEDIMIENTOS Y RECURSOS

ARTICULO 47.- MEDIDAS PRECAUTORIAS Y LIQUIDACION VOLUNTARIA.- Cuando cualquier entidad aseguradora o reaseguradora no cumpliera con alguna de las obligaciones establecidas en el artículo 12 de la presente Ley, para prevenir la agravación del daño económico o perjuicio causado, la Superintendencia se encuentra facultada a determinar:

a. La suspensión de la emisión y la renovación de pólizas y la aceptación de riesgo.

b. La sesión de cartera a otra entidad aseguradora o reaseguradora en forma definitiva o temporal, comprendiendo dicha sesión la transferencia de la totalidad o parte de los contratos de seguros o reaseguros que integran la cartera de la entidad cedente. Para esos efectos, la entidad cesionaria, se subroga automáticamente todas las obligaciones y derechos emergentes de los contratos vigentes a la fecha de la obligación.

c. Ordenar al Directorio de la entidad, el registro contable de las pérdidas, castigos, previsiones y otros ajustes contra el patrimonio y reservas, para proceder al canje y resellado de acciones de acuerdo al valor patrimonial proporcional residual.

d. Registrar preventivamente los valores, bienes raíces y otros activos ante las autoridades pertinentes.

La liquidación voluntaria de las entidades aseguradoras se regulará por el art. 116 de la Ley de Bancos y Entidades Financieras, sustituyéndose sin embargo las actuaciones previstas para el Superintendente de Bancos en la mencionada Ley, por la intervención del Superintendente de Pensiones, Valores y Seguros.

ARTICULO 48.- CAUSALES DE INTERVENCION PARA LA LIQUIDACION FORZOSA. La Superintendencia podrá intervenir para liquidar a una entidad aseguradora o reaseguradora cuanto ésta incurra en una de las siguientes causales:

a. Se evidencie el incumplimiento insubsanable de alguna de las obligaciones establecidas en el art. 12 y de acuerdo a lo estipulado en el art.53 de la presente Ley.
b. Incurra en alguna de las causales de presunción de quiebra previstas en el artículo 1489 del Código de Comercio.
c. Mantenga un capital inferior al mínimo legal, no realice los incrementos patrimoniales destinados al margen de solvencia o las reservas técnicas fueran insuficientes por un plazo que exceda a noventa (90) días calendario, contados desde la fecha en que se produjo dicha carencia.
d. Incumpla las normas sobre inversiones establecidas en la presente Ley y sus reglamentos, de acuerdo a lo estipulado en los arts.34 y 35.
e. No preste sus servicios durante diez (10) días calendario continuos, salvo causales de fuerza mayor.

ARTICULO 49.- INTERVENCION, REVOCATORIA DE LICENCIA Y TRASPASO DE CARTERA.- La intervención de una entidad aseguradora o reaseguradora procederá mediante resolución administrativa de la Superintendencia, debidamente fundamentada. La interposición de recursos en contra de la resolución administrativa de intervención, no impedirá que la medida sea ejecutada.

Durante la intervención, la Superintendencia asume las facultades de la Junta General de Accionistas y del Directorio y designará interventor con facultades de administración para la liquidación, que serán especificadas en su designación.

En cualquier momento, el Superintendente podrá revocar la autorización de funcionamiento de la entidad aseguradora. En tal caso, el Superintendente dispondrá la sesión de cartera de la entidad intervenida a otra u otras entidades y, cuando corresponda, la suspensión de coberturas en seguros generales. La interposición de recursos en contra de la resolución administrativa de revocatoria de licencia no suspenderá dicha sesión de cartera.

En todo momento, la Superintendencia también podrá disponer el cumplimiento de tareas específicas por los empleados y ejecutivos de la entidad aseguradora intervenida o cuya autorización de funcionamiento hubiera sido revocada.

La intervención o revocación de la autorización de funcionamiento de la entidad no interrumpe las obligaciones y derechos contraidos por la entidad en la administración de seguros y reaseguros y no afecta la vigencia de las pólizas contratadas.

ARTICULO 50.- DISOLUCION.- La disolución de una entidad aseguradora o reaseguradora solo procederá previa autorización de la Superintendencia, por las causales establecidas en el Código de Comercio para sociedades anónimas.

En caso necesario, la resolución administrativa de la Superintendencia dispondrá la revocatoria de autorización de funcionamiento y la sesión de cartera de acuerdo a lo establecido por la presente Ley, o la integración de carteras administradas por entidades que se fusionen.

ARTICULO 51.- MEDIDAS JURISDICCIONALES.- Constituye competencia de los jueces en materia administrativa y tributaria, otorgar las medidas jurisdiccionales que la Superintendencia solicite para la debida aplicación de las normas del presente Capítulo, incluyendo medidas preparatorias de demanda y medidas precautorias de todo tipo. Las medidas jurisdiccionales solicitadas por la Superintendencia no precisan de requerimiento fiscal previo ni de contracautela.

En concordancia con el art.48 de la presente Ley, la Superintendencia tiene la facultad de tomar posesión física y precintar todas las instalaciones de las entidades intervenidas, con auxilio de la fuerza pública. Las acciones penales que inicie la Superintendencia se substanciarán ante las autoridades judiciales competentes y con intervención de los fiscales en materia penal.

ARTICULO 52.- INFRACCIONES Y SANCIONES.- Se establecen los siguientes tipos de infracciones y sanciones aplicables por la Superintendencia:

INFRACCIONES

INFRACCIONES LEVES. Corresponderán al incumplimiento enmendable o subsanable de las normas legales como resultado de negligencia o imprudencia no imputable a los representantes legales de la entidad y que no causen daño económico o perjuicio a la misma o a los asegurados, tomadores del seguro, beneficiarios u otros terceros.

INFRACCIONES GRAVES. Corresponderán al incumplimiento enmendable o subsanable de las normas legales como resultado de culpa o dolo imputable a los representantes legales de la entidad y que causen daño económico o perjuicio a la misma o a los asegurados, tomadores del seguro, beneficiarios u otros terceros.

INFRACCIONES INSUBSANABLES. Corresponderán al incumplimiento, no enmendable o subsanable de las normas legales como resultado de culpa o dolo imputable a los representantes legales de la entidad y que causen daño económico o perjuicio a la misma o a los asegurados, tomadores del seguro, beneficiarios u otros terceros.

INFRACCIONES PENALES. Corresponden a las tipificadas en el Código Penal.

SANCIONES

De acuerdo a la naturaleza de la infracción y a las previsiones reglamentarias, la Superintendencia se encuentra habilitada a aplicar las siguientes sanciones administrativas:

AMONESTACION. Corresponderá a la comisión de una infracción leve.

MULTAS. Corresponderán a la comisión de una infracción leve o grave.

SUSPENSION TEMPORAL DE REALIZAR DETERMINADAS ACTIVIDADES Y OPERACIONES. Corresponderá a la comisión de una infracción grave.

REVOCATORIA DE LA AUTORIZACION DE FUNCIONAMIENTO. Corresponderá a la comisión de infracciones insubsanables. Las sanciones administrativas se aplicarán en los rangos o límites inferiores o superiores que se establezcan por reglamento.

ARTICULO 53.- PROCEDIMIENTOS Y RECURSOS.- Los procedimientos aplicables en el sector de seguros son los establecidos para el sistema de regulación financiera.

TITULO VII
DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

ARTICULO 54.- EXENCION TRIBUTARIA.- Las primas de seguros de vida, no constituyen hecho generador de tributos. Las indemnizaciones por seguros de vida, quedan exentas de impuesto sucesorio.

ARTICULO 55.- ADECUACION A LA PRESENTE LEY.- Las personas jurídicas, entidades o grupos de personas, independientemente de su naturaleza o de la norma que las hubiera creado que se encuentren operando en las actividades reguladas por la presente Ley, en el territorio boliviano, a la promulgación de la misma, deberán adecuarse a los requisitos que se establecen, de acuerdo al siguiente procedimiento.

a. La conversión social de las entidades o personas especificadas, deberá efectuarse en un plazo de un (1) año, contado a partir de la vigencia de la presente Ley, de conformidad a disposiciones estatutarias, constitutivas o reglamentarias que le sean aplicables. Las cooperativas de Seguros deberán adecuarse a los requisitos establecidos en la presente ley en un plazo no mayor a tres años.

b. La conversión no requerirá de autorización de constitución de la Superintendencia. Una vez constituida la sociedad, se deberá solicitar la autorización de funcionamiento a la Superintendencia, la cual solo será otorgada una vez que se hayan cumplido los requisitos establecidos por la presente Ley.

c. Será imprescindible la presentación de un compromiso de adecuación con un cronograma adjunto en el plazo de noventa (90) días de promulgada la presente Ley.

d. La adecuación financiera y técnica tendrá un plazo máximo de un (1) año.

Si por razones de número, dispersión geográfica u otras dificultades de hecho, las entidades o personas jurídicas no pueden cumplir con los requisitos legales o contractuales para acordar la

conversión, sus administradores quedan autorizados a efectuar una segunda convocatoria a Asamblea o reunión, cuyas decisiones serán válidas con el número de socios o integrantes que se encuentren presentes.

Los impedimentos contractuales que existan para realizar la conversión deberán ser modificados, recurriendo a mecanismos que aseguren la transparencia del proceso y los intereses de los socios o integrantes.

Si por la naturaleza jurídica de las entidades o personas se requiere la intervención o asistencia de autoridades o entidades públicas, éstas deberán prestar el concurso necesario, cumpliendo las disposiciones que correspondan.

Mientras se efectúe la conversión y hasta la emisión de la autorización de funcionamiento, la Superintendencia tendrá la facultad de autorizar provisionalmente la prestación de servicios. Las entidades o personas especificadas, que no cumplan con la conversión en el plazo señalado, o con los requisitos legales para obtener la autorización de funcionamiento en el plazo que especifique la Superintendencia, serán intervenidas y sujetas a las medidas de disolución y liquidación previstas por la presente Ley.

ARTICULO 56.- CATEGORIAS Y EQUIVALENCIAS.- Las categorías y equivalencias para la calificación de valores será la establecida en el D.S. 24469 de 22 de enero de 1997, mientras no se emita el reglamento correspondiente a la Ley de Mercado de Valores.

Las categorías y equivalencias para las entidades aseguradoras y reaseguradoras serán establecidas reglamentariamente.

ARTICULO 57.- REGLAMENTACION.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley mediante Decreto Supremo.

ARTICULO 58.- MODIFICACIONES, ACLARACIONES, ABROGACIONES Y DEROGATORIAS.-

2.

1. Se modifican los siguientes artículos del Código de Comercio:

a. Se elimina el último párrafo del artículo 979 que señala: "El presente título no es aplicable a los regímenes del Seguro Social".

b. El texto del artículo 1006 se sustituye por el siguiente: "El contrato de seguro se prueba por escrito, mediante la póliza de seguro. Sin embargo, se admiten los más medios, siempre que exista principio de prueba por escrito. Se entiende por liza de seguro las Condiciones Generales, las Condiciones Particulares y los Anexos. Deberá redactarse en idioma castellano en forma clara y fácilmente legible y extenderse en los ejemplares que corresponda, debiendo entregarse el original al asegurado".

c. El texto del artículo 1017 del Código de Comercio se sustituye por el siguiente: "La prima es debida desde el momento de la celebración del

contrato, pero no es exigible sino con la entrega de la póliza o certificado provisional de cobertura. Las primas sucesivas se pagarán a comienzo de cada periodo, salvo que se estipule otra forma de pago, en cuyo caso se cargarán los intereses correspondientes de acuerdo a su diferimiento".

d. El texto del artículo 1018 del Código de Comercio se sustituye por el siguiente:

"En los seguros de daños, si la entrega de la póliza o certificado provisional de cobertura se realiza si la percepción de la prima, se presume la concesión de crédito con intereses por su importe.
Si el pago de la prima es parcial, se presume el otorgamiento de crédito por intereses por el saldo.
El incumplimiento en el pago de la prima más los intereses, dentro de los plazos fijados, suspende la vigencia del contrato.
Suspendida la vigencia de la póliza, el asegurador tiene derecho con fuerza ejecutiva a la prima correspondiente al período corrido, calculado a prorrata".

e. El texto del artículo 1024 del Código de Comercio se modifica de la siguiente manera:

"Si la rescisión fuera por voluntad del asegurador, éste devolverá a prorrata la parte de la prima de seguro por el tiempo no corrido, salvo que durante la vigencia del seguro objeto de la rescisión, haya pagado al asegurado, siniestros por un valor de cuando menos el ochenta y cinco por ciento (85%) del monto de la prima neta anual pactada. Si fuera por voluntad del asegurado, el asegurador tendrá derecho a la prima por el tiempo corrido, según la tarifa de plazos cortos".

f. El texto del artículo 1033 del Código de Comercio, se modifica de la siguiente manera:

"El plazo de treinta (30) días mencionado, fenece con la aceptación o rechazo del siniestro o con la solicitud del asegurador al asegurado de que se complementen los requerimientos contemplados en el artículo 1031 y no vuelve a correr hasta que el asegurado haya cumplido con tales requerimientos".

2.

2. Se modifican los siguientes artículos de la Ley 1732 de 29 de diciembre de 1996 (Ley de Pensiones):

a. El primer párrafo del artículo 8 de la misma mencionada Ley, se modifica con el siguiente tenor: "La prestación de invalidez por riesgo común consiste en una pensión que se paga al afiliado en caso de sufrir incapacidad total y definitiva para efectuar un trabajo razonablemente remunerado, no proveniente de riesgo profesional y a causa de enfermedad".

b. En el mismo artículo se incorpora el siguiente párrafo final: "Para las prestaciones de invalidez por riesgo común, ocasionada por accidente,

se aplican los requisitos establecidos en los incisos a), b) y c) de este artículo".

c. En los artículos 37 y 38 de la señalada Ley 1732 se sustituye "Superintendencia de Pensiones" por "Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros,".

d. Se deroga el inciso p) del artículo 49 de la Ley de Pensiones

3. Los contratos de seguros enumerados en el título III del D.S. 14379 de 25 de febrero de 1977, son numerativos y no restringen la libertad de contratación por los tomadores de seguros y la de producción de servicios por las entidades aseguradoras.
4. Se abroga la Ley de 27 de septiembre de 1904.
5. Se abroga el Decreto Ley 15516 de 2 de junio de 1978.
6. Se derogan todas las disposiciones contrarias a la presente Ley.

Pase al Poder Ejecutivo para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los veintitres días del mes de junio de mil novecientos noventa y ocho años.

Fdo. Wálter Guiteras Denis, Hormando Vaca Diez Vaca Diez, Gonzalo Molina Ossio, Edgar Lazo Loayza, Guido Roca Villavicencio, Jhonny Plata Chalar.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los veinticinco días del mes de junio de mil novecientos noventa y ocho años.

FDO. HUGO BANZER SUAREZ, Carlos Iturralde Ballivián, Guido Nayar Parada, Edgar Millares Ardaya, Jorge Pacheco Franco, MINISTRO INTERINO DE DESARROLLO ECONOMICO, Tonchy Marinkovic Uzqueda.

SUSCRIPCION OBLIGATORIA

DECRETO SUPREMO Nº 690

03 DE NOVIEMBRE DE 2010 .- Dispone la suscripción obligatoria, sin excepción alguna, de todas las entidades del sector público que conforman la estructura organizativa del Organo Ejecutivo, así como de entidades y empresas públicas que se encuentran bajo su dependencia o tuición, a la Gaceta Oficial de Bolivia, dependiente del Ministerio de la Presidencia, para la obtención física de Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 01) | 11/07/2022

PARECER CONCLUSIVO DA INVESTIGAÇÃO (VOLUME 02)

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 02)

PARECER

SENADO FEDERAL

11 de julho de 2022

SENADOR IZALCI LUCAS – PSDB/DF

CPI DA CHAPECOENSE – RELATÓRIO (VOL. 02)

PARECER

Sumário

PARECER CONCLUSIVO DA INVESTIGAÇÃO 2

DA SÍNTESE DOS FATOS 3

FATOS ANTERIORES AO ACIDENTE 3

FATOS POSTERIORES AO ACIDENTE 24

DAS EVIDÊNCIAS DE AUTORIA E/OU MATERIALIDADE 31

RICARDO ALBACETE E LOREDANA ALBACETE GERENCIAVAM, DE FATO, A LaMia SRL 35

O SISTEMA DE LOGÍSTICA FALHOU QUANDO DA CONTRATAÇÃO DA LaMia SRL 46

O SISTEMA DE CONTROLE AÉREO FALHOU AO PERMITIR AS OPERAÇÕES DA LaMia SRL 56

A IRRESPONSABILIDADE DA TRIPULAÇÃO E DOS GESTORES DA LaMia SRL 82

O SISTEMA DE SEGURO E RESSEGURO FALHOU AO AVALIAR O RISCO DAS OPERAÇÕES DA LaMia SRL 94

O SISTEMA DE SEGURO E RESSEGURO TINHA CONHECIMENTO DAS OPERAÇÕES DA LaMia SRL 129

SUSPEITA DE INGERÊNCIA INDEVIDA NO PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DA LaMia SRL 157

TENTATIVA DE AFASTAR A RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL E, COM ISSO, ESCAPAR DAS REPERCUSSÕES JURÍDICAS DO PROCESSO INDENIZATÓRIO 172

SUPOSTO ENVOLVIMENTO DA CONMEBOL NO AGENCIAMENTO DA LaMia SRL 188

POSSÍVEL LITIGÂNCIA DE MÁ-FÉ E RISCO DE IMAGEM 195

DO DIREITO APLICÁVEL 213

DO ENCAMINHAMENTO DA CPICHAPE 247

DAS MATÉRIAS LEGISLATIVAS 256

PARECER CONCLUSIVO DA INVESTIGAÇÃO

Cuida-se de investigação aberta no âmbito do Senado Federal para apurar as causas da demora no pagamento das indenizações às vítimas e aos familiares das vítimas, em razão do acidente ocorrido, no dia 29 de novembro de 2016, na Colômbia, com o avião da LaMia CP 2933, que transportava, entre outros, a equipe da Associação Chapecoense de Futebol.

Para tanto, a Comissão Parlamentar de Inquérito da Chapecoense - CPICHAPE é instalada no dia 11 de dezembro de 2019, sendo eleitos os senadores Jorginho Mello - PL/SC e Dário Berger - MDB/SC presidente e vice-presidente, respectivamente. O senador Izalci Lucas - PSDB/DF é designado relator da comissão.

DA SÍNTESE DOS FATOS

Para melhor compreender a investigação levada a efeito pelo Senado Federal, necessário se faz a sua contextualização. Nesse sentido, segue a cronologia dos fatos havidos antes e depois do acidente e investigados pela CPICHAPE.

FATOS ANTERIORES AO ACIDENTE

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.

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 pretenso 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 pretenso 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 pretenso 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.

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:

a. **Exclusão do limite geográfico:** exclusão do território da Colômbia;
b. **Prêmios em atraso:** o prêmio não foi pago em 02 de outubro de 2016;
c. **Condições precedentes:** violações das condições precedentes em relação a segurança nas operações aéreas;
d. **Agravação substancial de risco:** a companhia

aérea LaMia SRL deveria comunicar que estava transportando equipes de futebol;

e. **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 pretenso 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 Nº 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.

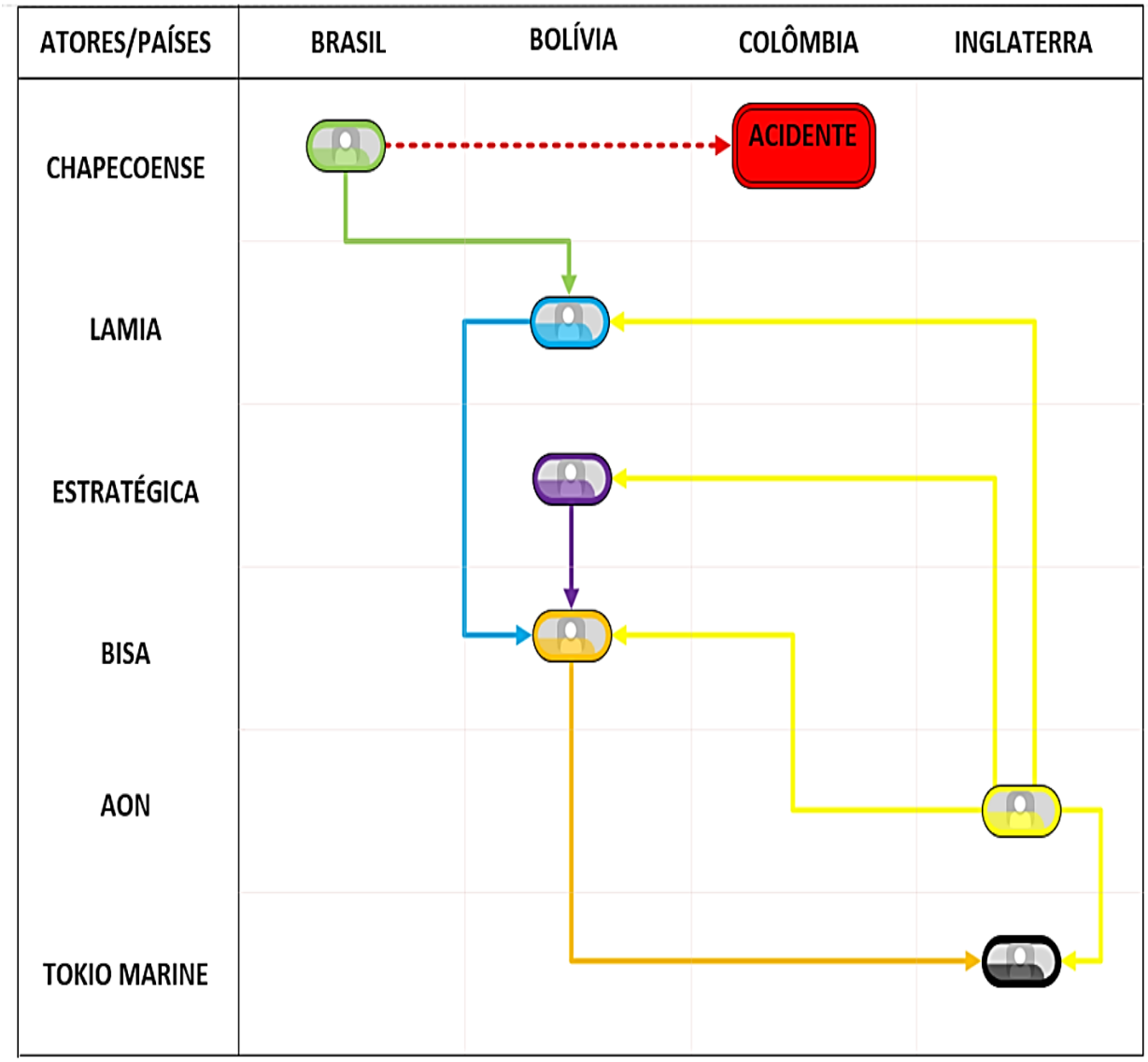
Portanto, esses são os principais fatos que moldam o contexto da presente investigação da CPICHAPE.

DAS EVIDÊNCIAS DE AUTORIA E/OU MATERIALIDADE

Inicialmente, vale ressaltar a complexidade do contexto investigatório da CPICHAPE, uma vez que envolve seis atores distintos, domiciliados em quatro países diferentes, com legislações

específicas, como segue: Associação Chapecoense de Futebol (Brasil), LaMia SRL (Bolívia), Bisa Seguros (Bolívia), Estratégica Corretora (Bolívia), Tokio Marine Resseguradora (Inglaterra) e AON UK (Inglaterra). Além disso, quatro órgãos diferentes de controle aéreo também participam dos atos ora investigados, a saber: ANAC (Brasil), DGAC (Bolívia), AASANA (Bolívia) e AEROCIVIL (Colômbia).

A esquematização a seguir facilita a compreensão dessa complexidade:



No eixo vertical, estão colocados os principais atores envolvidos na investigação da CPICHAPE, conforme já citado: Associação Chapecoense de Futebol, companhia aérea LaMia SRL, Estratégica Corretora, Bisa Seguros, AON UK e Tokio Marine. No eixo horizontal, estão os países onde tais atores têm domicílio comercial.

Pois bem, resumidamente, a Associação Chapecoense de Futebol, representada pelo "totem" verde, com sede no Brasil, contrata (seta verde) a companhia aérea LaMia SRL, representada pelo "totem" azul, que tem sede na Bolívia. A companhia aérea Lamia SRL, por sua vez, contrata (seta azul) a seguradora Bisa, representada pelo "totem" laranja, que também tem sede na Bolívia. A seguradora Bisa, por seu turno, contrata (seta laranja) a resseguradora Tokio Marine, representada pelo "totem" preto, que tem sede na Inglaterra. De outro lado, a corretora AON UK, representada pelo "totem" amarelo, com sede na Inglaterra, intermedeia (seta amarela) todas essas contratações e, para isso, conta com o auxílio da corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, representada pelo "totem" roxo, que tem sede na Bolívia. Pela quantidade de setas amarelas, é fácil perceber a importância da corretora AON UK na presente investigação da CPICHAPE. Por fim, a "caixa vermelha" explicita o local do acidente com a equipe da Associação Chapecoense de Futebol, ou seja, a Colômbia.

Feito esse registro inicial acerca da complexidade da presente investigação da CPICHAPE, o que se observa, de fato, após a análise detida dos autos, são falhas reiteradas dos sistemas de

"logística", de "controle aéreo" e de "seguros/resseguros", pois permitem a uma companhia aérea recém criada, descapitalizada e completamente desorganizada operar, de forma efetiva, por cerca de seis meses, com uma apólice de seguro totalmente incompatível com o nível de risco de suas operações.

De fato, Ricardo Albacete nunca pretendeu operar, efetivamente, uma companhia aérea. Na verdade, ele se viu obrigado, juntamente com a sua filha, Loredana Albacete, a gerir uma empresa aérea, após uma série de contratempos. Se, nos três primeiros anos de existência, não foi possível operar por falta de matrícula; nos dois seguintes, apesar de certificada pelo governo boliviano, a companhia aérea apresentou sérias dificuldades financeiras, só conseguindo operar por pouco mais de seis meses, graças a um seguro "fabricado".

A inexperiência, a ingenuidade e a falta de recursos financeiros levaram a Associação Chapecoense de Futebol a contratar a companhia aérea LaMia SRL, em duas oportunidades, amparada que estava por um Certificado de Operador Aéreo "suspeito" e por uma apólice de seguro "arranjada". As omissões dos sistemas de "controle aéreo" e de "seguro/resseguro" são mais do que evidentes e contribuem, sobremaneira, para a ocorrência do acidente. Tudo isso, mais cedo ou mais tarde, só poderia levar ao que de fato aconteceu: a tragédia do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

Seguem as evidências de autoria e/ou materialidade, colhidas no curso da investigação da CPICHAPE, conforme Instrução que acompanha este Parecer, acerca das seguintes constatações:

RICARDO ALBACETE E LOREDANA ALBACETE GERENCIAVAM, DE FATO, A LaMia SRL

Após tentativas mal sucedidas de se instalar uma empresa aérea na Venezuela e em Aruba, a companhia aérea LaMia SRL é finalmente constituída, no final de 2014, na Bolívia. Como sócios da empresa, são colocados Miguel Quiroga e Marco Venegas. O general Gustavo Gamboa é nomeado representante legal da companhia.

Alguns meses depois, em meados de 2015, a companhia aérea LaMia SRL obtém o Certificado de Operador Aéreo do governo boliviano para operar voos charter não regulares, passando, então, a poder transportar passageiros rotineiramente.

É justamente a partir desse instante que a investigação da CPICHAPE identifica inúmeras evidências que, diferentemente da alegação de Ricardo Albacete de que era somente o proprietário e arrendador da aeronave, apontam no sentido de que ele e sua filha, Loredana Albacete, eram os verdadeiros gestores da companhia aérea LaMia SRL. Mensagens de e-mail, conversas em chats, documentos e depoimentos de funcionários, todos eles acostados na Instrução que acompanha este Parecer, atestam que os dois, de fato, controlavam toda a operação da companhia aérea LaMia SRL.

Por exemplo, no dia 26 de setembro de 2016, cerca de dois meses antes do acidente, Miguel Quiroga, piloto do voo CP 2933, encaminha e-mail para Ricardo Albacete e Loredana Albacete e os questiona sobre o pagamento de salários. Imediatamente, Ricardo

Albacete responde e diz que o general Gustavo Gamboa, diretor-geral da companhia aérea LaMia SRL, providenciaria o depósito assim que *"entrar o dinheiro do Sol de América"*, equipe de futebol paraguaia que disputou a Copa Sul-Americana em 2016 e fez várias viagens para a Bolívia, Peru e Colômbia.

Dois meses depois, em 15 de novembro de 2016, já próximo à data do acidente, Ricardo Albacete cobra dos pilotos da companhia aérea LaMia SRL informações sobre os voos que eles haviam realizado. Insatisfeito com a resposta, Ricardo Albacete envia um segundo e-mail, cinco dias antes do acidente, para cobrar, mais incisivamente, uma prestação de contas dos voos realizados, sob pena de suspender a operação da companhia aérea LaMia SRL.

A cobrança de Ricardo Albacete parece surtir efeito. Miguel Quiroga, piloto da companhia aérea LaMia SRL, que falece no acidente, passa a prestar contas dos voos realizados.

No dia 28 de novembro de 2016, por exemplo, véspera do acidente, Miguel Quiroga envia e-mail a Ricardo Albacete, copiando Marco Venegas e Loredana Albacete, para confirmar o voo contratado com a Associação Chapecoense de Futebol. Informa que o valor do contrato é de 130 mil dólares e que a empresa BOA levaria a delegação da Associação Chapecoense de Futebol até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, e, de lá, ele, Quiroga, a transportaria até Medellím, na Colômbia.

Comunica ainda que, em virtude da negativa da ANAC,

iria se deslocar de Cochabamba até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, para, justamente, embarcar a delegação da Associação Chapecoense de Futebol.

Ao final da mensagem, Miguel Quiroga registra ainda que *"chegando a Medelim, se Deus quiser, vamos fechar com Nacional [time de futebol] para a volta"*, como segue:

> ***Señor Ricardo***
>
> *Buen día le escribo para informarle que cerramos un vuelo con Chapecoense. Por la suma de 130.000 dólares, brasil dio la autorización tarde y lo que hice fue tomar la decisión de contratar Boa hasta Santa Cruz costándonos 23000 y algo de dólares.*
>
> *Estoy despegando de cbba a Santa Cruz en este momento. Y de ahí hasta Medellín. Mil disculpa por no infórmale. No volverá a pasar.*
>
> *P/D. llegando a Medellín si Dios quiere vamos a cerrar con nacional para la vuelta.*
>
> *Saludos*
>
> *Cap. Miguel Alejandro Quiroga Murakami*

Aliás, a participação de Ricardo Albacete na coordenação do contrato de voo da Associação Chapecoense de Futebol também se faz presente na primeira oportunidade, em outubro de 2016. Em diversos momentos, ele aparece nas conversas do grupo de WhatsApp criado para agilizar as comunicações entre os envolvidos, como segue:

> ***[14:02, 13/10/2016] Ricardo Albacete: Definitivamente el regreso debe ser BAQ-CIJ (Cobija)-IGU (Fox da Iguasu) -***

XAP.

[14:02, 13/10/2016] Chinho Di domenico: 👍

[14:10, 13/10/2016] Chinho Di domenico: Nosso Depto financeiro está retomando este pagamento e voltaremos com maiores informações

[14:11, 13/10/2016] Ricardo Albacete: Ok

[...]

[23:00, 13/10/2016] Chinho Di domenico: Senhores Loredana e Ricardo

Faremos o pagamento sem taxas através da conta do banco da Espanha. Para tanto nosso financeiro necessária outras informações bancárias que solicita no e-mail em curso. Solicito proceder nas informação para efetuarmos o pagamento. Grato

[...]

[14:49, 14/10/2016] Ricardo Albacete:? cuantos pasajeros estiman en ambos trayectos para calcular las tasás de los pasajeros e incorporarlas en la ultima factura?

[14:50, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: 40 por abajo

[15:01, 14/10/2016] Chinho Di domenico: Máximo 50 passageiros

[15:03, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana haga con base 50 personas entonces

[15:03, 14/10/2016] Ricardo Albacete: De acuerdo

[...]

[18:18, 14/10/2016] Chinho Di domenico: Loredana / Ricardo

Neste momento estamos embarcando em Chapecó para Confins (início do charter 17/10). Ficarei fora de até de cobertura de celular até final deste día. Preciso para assim que possível as informações referentes aos aéreos de ida e retorno para poder iniciar a montagem

da programação geral que depende principalmente da chegada, saída dos voos. (Rota completa). Grato. Att

[18:19, 14/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Loredana / Ricardo

[19:22, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Boa tarde

[19:22, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Solicito o invoice da terceira parcela para que possa agendar Pgto no banco e colher assinatura do presidente.

[19:23, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Isso para o dia de hj.

[19:23, 14/10/2016] +55 49 9177-9009: Obrigado.

[...]

[14:17, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Miguel

[14:17, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Cuando ellos despeguen, avisame la prevision de arribo aca en Barranquilla por fa. Tengo muchos detalles a coordinar

[14:18, 18/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Hora local, por favor, cuando tenga la info

[14:19, 18/10/2016] Miguel Quiroga: Ok

[16:55, 18/10/2016] Ricardo Albacete: ETA BAQ 15:30 Colombia time.

[17:42, 18/10/2016] Ricardo Albacete: Aterrizando en Cobija

[...]

[21:06, 18/10/2016] Ricardo Albacete: Salieron 13:33 hora colombia 3:45 en ruta. ETA 17:20 BAQ

[...]

[15:38, 20/10/2016] Ricardo Albacete: Aterrizan a las 12:30 hora de Iguazu Brasil. Confirmar salida del avion de flywais

[15:38, 20/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Excelente

[16:24, 20/10/2016] Ricardo Albacete: Estan aproximando 6 minutos para aterrizar. Estar preparados con flyways

[16:29, 20/10/2016] Ricardo Albacete: Aterrizados Iguazu

[...]

[18:24, 20/10/2016] Ricardo Albacete: ?como va el vuelo de Foz a Xapeco?

[...]

[18:30, 20/10/2016] Ricardo Albacete: Excelente. A prepararse para ganar la proxima semana y classificar

[...]

[17:07, 28/10/2016] LADB: Hola a todos. Es importante hacer contrato para obtener permisos en Anac. Hoy en la mañana envié email a Sr burtet. Se puede definir detalles luego si no hay alguna decisión. Lo importante es tener un contrato lo más pronto posible. ***Por favor asegurar de copiar a Ricardo Albacete en su respuesta*** *ya que estaré en vuelo por las próximas 6 horas. Gracias*

[...]

[14:41, 30/10/2016] Ricardo Albacete: Chapecoense. Nuestra aeronave esta en Asuncion y estara alli los proximos tres dias. Si requieten nuestros servicios, estamos disponible.

[14:52, 30/10/2016] Rodrigo ernesto Offside: Estan con atletico nacional medellin?

[15:02, 30/10/2016] Ricardo Albacete: Asi es. Llegamos anoche

Pois bem, para além das mensagens de e-mail e de WhatsApp, há também depoimentos que confirmam o poder de "mando" de Ricardo e Loredana Albacete sobre a companhia aérea

LaMia SRL.

Por exemplo, Daniela Pinto, esposa de Miguel Quiroga, asseverou, em depoimento, que seu marido era empregado de Ricardo Albacete e que ele falava, constantemente, com Loredana Albacete. Disse ainda que os Albacete depositavam, rotineiramente, recursos na conta de Miguel Quiroga.

De igual modo, Ximena Suárez, comissária de bordo da companhia aérea LaMia SRL, em outro depoimento, disse que o próprio Ricardo Albacete se apresentava como dono da empresa, deixando transparecer, assim, o controle que ele exercia sobre a mencionada companhia aérea.

Ademais, o Instituto de Investigaciones Técnico Científicas da Universidad Policial (LICUP), por intermédio da Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC), após perícia no telefone de Miriam Flores, administradora da companhia aérea LaMia SRL, concluiu que Ricardo Albacete e sua filha, Loredana Albacete, detinham total poder de comando sobre a empresa aérea LaMia SRL.

Tal conclusão, aliás, adveio da análise de mensagens, fotografias, documentos e chats de conversas armazenados no próprio telefone de Miriam Flores. De fato, na maioria dos áudios, Loredana Albacete cobra de Miriam Flores uma prestação de contas das operações da companhia aérea LaMia SRL, especialmente quanto às dívidas contraídas pela citada empresa aérea. Miriam Flores, por sua vez, posiciona Loredana Albacete acerca de uma transferência de

recursos da ordem de 300 mil dólares.

Quanto aos chats de conversas, há três mensagens trocadas entre Oriana Joffré, aeromoça da companhia aérea LaMia SRL, e Miriam Flores, administradora da companhia aérea LaMia SRL, onde resta confirmada uma tentativa de se desvincular Ricardo Albacete da gestão efetiva da citada companhia aérea.

Por exemplo, em 28 de dezembro de 2016, trinta dias após o acidente, Oriana Joffré questiona Miriam Flores sobre os motivos para ela ter mentido, pois Miriam Flores havia declarado que Ricardo Albacete não era o dono da companhia aérea LaMia SRL. Num dos trechos da mensagem, inclusive, Joffré registra que Ricardo Albacete recebia dinheiro dos contratos da companhia aérea LaMia SRL, além de opinar e decidir sobre as operações da empresa.

Aliás, sobre essa tentativa de se desvincular Ricardo Albacete da companhia aérea LaMia SRL, o próprio Gustavo Gamboa, gerente geral da companhia, também negara o vínculo de Ricardo Albacete com a citada empresa aérea.

Noutro chat, de 30 de novembro de 2016, ou seja, no dia seguinte ao acidente, Oriana Joffré relata a Miriam Flores a necessidade de se buscarem bons advogados para defendê-los. Ao que Miriam Flores responde que Loredana Albacete havia informado que um consórcio de advogados de Londres chegaria em breve à Bolívia.

A propósito da importância de Loredana Albacete para a companhia aérea LaMia SRL, isso fica muito claro numa outra

conversa por chat, onde Miriam Flores e Oriana Joffré fazem menção expressa ao nome de Loredana Albacete ao se referirem ao processo de certificação da companhia aérea LaMia SRL pela DGAC.

Há ainda algumas outras conversas por chat que explicitam tratativas entre Gustavo Gamboa, gerente geral da companhia aérea LaMia SRL, e Miriam Flores, administradora da companhia aérea LaMia SRL. Nessas conversas, fica bastante evidenciado o poder de comando que Ricardo Albacete exercia sobre a citada empresa aérea, tendo sido tratado, inclusive, em algumas dessas tratativas, como se fosse um verdadeiro "deus".

Os dois conversam sobre temas diversos, inclusive questões financeiras, deixando muito claro o controle que Ricardo Albacete exercia sobre eles. Num desses chats, aliás, Gustavo Gamboa pede informações a Miriam Flores sobre a limpeza de uma das aeronaves e Loredana Albacete cobra informações de Miriam Flores sobre as operações da empresa aérea LaMia SRL, pois, segundo ela mesmo diz, gostaria de repassar as informações ao seu pai, Ricardo Albacete.

Para o Ministério Público Federal, *"[...] o que fica muito evidenciado é que eles [Ricardo e Loredana Albacete] não eram simplesmente os donos da aeronave. Eles não só arrendavam a aeronave: eles faziam a gestão dos voos. Todas as tratativas de contratos de voo e de contratos de seguro eram feitas, basicamente, pela Sra. Loredana. Esses e-mails mostram isso muito claramente. Tanto ela quanto o Sr. Ricardo Albacete estão envolvidos na gestão da empresa*

LaMia. Eles parecem ser, para quem analisa aquele contexto todo, os efetivos donos da empresa. Isso é o que salta aos olhos de qualquer pessoa que faça a análise da documentação que foi colhida. Isso é apontado, inclusive, na nossa ação. Eles são uma espécie de donos de fato da companhia LaMia".

De igual modo, as inquirições promovidas pela CPICHAPE, todas elas acostadas na Instrução que acompanha este Parecer, revelam que, de fato, Ricardo e Loredana Albacete exerceram a gestão efetiva das operações da companhia aérea LaMia SRL.

Nesse sentido, por exemplo, o piloto e sócio da companhia aérea LaMia SRL, Marco Venegas, em mais de uma oportunidade, confirma a participação dos dois na gestão da mencionada companhia aérea, nestes termos:

> *Bom, o que havia era que nós recebíamos alguns dinheiros que eram destinados para a reparação das aeronaves. Inicialmente, nós recebíamos um apoio para começar nossas operações e o que eles queriam controlar era que esses dinheiros que eles nos enviavam seriam adequadamente colocados naquilo para que eles enviavam, e uma parte disso, o que eles queriam é que nós, com um fluxo de operação que nós tínhamos, que nós fôssemos devolvendo esse dinheiro que inicialmente eles tinham nos emprestado. É por isso que Loredana trabalhou muito em combinação, em conjunto com a diretoria administrativa, para poder ver se seriam pagos os provedores, os fornecedores e também as operações financeiras que tinham.* – **Marco Venegas**
>
> *Porque havia... Eles tinham que chegar até o exterior ou tinham que verificar o tema de administração das contas da parte do exterior,*

que ainda nós não tínhamos conta nenhuma no exterior. Então, nesse sentido, eles administravam, controlavam isso. Eles eram o dono do avião. – **Marco Venegas**

Porque, por casualidade, eles tinham que Loredana estava ali. Eu acho que ele tinha um outro sócio e pediu que colaborasse nesse sentido, já que eu não estava em Bolívia, estava na Europa, e tinha uma diferença de horário. Então, não nos permitia fazer determinados tipos de coordenação corretamente. – **Marco Venegas**

Justamente para poder abastecer de combustível em qualquer lugar, nós realizamos através desse tipo de trâmite em uma companhia em nível mundial, que fornece esses combustíveis. Ela tem a sua central nos Estados Unidos. Para poder cancelar essa empresa... Nós entendemos que não tínhamos uma conta no exterior. Então, Loredana fazia. A partir daí, desses pagamentos que eram realizados, é que nós pedíamos uma administradora um detalhe de gastos para saber exatamente que dinheiro correspondia a ela e qual que correspondia à empresa. – **Marco Venegas**

Portanto, diante de todas essas evidências, não restam mínimas dúvidas de que Ricardo Albacete e sua filha, Loredana Albacete, exerciam, de fato, o controle efetivo da companhia aérea LaMia SRL e, portanto, são responsáveis pelos atos de gestão da mencionada empresa aérea.

Desse modo, Ricardo Albacete e Loredana Albacete, como gestores efetivos da companhia aérea LaMia SRL, têm responsabilidade no acidente da aeronave CP 2933 e devem responder,

cível e penalmente, pelos atos de gestão por eles praticados.

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

O SISTEMA DE LOGÍSTICA FALHOU QUANDO DA CONTRATAÇÃO DA LaMia SRL

A investigação da CPICHAPE demonstra que a fragilidade do "sistema de logística" possibilita a um clube de futebol inexperiente contratar, em duas oportunidades, uma companhia aérea desconhecida e completamente desamparada de um seguro condizente com as operações que realiza.

Os eventos a seguir, todos eles suportados em análises e documentos acostados na Instrução que acompanha este Parecer, demonstram isso claramente.

No dia 04 de outubro de 2016, às 13h53, Loredana Albacete oferece à Associação Chapecoense de Futebol um contrato de voo para Medellín, na Colômbia, por 135 mil dólares - voo esse programado para ser realizado no dia 26 de outubro de 2016. Para tanto, Loredana Albacete envia e-mail a Emerson Di Doménico, mais conhecido por Chinho, supervisor de futebol da Associação Chapecoense de Futebol, e copia Ricardo Albacete.

A Associação Chapecoense de Futebol responde no próprio dia 04, às 15h04, e informa que o voo seria para Barranquilla,

na Colômbia, no dia 17 de outubro de 2016. Loredana Albacete, uma vez informada de que o destino do voo seria Barranquilla, na Colômbia, responde, ainda no dia 04, às 16h00, e comunica que mantém o preço de 135 mil dólares.

A Associação Chapecoense de Futebol, por sua vez, no próprio dia 04, às 16h42, pontua que a proposta é atrativa e pede mais informações. Ato contínuo, Loredana Albacete fornece as informações adicionais ainda no dia 04, às 19h13. Registra-se que Ricardo Albacete é copiado em todas as mensagens.

A despeito desse primeiro contato, inclusive, Ricardo Albacete e Marco Venegas, quando prestaram depoimento à CPICHAPE, ressaltaram que a prospecção do contrato de voo para a Associação Chapecoense de Futebol havia partido da própria companhia aérea LaMia SRL, a partir de um acompanhamento habitual que se fazia do desenrolar dos jogos da Copa Sul-Americana, nestes termos:

> *Bom, vamos ver. Vejamos, eu me lembro de que quando começou isso, o Sr. Vacaflores, que também morreu no acidente, que é cunhado – não é genro, não – do senhor Marco Rocha, se dedicava a conseguir negócios, fechar negócios. E eu me lembro de que ele contratou a Chapecoense, que era um dos jogos que havia e eles estavam ali jogando. [...] mas eu não acho que tenha sido Chapecó que se comunicou com ele, mas sim Vacaflores que se comunicou com Chapecó para poder fazer esse negócio.* – **Ricardo Albacete**
>
> *O que nós fizemos é que... Fomos nós, já que fazemos um seguimento já bem próximo do que seria essa Copa Sul-Americana. E nós fomos*

aos primeiros jogos e víamos as partidas que classificavam e como eles iam se desenvolvendo nas chaves, quem ganhava, qual era classificada [...], a equipe que era classificada, que jogava ali. A partir dali, nós fizemos vendas para a Chapecoense, para poder realizar os voos à Colômbia, bem como fizemos também às outras equipes, que não consideraram ou não se importaram com a nossa proposta, e a Chapecoense sim, por isso vendemos a eles. [...] Nós que fomos. Nós que os procuramos. – **Marco Venegas**

O que nós fazíamos era enviar um pacote com todas as informações da empresa. Era o que fazíamos, enviávamos nossos certificados de aeronaves, e todas as vantagens que nós tínhamos para oferecer para as organizações de qualquer tipo de voo. – **Marco Venegas**

Pois bem, no dia seguinte, em 05 de outubro de 2016, às 10h52, a empresa Off Side Logística, pertencente a Rodrigo Ernesto, entra na negociação.

Rodrigo Ernesto encaminha mensagem a Loredana Albacete para colocar-se à disposição no processo de contratação. Pondera que as informações solicitadas pela Associação Chapecoense de Futebol são importantes para a Off Side Logística, uma vez que seria a primeira operação realizada pela companhia aérea LaMia SRL com uma equipe brasileira. Rodrigo Ernesto, inclusive, para facilitar as comunicações entre os envolvidos na contratação do voo, cria um grupo de WhatsApp.

Ainda no dia 05, às 11h31, a Associação Chapecoense de Futebol encaminha mensagem a Loredana Albacete e sinaliza a intenção de fechar o contrato de voo. Comunica que a empresa Off Side

Logística, na pessoa de Rodrigo Ernesto, seria a agente intermediadora da Associação Chapecoense de Futebol na negociação do contrato de voo e que, portanto, teria toda a alçada para negociar. Informa ainda que o diretor de futebol da Chapecoense, Mauro Stumpf, estava sendo copiado.

Registra-se, por relevante, que é justamente nessa mensagem que a Associação Chapecoense de Futebol faz uma série de questionamentos a Loredana Albacete acerca da companhia aérea LaMia SRL e pergunta, inclusive, como eles haviam chegado até à Associação Chapecoense de Futebol para oferecer os voos. Ricardo Albacete continuava sendo copiado nas mensagens.

Infelizmente, as respostas da companhia aérea LaMia SRL às indagações formuladas pela Associação Chapecoense de Futebol não foram encontradas, conforme bem demonstrado na análise cronológica constante da Instrução que acompanha este Parecer. De qualquer forma, Marco Venegas, quando prestou depoimento à CPICHAPE, registra que Loredana Albacete as respondeu, como segue:

> *Sim. Elas foram feitas a Loredana e depois elas que deveriam responder, e elas o fizeram. Mas nós inicialmente enviávamos essas informações todas no momento de ofertar os nossos serviços.* – **Marco Venegas**

Pois bem, Loredana Albacete responde a Rodrigo Ernesto no próprio dia 05 e ressalta que a companhia aérea LaMia SRL reúne

todas as condições necessárias para embarcar a equipe da Associação Chapecoense de Futebol no Brasil e levá-la até a Colômbia.

Loredana Albacete comunica, inclusive, que, no mês anterior, havia transportado a equipe de futebol "Vinotinto" da Venezuela para jogar na Colômbia, sem que tivesse havido problema algum com as permissões. Informa ainda que a companhia aérea LaMia SRL estava voando, naquele exato momento, com a seleção boliviana para um jogo em Natal/RN.

No dia 07 de outubro de 2016, às 16h48, a Associação Chapecoense de Futebol, na pessoa de Emerson Di Doménico, encaminha mensagem a Rodrigo Ernesto, a Loredana Albacete, a Mauro Stumpf e a Ricardo Albacete para confirmar o interesse do clube em assinar o contrato de fretamento da aeronave.

De pronto, Ricardo Albacete encaminha rascunho do contrato de voo para Emerson Di Doménico. De igual modo, Rodrigo Ernesto envia e-mail a Ricardo Albacete para confirmar o voo de volta, no dia 20, e agendar uma teleconferência para o dia seguinte, às 12h, com vistas a finalizar a contratação.

No dia 08 de outubro de 2016, Loredana Albacete envia nova mensagem a Rodrigo Ernesto e a Emerson Di Doménico para agradecer o acordo ajustado naquele dia, por teleconferência, para acertar os detalhes da contratação.

Portanto, o contrato de voo é assinado no dia 10 de outubro de 2016. No dia seguinte, em 11 de outubro de 2016, a

Associação Chapecoense de Futebol solicita à ANAC autorização para, na semana seguinte, embarcar na aeronave da companhia aérea LaMia SRL, em Belo Horizonte, com destino a Barranquilla, na Colômbia.

De fato, o voo acontece no dia 17 de outubro de 2016. Ocorre, todavia, que a ANAC, em razão dos acordos aeronáuticos existentes, não autoriza o voo por intermédio da companhia aérea LaMia SRL.

Desse modo, a Associação Chapecoense de Futebol precisou deslocar-se até Corumbá/MS, por intermédio de outra companhia aérea brasileira, atravessar a fronteira de ônibus, para, então, embarcar num voo da companhia aérea LaMia SRL até Barranquilla, na Colômbia.

Os depoimentos colhidos na CPICHAPE, assim como os documentos analisados, todos eles acostados na Instrução que acompanha este Parecer, são fartos em detalhes acerca da precariedade desse deslocamento até a Colômbia.

Pois bem, inobstante todos os contratempos havidos no voo anterior, transcorridos pouco mais de trinta dias, a Associação Chapecoense de Futebol volta a contratar novamente a companhia aérea LaMia SRL. Dessa vez, o jogo é em Medellín, na Colômbia.

O primeiro contato ocorre no dia 25 de novembro de 2016, às 09h42. Miguel Quiroga, piloto da companhia aérea LaMia SRL, envia e-mail a Emerson Di Doménico, supervisor de futebol da

Chapecoense, com a proposta de serviço. Émerson Di Doménico, por sua vez, responde dez minutos depois, às 09h52. Dessa vez, as negociações são muito mais ágeis, pois, no próprio dia 25, o contrato de fretamento da aeronave CP 2933 já estava formalizado. Registra-se que Rodrigo Ernesto não participa dessa segunda negociação.

Sobre essa negociação, aliás, Marco Venegas, quando prestou depoimento à CPICHAPE, registra que o preço foi, de fato, o principal motivo para a contratação da companhia aérea LaMia SRL, nestes termos:

> *Como nós oferecemos às outras equipes, nós oferecemos novamente os nossos serviços. Eu acho que também seria pelo preço, porque estava bem abaixo de todos as outras que poderiam ser oferecidas.* – **Marco Venegas**

Pois bem, logo de início, percebe-se o protagonismo de Ricardo Albacete e Loredana Albacete no processo de negociação do contrato de voo com a Associação Chapecoense de Futebol. Portanto, a alegação de Ricardo Albacete de que esteve afastado dos negócios da companhia aérea LaMia SRL, no ano de 2016, não tem o menor amparo fático.

Mas o que mais chama a atenção, nesse contexto, é a facilidade com que uma empresa aérea desconhecida, com sérios problemas financeiros e completamente desorganizada ingressa num mercado fechado que é o de futebol, sem que haja um crivo de qualquer natureza. Simplesmente, ela oferece o menor preço e passa a voar por toda a América do Sul, de maneira completamente irregular, amparada

por um seguro totalmente incompatível com os riscos de suas operações.

De outro lado, a Associação Chapecoense de Futebol, por inexperiência e ingenuidade, aceita correr os riscos de uma contratação malsucedida, especialmente porque não dispõe de recursos financeiros suficientes. Mesmo quando tenta tomar as rédeas da contratação, ao formular indagações importantes à companhia aérea LaMia SRL, deixa de cobrar as respostas que, certamente, a auxiliariam numa tomada de decisão mais coerente.

Para o Ministério Público Federal, inclusive, *"[...] os dirigentes da Chapecoense não tinham como ponderar isso, sendo leigos nessa matéria; a situação real daquela companhia". [...] "... o fator decisivo ali parece ter sido o preço. Houve uma cotação com a Gol – um valor de US$ 300 mil, se não me engano –; outra cotação foi em torno de US$ 200 mil; e a última, de menor valor, foi de US$ 135 mil, da LaMia. ... esse foi o fator principal".*

O agente intermediador, por sua vez, supostamente mais experiente nesse assunto do que as pessoas da Associação Chapecoense de Futebol, simplesmente se omite ao alegar que é responsável apenas pela logística terrestre, nestes termos:

> *A nossa empresa, desde o início – desde a primeira, a Off Side Assessoria, e depois a Off Side Logística – até o dia de hoje, a gente nunca participou da parte da logística aérea de nenhum clube. Todos os clubes, desde que nós começamos... Eu comecei isso, a empresa é minha, fundador, e Judite é minha esposa. Desde 2002 a*

> *gente sempre se prestou à logística terrestre. [...] Cada clube, desde a fundação da empresa, sempre teve a sua agência de viagem, e a nossa empresa nunca participou de parte aérea de nenhum clube. Nós trabalhamos exclusivamente com clubes de futebol. Da logística terrestre ou da logística receptiva [...]*

Ora, por que razão, então, Rodrigo Ernesto se intromete na negociação do contrato de voo, cria grupo de WhatsApp, faz teleconferência e mantém contato direto com a proprietária da companhia aérea LaMia SRL. Poderia, sim, ter atuado, ao menos, no sentido de fornecer informações mais aderentes à situação financeira e operacional da companhia aérea que o seu cliente, a Associação Chapecoense de Futebol, pretendia contratar.

A Confederação Brasileira de Futebol – CBF e a CONMEBOL, por outro lado, alegam que os regulamentos das competições esportivas são claros, no sentido de que a responsabilidade pelo deslocamento até o estádio é do próprio clube de futebol, como segue:

> *E o clube tem a autonomia de realizar a sua logística. Essa é uma tarefa do clube. Está estabelecido no regulamento da Conmebol, como está estabelecido nos regulamentos do futebol brasileiro. [...] O clube tem autonomia para a realização das suas atividades, nós não temos ingerência constitucional, e, no futebol, isso é estabelecido de maneira ainda mais rígida. [...] Há um artigo, [...], o 25, do Regulamento da Copa Sul-Americana 2016, [...], que diz o seguinte: o clube visitante deverá garantir a chegada de sua delegação pelo menos 24 horas antes do compromisso programado. Portanto, é autônoma, é independente a escolha por parte do clube dos*

mecanismos que serão utilizados para o seu deslocamento.

Logo, segundo essas entidades, qualquer problema que ocorra no trajeto até o estádio é de responsabilidade única e exclusiva do clube de futebol contratante. Ocorre, todavia, que tais entidades esquecem que as equipes esportivas são um patrimônio importante, senão o principal, para os eventos que elas organizam e, portanto, deveriam zelar, com mais afinco, pela integridade dessas equipes.

Pois bem, diante de todas essas nuances, não é difícil perceber que o "sistema de logística" atual dessas competições esportivas na América do Sul, incluído o Brasil, apresenta fragilidades importantes que precisam ser corrigidas. O aperfeiçoamento dos protocolos de contratação de empresas para os diferentes tipos de transporte de equipes brasileiras, seja qual for a modalidade esportiva, é fundamental. Não se pode mais admitir que o preço seja o único critério de avaliação para a contratação de empresas, nacionais ou estrangeiras, de transporte aéreo ou terrestre, especialmente no caso de equipes esportivas que representem o Brasil, muitas das vezes de valor inestimável.

Portanto, se do ponto de vista penal, no que se refere ao procedimento de contratação da companhia aérea LaMia SRL, não foi possível identificar qualquer participação de brasileiros que tenha contribuído para a ocorrência da tragédia; sob o prisma operacional e administrativo, fica muito claro que houve negligência e/ou imperícia por parte de alguns dos atores envolvidos na contratação da

mencionada companhia aérea. Nesse sentido, necessário se faz o aperfeiçoamento dos protocolos de contratação das empresas de transporte de equipes esportivas brasileiras no âmbito das competições realizadas, especialmente, na América do Sul.

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

O SISTEMA DE CONTROLE AÉREO FALHOU AO PERMITIR AS OPERAÇÕES DA LaMia SRL

As falhas do "sistema de controle aéreo", conforme bem demonstrado na Instrução que acompanha este Parecer, são mais do que evidentes na investigação da CPICHAPE. Não há justificativas para o fato de uma companhia aérea operar irregularmente, por mais de seis meses, com um seguro totalmente incompatível com as operações que realiza.

Os órgãos de controle aéreo dos países envolvidos simplesmente foram omissos e/ou incompetentes no desempenho de suas atribuições, uma vez que, antes do acidente, a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL já havia realizado cerca de 160 voos para diversos países da América do Sul, incluída a Colômbia, amparada por uma apólice de seguro "arranjada" e desconexa dos riscos das operações que executava.

A título de exemplo, acerca do inconteste descaso do "sistema de controle aéreo", cita-se o próprio voo da Associação

Chapecoense de Futebol, que se acidentou, na madrugada do dia 29 de novembro de 2016, em Medellín, na Colômbia.

Inicialmente, o plano de voo previa os trechos São Paulo/Medellín, em 28 de novembro de 2016, e Medellín/Chapecó, em 02 de dezembro de 2016. Todavia, pouco antes da data do embarque, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC não autoriza o voo. Para a agência, por se tratar de voo charter, a companhia aérea LaMia SRL, como é boliviana, não poderia realizar o voo direto entre o Brasil e a Colômbia, nestes termos:

> *O transporte deve ser feito por empresa brasileira ou colombiana. Entendo que exista empresa disponível para a realização do voo. Assim sendo, nego a autorização* - **Antonio Marcos Ferreira de Oliveira – GOPE/ANAC, em 27/11/2016.**

Desse modo, por orientação da própria companhia aérea LaMia SRL, foi realizado um voo comercial até Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, via empresa Boliviana de Aviación – BOA, e, de lá, a Associação Chapecoense de Futebol embarcou na aeronave AVRO 146-RJ85 CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, com destino a Medellín, na Colômbia. Até aqui, nada que chamasse muito a atenção.

Ocorre, todavia, que, algumas semanas antes, mais precisamente no dia 04 de novembro de 2016, em situação bastante similar àquela da Associação Chapecoense de Futebol, a ANAC retifica parecer anterior da agência, que negava a solicitação, e autoriza voo da própria companhia aérea LaMia SRL para transportar a seleção da

Argentina, como segue:

> *Trata-se do transporte de jogadores e comissão técnica da seleção argentina, a qual disputa as eliminatórias da copa do mundo da Rússia. O jogo da seleção argentina será contra o Brasil, em Belo Horizonte – MG, no dia 10 nov 2016, e a LaMia foi contratada para o referido transporte, tendo em vista dispor de aeronave adequada para viabilizar o transporte em questão.*
>
> *Considerando que a presente solicitação trata da seleção argentina para jogo de futebol relacionado às Eliminatórias da Copa do Mundo que possui elevado interesse público no Brasil; considerando que se trata de uma operação de fretamento sem venda de passagem o que não afeta interesse comercial direto de empresas brasileiras; considerando que a operação ocorrerá em duas datas específicas; retifico o parecer da GOPE, por entender a excepcionalidade da operação* - **Marcelo Pereira Queiroz – GOPE/ANAC, em 04/11/2016**

Registra-se que, em ambas as situações, os países de origem e de destino do voo são diferentes do país da empresa aérea contratada. Ou seja, nos dois casos, a aeronave sai da Bolívia para realizar voo entre dois países distintos. A única diferença é que, no caso da Associação Chapecoense de Futebol, a ANAC se pronuncia como país de origem do voo. No caso da seleção argentina, como país de destino do voo.

Pois bem, independentemente da aparente divergência de tratamento conferida aos dois episódios, o que mais chama a atenção, especialmente no caso da Associação Chapecoense de Futebol, é a

completa ausência de manifestação da ANAC acerca dos requisitos constantes da apólice de seguro que suportava as operações da companhia aérea LaMia SRL.

As análises documentais realizadas, assim como os depoimentos prestados, todos eles acostados na Instrução que acompanha este Parecer, revelam que os órgãos de controle aéreo, incluída a ANAC, foram negligentes ao permitir as operações da companhia aérea LaMia SRL. Sobre isso, aliás, Ricardo Albacete prestou os seguintes esclarecimentos:

> *Essa é uma outra questão da Anac. Como foi que a Anac fez isso, para poder analisar um frete de um voo charter, com um frete que não foi considerado? Há uma consideração da Anac, quer dizer, em nenhum país da América Latina – não conheço da aviação brasileira –, você pode fazer um contrato de um frete charter sem que a autoridade aeronáutica aprove o contrato, revise o contrato. Então o que acontece é que naquele momento, a Aeronáutica do Brasil revisou o contrato da Chapecoense? Acredito que não. E ali entregou então essa apólice de seguro? E quando foi analisado, então, se daria ou não a permissão, se ia à Colômbia ou não, e o destino final era a Colômbia ou não? E se poderia permitir isso e começar, então, esse contexto brasileiro. E foi feito isso. Então o que aconteceu foi que a Colômbia não revisou, e ali a Anac não avisa então a Chapecoense e todo mundo. E todo mundo fala, "como é que vocês vão para a Colômbia? Vocês não podem ir para a Colômbia." Não podem ir para a Colômbia. Ninguém pode fazer isso. Ninguém se deu conta disso. E de que erro estamos falando? Ou seja, todos participaram do erro aqui. Ninguém se deu conta disso, nem a Anac. A Anac também.* – **Ricardo Albacete**

E a Anac pode dizer: "Olha, tinha que ter advertido a Chapecoense que não fosse para sair porque eu vi a apólice que foi consignada porque não tem os requisitos próprios e não tem as condições necessárias para que sejam consideradas se aprova ou não aprova". Se essa apólice de seguro não dá para Colômbia, por que não pegou o telefone, chamou e disse: "Onde vocês vão com essa Aerolínea? Vocês estão loucos? Vocês não podem ir não porque a cláusula é a quarta liberdade ou a sétima liberdade é porque vocês não podem ir." Por que não fez isso? Por que não foi advertida? Porque, se não disse, então tem uma responsabilidade da Anac. [...] Que a Anac reconheça, como tem que reconhecer, de uma forma digna, que se equivocou, ou seja, não que se equivocou na autorização, mas, sim, num voo que não poderia ser feito. Se equivocou quando não advertiu a Chapecoense que não contratasse essa empresa, e que talvez essa não poderia ir à Colômbia; mas, como não fez e como se equivocou, deve pagar. – **Ricardo Albacete**

Então, o que entra é que a Anac nunca disse, apesar de que para que se solicite uma autorização da Anac para ir de um ponto A para B, com tal escala, tem que cumprir com os requisitos, e os requisitos já estão na apólice de seguro. Então, o segundo requisito... O primeiro é autorização; o segundo é apólice. Então, Anac não fez isso, não fez a revisão disso. Não revisou Paraguai, nem Argentina, não ao Brasil, nem a Bolívia, e muito menos a Colômbia. – **Ricardo Albacete**

De acordo com os protocolos da aviação civil, a Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC, quando autoriza a saída dos voos da companhia aérea LaMia SRL do território boliviano, dispõe de todas as informações acerca da apólice de seguro vigente. Desse modo, por exemplo, a DGAC, para além de conhecer o trajeto do voo, tem ciência

do valor da cobertura de "responsabilidade civil" e da existência da cláusula de "exclusão geográfica". Ademais, ainda segundo esses mesmos protocolos, tais informações são compartilhadas com os órgãos de controle aéreo dos países que receberão os voos da companhia aérea LaMia SRL.

O próprio piloto e sócio da companhia aérea LaMia SRL, Marco Venegas, quando prestou depoimento à CPICHAPE, confirmou que as informações do seguro circularam pelos diferentes órgãos de controle aéreo dos países envolvidos com as operações da companhia, nestes termos:

> *Sempre que uma empresa solicita um voo, neste caso, não regular, de um Estado para outro, tem que apresentar toda a documentação pertinente no seu momento. Um funcionário da Anac deve indicar qual é o procedimento para que concedam ou não concedam autorização. Dentro dessa solicitação que faz, a operadora aérea, no caso a LaMia, à Colômbia, ao Brasil, envia um certificado de operador aéreo, envia o certificado de aeronavegabilidade do avião, que indica que o avião está em perfeito estado, a apólice do avião, em que indica o tipo de cobertura que tem da companhia que tem o avião, os pilotos, quem vai realizar o voo, se está ou não está qualificado, certificados médicos aeronáuticos dos pilotos, que dizem que estão em perfeito estado de saúde. Uma vez que a autoridade aeronáutica recebe toda essa informação, é processada, neste caso na Anac, Aerocivil, e procedem a autorizar ou não autorizar.* – **Marco Venegas**
>
> *As agências recebem a mesma informação. [Referindo-se ao fato de que as agências tinham ciência da apólice de seguro] Eu acho que*

houve, sim, uma falha. Como eu disse anteriormente, toda a documentação nós apresentamos e eles tinham na mão deles. [Referindo-se à ANAC] Nós apresentávamos o que nós tínhamos e, justamente, era uma solicitação. Nós, em nenhum momento, forçamos nada. Nós apresentávamos as solicitações. E, claro, neste caso, as agências podem negar ou autorizar. [...] – **Marco Venegas**

Realizamos outros voos também. Voamos sobre a América, voamos duas vezes com o Atlético Nacional, de Medellín. Várias equipes. E apresentamos a mesma documentação em todas as oportunidades. **– Marco Venegas**

É assim que, quando nós nos apresentávamos com as nossas solicitações e perguntávamos se estava tudo correto, as apólices viriam depois, depois da solicitação de sobrevoo. Para solicitação de sobrevoo, estavam certificadas as empresas, a aeronave também, e a qualidade, e o seguro, e as licenças, e também toda a checagem técnica. Essas coisas vão adiante em qualquer país para solicitar essas autorizações, essas permissões para qualquer voo. – **Marco Venegas**

Sobre esse descaso, aliás, registra-se, por oportuno, que a companhia aérea LaMia SRL realizou cerca de 160 voos, desde a colocação da última apólice de seguro, em abril de 2016, para diversos países da América do Sul, inclusive a Colômbia, transportando equipes de futebol, sem que houvesse manifestação contrária alguma dos órgãos de controle aéreo acerca das operações.

Portanto, no caso concreto dos voos da Associação Chapecoense de Futebol, os órgãos de controle aéreo da Bolívia (DGAC), do Brasil (ANAC) e da Colômbia (AEROCIVIL) tiveram

acesso às informações da apólice de seguro que suportava as operações da companhia aérea LaMia SRL. Todavia, em que pese disporem das informações, mantiveram-se silentes quanto à incompatibilidade dos termos da apólice de seguro com os riscos envolvidos nas operações da citada empresa aérea.

Acerca dessas incompatibilidades, aliás, notadamente quanto à cláusula de "exclusão geográfica", Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez os seguintes registros:

> *Há um voo que foi feito para o Brasil com US$ 25 milhões, como você falou, em que foi uma equipe de futebol da Bolívia jogar no Brasil, que foi para Natal, Fortaleza – eu acho que foi – e parou em Brasília. Esse voo não foi para a Colômbia, e tem outro voo que foi para Valera, Venezuela que você acaba de mencionar, tem pouco tempo, eu estava lá, em Valera... E tem outro voo que foi da Venezuela a Cobija que é um voo que fizeram por 1297, um voo da Anac, o segundo em importância. O primeiro voo de 1.600, 1.596 milhas náuticas que foi o de Medelín. Depois, em longitude e trajeto, que aprovou a Anac do Brasil, e depois o que aprovou a Venezuela, todos esses voos aqui não poderiam ter sido feitos. Estes não podiam ter sido feitos, nem este, nem este, nem este. E foram feitos. Houve voos por exemplo, o do Messi, da Argentina, que veio da Argentina para Belo Horizonte, regressaram. Teve um voo também a Potosi, de uma equipe do Paraguai. O do Paraguai que fizeram à Colômbia. Foram ao Peru também uma vez. O voo para o Peru também não deixaram ir... Isso é incrível!* – **Ricardo Albacete**

> *O incrível é que aprovaram voos. Venezuela aprovou voos da Colômbia. Brasil aprovou voos da Colômbia, de LaMia, de Manaus, com a equipe colombiana, a Bogotá. [...] Quer dizer, não sei por que*

dá impressão de que essa cláusula não era tida em consideração por nenhuma das autoridades aeronáuticas, nem por Venezuela, nem por Paraguai, nem por Brasil, nem por Bolívia, nem por Colômbia. – **Ricardo Albacete**

Bom, o Capitão Rocha difere um pouco do que eu disse, mas é claro que eu sustento a minha posição. Ele diz "Qual é a exclusão?" Estava escrito, mas não existia, na realidade. Tanto não existia que nenhuma autoridade aeronáutica, em nenhuma das oportunidades que teve de dar essa permissão, todas as autoridades deram essa permissão. Quer dizer, na teoria, o Sr. Marco, o que é interessante, disse: "Bom, todos viram. A Anac, do Brasil, cada vez que pedia, não viu a exclusão, não viu a Venezuela, não viu a Colômbia, não viu a Bolívia, não viu o Paraguai, a Argentina também não viu. A explicação que ele diz é:"Bom, é claro que eles viram." Mas isso não existia, é como letra morta. Então, é claro... existia, é como letra morta. – **Ricardo Albacete**

Registra-se, ademais, que, por ocasião tanto do voo da seleção argentina quanto dos dois voos da Associação Chapecoense de Futebol, a apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL já se encontrava em mora; o que agravava ainda mais a situação de risco das operações da citada companhia.

Outrossim, oportuno pontuar que a DGAC é justamente o órgão boliviano responsável pela certificação da aeronave da companhia aérea LaMia SRL. De fato, conforme documentos acostados na Instrução que acompanha este Parecer, o certificado original de matrícula da aeronave CP 2933 BAE AVRO-146-RJ 85 foi outorgado pela Bolívia, por intermédio da DGAC, em 20 de janeiro de 2016, com

vigência até 01 de janeiro de 2017. Do mesmo modo, foi a DGAC que concedeu o certificado de aeronavegabilidade da mencionada companhia aérea, com vigência até 26 de janeiro de 2018. Ademais, a aeronave ainda contava com o certificado de ruído, que, igualmente, foi emitido pela DGAC.

Foram exatamente esses três certificados que permitiram à DGAC expedir a autorização do voo da aeronave CP 2933 BAE AVRO-146-RJ 85, em 25 de novembro de 2016, com o principal objetivo de transportar a delegação da Associação Chapecoense de Futebol para o fatídico jogo, pela Copa Sul-Americana, na Colômbia. O responsável pela emissão da citada autorização de voo foi Christian M. Durán León, funcionário da DGAC.

Pois bem, diante de todos esses fatos, percebe-se, logo de início, que os órgãos de controle aéreo dos países envolvidos incorreram em falhas importantes, uma vez que, se tivessem observado, com mais atenção, os termos da apólice de seguro que amparava as operações da companhia aérea LaMia SRL, a tragédia, muito provavelmente, poderia ter sido evitada.

A agravar ainda mais a situação, o plano de voo apresentado pela companhia aérea LaMia SRL no aeroporto de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, quando da escala realizada para o embarque da equipe da Associação Chapecoense de Futebol, apresentava sérias inconsistências.

Por exemplo, a rota de voo não incluía uma saída estândar

por instrumentos (DID) desde Santa Cruz de La Sierra, assim como não apontava um segundo aeroporto alternativo. Pior, o tempo de voo estimado em rota (EET) correspondia exatamente ao mesmo tempo de autonomia da aeronave, ou seja, 4h22. Ademais, o despachante da companhia aérea LaMia SRL só havia assinado o plano de voo, sem que, no entanto, tivesse registrado o seu nome.

Não obstante todas as inconsistências do plano de voo apresentado, e apesar da recusa do despachante da companhia aérea LaMia SRL em fazer as devidas correções, a aeronave AVRO 146-RJ85 CP 2933 decola, na noite do dia 28 de novembro de 2016, do aeroporto de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, com destino ao aeroporto de Rionegro, em Medellín, na Colômbia.

Ou seja, a Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea - AASANA, órgão boliviano responsável por verificar a correção das informações contidas nos planos de voo apresentados, aceita, de forma tácita, o plano de voo da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, mesmo ciente de que as informações nele contidas não estavam em conformidade com os regulamentos que regem a Aviação Civil na Bolívia.

A funcionária responsável pela verificação do referido plano de voo da companhia aérea LaMia SRL foi Célia Castedo Monastério, que, atualmente, responde por negligência e por descumprimento de seus deveres perante o Ministério Público da Bolívia.

Sobre esse fato, aliás, Célia Castedo Monastério registra que, dentre todos os dados preenchidos no plano de voo, apenas as informações contidas na parte superior do formulário, a exemplo da identificação da aeronave, das regras de voo e tipo de voo, do número e tipo de aeronave, da categoria da esteira de turbulência, dos equipamentos, do aeródromo de saída, da hora prevista de calços fora, da velocidade de cruzeiro, do nível de cruzeiro em rota, do aeródromo de destino e do tempo em rota, são transmitidas ao "trânsito aéreo".

Segundo Monastério, os demais dados contidos na parte inferior do plano de voo, conhecidos como informações suplementares, como, por exemplo, aeródromo de alternativa, autonomia, número total de pessoas a bordo, equipamentos de emergência e sobrevivência e outros dados, são transmitidos apenas em caso de busca e salvamento, ou seja, em caso de acidente.

Logo, as mencionadas informações suplementares, que foram preenchidas de forma incorreta pela companhia aérea LaMia SRL e que foram aceitas por Monastério, não chegaram ao conhecimento dos demais setores do controle de tráfego aéreo boliviano, impossibilitando que outras instâncias de decisão pudessem interferir na autorização do voo CP 2933 da citada companhia.

De qualquer forma, Célia Castedo Monastério, ao ser questionada pelas autoridades bolivianas, insistiu em afirmar que sua função era apenas revisar o plano de voo, deixando claro que competia à DGAC adotar as medidas para impedir o prosseguimento do voo, nestes termos:

> *Sim, o DGAC conta com inspetores durante as 24 horas do dia no aeroporto de Viru Viru e são eles os responsáveis por verificar toda a informação técnica (Plano de Voo que inclui a autonomia do voo, certificado da aeronave) e qualquer outra informação exigida sobre a tripulação ou qualquer outro aspecto, neste caso, antes da decolagem das aeronaves.*
>
> *Esses inspetores têm total acesso às aeronaves para verificar as licenças da tripulação a bordo, bem como para verificar o peso, balanços, autonomia de voo, aeroportos alternativos, a verificação de pesos, quantidade de passageiros e toda a informação referente às condições técnicas das aeronaves. Além disso, é o único pessoal autorizado para deter ou permitir a saída dos aviões.* – **Célia Monastério**

De acordo com Célia Monastério, as únicas pessoas que têm a responsabilidade de verificar a informação técnica contida no plano de voo, assim como checar as condições do avião e dos tripulantes são os inspetores da DGAC. Para tanto, Célia Monastério registra que, previamente ao voo, é obrigação da empresa aérea fazer uma solicitação à DGAC para obtenção da respectiva autorização do voo. Segundo Monastério, nessa solicitação é que está contida toda a informação para se conseguir a mencionada autorização.

Todavia, conforme ressalta Célia Monastério, essa documentação tramita apenas no âmbito da DGAC. Desse modo, são os inspetores da DGAC os responsáveis por verificar se as informações que suportam a autorização do voo correspondem exatamente àquelas constantes do plano de voo. Logo, segundo Monastério, eles seriam os únicos autorizados a cancelar o voo.

Percebe-se, portanto, que, diante de todos os fatos ora relatados, tanto a DGAC quanto a AASANA, indubitavelmente, cometem falhas importantes quando permitem a decolagem da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL do aeroporto de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, com destino ao aeroporto de Rionegro, em Medellín, na Colômbia.

A DGAC falha, principalmente, porque autoriza o voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, em 25 de novembro de 2016, de Cochabamba, na Bolívia, para Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, em tese, sem cobertura securitária, pois a apólice de seguro estava com a segunda parcela do prêmio atrasada desde 02 de outubro de 2016, descumprindo, assim, o dever legal de fiscalização.

Ademais, a DGAC erra ao não impedir o voo da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, em 28 de novembro de 2016, de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, com destino a Medellín, na Colômbia, embora tivesse pleno conhecimento dos termos da última apólice de seguro, que continha uma cláusula de "exclusão geográfica" para aquele país.

Outrossim, a DGAC claudica ao permitir que a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL decole do aeroporto de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, no dia 28 de novembro de 2016, apesar de o plano de voo apresentado conter erros que, visivelmente, colocavam em risco a operação aérea, tendo em vista à insuficiência de combustível para completar a rota de voo com segurança, deixando, assim, de zelar pela incolumidade dos passageiros.

De fato, na qualidade de autoridade aeronáutica da Bolívia, a DGAC tem a prerrogativa legal para expedir ou suspender os certificados que são indispensáveis à exploração da atividade aérea civil naquele país. Desse modo, a DGAC tem a obrigação de acompanhar, diuturnamente, o cumprimento, pelas companhias aéreas bolivianas, dos requisitos estabelecidos na legislação para a manutenção da vigência dos certificados, devendo revogá-los no caso de descumprimento.

Sobre essa obrigação legal, aliás, vale registrar que, segundo o relatório de investigação do acidente do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, a DGAC, apesar de contar com um plano de vigilância das companhias aéreas bolivianas planejado e implementado, não apresentou registro algum de inspeção realizada na área de operações da citada companhia.

Portanto, no caso concreto ora investigado, a DGAC, ao deixar de verificar, reiteradamente, a regularidade da apólice de seguro que amparava as operações da companhia aérea LaMia SRL, notadamente, quando da operação que resultou no acidente do voo CP 2933, descumpriu o seu dever fiscalizatório estabelecido em lei.

Outrossim, mesmo conhecendo os fatos e possuindo poderes legais para impedir o voo, a DGAC foi omissa e permitiu que o voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL partisse de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, com destino a Medellín, na Colômbia, sem combustível suficiente e, pior, sem que houvesse previsão de parada para reabastecimento da aeronave.

Resta mais do que evidente que a DGAC, ao tomar conhecimento das inconsistências do plano de voo, deveria ter adotado medidas para impedir a decolagem da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL. No entanto, nada fez. Ao agir dessa forma, a DGAC incorreu em gravíssimos erros e, desse modo, deve responder pelo acidente.

A AASANA, do mesmo modo, quando autoriza, de forma tácita, o plano de voo da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, que apresentava informação inconsistente e evidenciava perigo de dano iminente, notadamente, pela quantidade de combustível insuficiente para completar o trajeto com segurança, passa a copartícipe no delito.

Conforme se depreende do plano de voo apresentado no aeroporto de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, o tempo total estimado em rota era absolutamente idêntico ao tempo de autonomia da aeronave, o que, por si só, é inadmissível.

Portanto, no caso da AASANA, os dispositivos legais vigentes a responsabilizam, como prestadora dos serviços de controle de tráfego aéreo na Bolívia, pelo descumprimento dos requisitos estabelecidos para a operação aérea que resultou na tragédia, uma vez que, se observados tais requisitos na prestação dos serviços, certamente, eles teriam impedido o voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

De fato, a AASANA, quando permite a decolagem da

aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, mantendo-se inerte e sem adotar qualquer tipo de medida para impedir a saída do avião, mesmo tendo conhecimento das graves inconsistências no plano de voo, assume o risco pela tragédia. Desse modo, deve, igualmente, responder pelo acidente.

Para o Ministério Público Federal, aliás, as agências de controle aéreo *"[...] deveriam ter analisado essas apólices, [...] É, é um paradoxo; é contraditório no mínimo, não é? [...] É, isso é incompreensível, não é? É incompreensível que as agências tenham liberado esses voos não só por isso, mas pela questão de o próprio limite de combustível corresponder exatamente ao tempo de voo para o destino. Isso é uma coisa absurda" [...] "... Apesar do questionamento, apesar de ela ter identificado isso, o voo simplesmente aconteceu. Ninguém barrou esse voo, apesar das evidências todas. Ele nunca deveria ter ocorrido, especialmente naqueles países, pela questão dos Andes e da mudança climática rápida que acontece naquela região. É inacreditável que esse voo tenha sido autorizado ou que não se tenha feito nada para que não ocorresse".*

Não se deve esquecer, ademais, que a solicitação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL também tramitou perante a autoridade aeronáutica colombiana, a AEROCIVIL, que não contou com o assessoramento técnico da Secretaria de Segurança Aérea daquele país, nem realizou um estudo minucioso da apólice de seguro da citada aeronave, que continha, inclusive, uma cláusula de "exclusão geográfica", que a impedia de voar para a Colômbia.

A propósito desse impedimento, aliás, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, deu o seguinte esclarecimento:

> *Quando o avião entrou na Colômbia, deram a ele uma permissão que nunca deveriam ter dado. As autoridades colombianas, primeiro, fizeram mal em autorizar o voo saindo de Viru Viru para Medellín, Rionegro. E logicamente, segundo a lei colombiana, nenhum avião pode decolar ou sair de algum aeroporto, que seria o último aeroporto, que seria o aeroporto internacional, sem a autorização da torre de controle. Isso foi pedido e foi um dos problemas que surgiu para que o avião saísse tarde: a autorização da Colômbia; [...] E com a aprovação final da autoridade colombiana, o avião decolou desde o seu último ponto do aeroporto de saída, neste caso, Viru Viru e não Cobija, como foi dado a essa estrutura inicialmente. Também o governo da autoridade colombiana o autorizou.* – **Ricardo Albacete**

De fato, antes do fatídico voo, a referida aeronave já havia realizado doze voos para a Colômbia, sem que, no entanto, a AEROCIVIL se manifestasse, uma vez sequer, acerca da cláusula de "exclusão geográfica". Tal constatação, para além de ser absurda, converte a AEROCIVIL, sem dúvida alguma, em verdadeira cúmplice de uma irregularidade reiterada inúmeras vezes.

Sobre esse fato, inclusive, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez os seguintes registros:

> *Sim, sim. Mas não somente fizeram voos de Colômbia, mas fizeram voos do Paraguai também, ou seja, no Paraguai... O Paraguai, eles*

deram autorização para ir à Colômbia, para um voo do time de Assunção, que foi a Barranquilla, para aterrissagem corrida. Na Venezuela, deram uma autorização para ir à Colômbia, com o time de "La Vinotinto", ou seja, o time da Venezuela de futebol. – **Ricardo Albacete**

Sim, totalmente. As autoridades colombianas são cúmplices disso, cúmplices. E não somente cúmplices porque permitiram, mas também cúmplices por terem conivência por Brasil e também desde a Bolívia de também ocultar tudo que foi realizado para esses voos. – **Ricardo Albacete**

Registra-se, outrossim, que a própria AEROCIVIL já havia autorizado, em mais de uma oportunidade, voos da companhia aérea LaMia SRL do aeroporto de Rionegro, na Colômbia, para o aeroporto de Cobija, na Bolívia, com o aeroporto de Viru Viru, em Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, como aeroporto alternativo. Ou seja, a mesma rota do voo CP 2933 da Associação Chapecoense de Futebol, só que na via oposta.

Acerca desse fato, aliás, de acordo com os registros de operação de voo da AASANA, durante os últimos quatro meses que antecederam ao acidente, a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL já havia registrado um total de três pousos no aeroporto de Viru Viru, em Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, a partir do aeroporto internacional José María Córdoba, em Rionegro, na Colômbia. Segundo os dados, esses voos teriam ocorrido em 23 de agosto de 2016, 30 de outubro de 2016 e 5 de novembro de 2016, respectivamente.

Mas não é só isso! Ao revisar os três planos de voo apresentados no aeroporto de Rionegro, na Colômbia, verificou-se que, para todas essas três datas citadas anteriormente, o destino proposto era o aeroporto de Cobija, na Bolívia, e não o aeroporto de Viru Viru, também na Bolívia, onde, de fato, todos os três voos foram concluídos.

Portanto, percebe-se que a própria AEROCIVIL tinha conhecimento de que a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL realizava voos no limite de combustível. No entanto, nunca se manifestou a respeito.

Sobre esse fato, aliás, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez os seguintes registros:

> *Aqui uma permissão para voar 1.400 milhas náuticas. De todos os voos que foram feitos, o mais longo é o que foi feito, e o que foi feito várias vezes, várias vezes, entre Viru Viru e Medellin, e Medellin, Viru Viru, aprovado pela autoridade colombiana três vezes, quatro... Todas as vezes que foi, estava aprovado.* – **Ricardo Albacete**
>
> *Eu quero dizer, desculpe-me, recapitulando um pouquinho: vocês imaginem que Colômbia diz que não deu esse preço. Sim, foi dado. Está no informe também. Foi dado. Claro que foi dado! Porque não poderia decolar sem permissão. Mas deu permissão para ir a Cobija e com alternativa a Viru Viru. Então, como isso pode? Pode sair de Medellin direto a Viru Viru. E a distância é uma distância de "a" a "b" e de "b" a "a". Então, porque se dão permissão à LaMia para ir a Cobija, e se em Cobija por alguma razão não se pode pousar, sigam para Viru Viru. E assim fizeram em três oportunidades. Em*

alguma delas eu ia de passageiro e aí não faltou combustível. – **Ricardo Albacete**

Nesse ponto, cabe uma observação. Como Medellín está situada numa altitude maior, o consumo de combustível para se atingir o nível de voo adequado é menor, o que certamente possibilitou a chegada ao aeroporto de Viru Viru, em Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, com menor consumo de combustível, se comparada com a rota inversa. Dessa forma, a observação feita por Ricardo Albacete quanto à idêntica distância de voo entre os dois aeroportos para justificar a quantidade de combustível utilizada não tem respaldo técnico.

De igual modo, há evidências de que a AEROCIVIL atuou com negligência e/ou imperícia, sujeitando a tripulação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL a um risco adicional.

De fato, nos termos da análise constante da Instrução que acompanha este Parecer, durante o procedimento que antecedeu a queda da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL próximo ao aeroporto de Rionegro, em Medellín, na Colômbia, houve uma série de informações desencontradas entre a torre de controle do mencionado aeroporto e a tripulação do voo CP 2933 da citada companhia que, certamente, contribuiu, decisivamente, para o desfecho do acidente.

Não restam mínimas dúvidas de que as orientações prestadas pela torre de controle do aeroporto de Rionegro foram precárias e favoreceram a desorientação da tripulação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

A propósito desse fato, inclusive, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez os seguintes registros:

> *ali nós tínhamos um avião de outra empresa, que se chamava Leaver, que se chama, na Colômbia, e que voltou na rota que se chamava San Andrés. E ali, a efeito disso, havia uma suspeita de que era uma fuga de combustível, ou seja, escapavam-se os combustíveis. Ali nós tínhamos um espaço de controle aéreo de Medellin e lá o avião aéreo comunicou à controladoria que já não tinha nenhum tipo de inconveniente. Obviamente se verificava que não tinha nenhum tipo de escape de combustível* – **Ricardo Albacete**

> *Bom, por algum motivo, a senhora controladora Molina decidiu que o avião estava em emergência, quando na verdade ele não tinha pedido nenhum tipo de emergência, urgência, claramente, na nossa terminologia da aviação. E aplicou todo o protocolo de emergência ali. E claro, quando nós chegamos ali em LaMia e encontrando ali a comunicação, ele faria; no entanto, quando se aplica a emergência, se eu tenho uma medida de emergência, é claro que eu vou ter que fazer. No entanto, o que foi dito é que se pudesse fazer ali algumas voltas, que o fizesse.* – **Ricardo Albacete**

> *Então, nesse momento entrou um novo avião, de outra companhia de que eu não me lembro o nome, e também outra. E eles passaram ali a fazer voltas. Infelizmente, a tripulação de LaMia não insistiu com a operadora, com o controle aéreo, e não disse como emergência, de antemão, e prosseguiu fazendo os minutos de espera, nessa atitude aérea controlada de Medellin. E o que aconteceu é que quando a senhora, por algum motivo, disse que tinha um problema de combustível, e ela disse que teria prioridade [...] não somente emergência, mas também eles pediam prioridade. [...] a urgência foi*

pedida 5 minutos antes do que aconteceu. – **Ricardo Albacete**

Aí está a gravação e eles, sim, pediam a prioridade. A prioridade, quando você entra no manual de operação e você vê como se estabelece isso, isso é antes da emergência. Então, por tal motivo o outro avião, o avião de Viva Air tinha pedido também prioridade, mas não era emergência, ele já tinha aterrissado. Quer dizer, então que que disse a senhora? "Eu tenho que observar se tem combustível na pista." "Mas que combustível, senhora?" Dá para compreender? Ali criou-se um protocolo de emergência onde não existia, ou seja, havia um protocolo de urgência que não havia... E aí estava a declaração dizendo oficialmente que ele nunca entrou em estado de emergência. [...] Eu queria entender por que que esse senhor que não tinha nenhum tipo de emergência poderia ter a prioridade. Não dá para entender isso, é algo que nunca foi feito em antemão e que a lei o proíbe. – **Ricardo Albacete**

O que aconteceu é que a Avianca estava esperando, colocou abaixo e ele vai descendo, ele foi descendo, descendo da altura e ali ele deu o pedido de prioridade e não LaMia. Quer dizer, o que aconteceu? A senhora não deixou entrar a voz do piloto da LaMia e ali o piloto da LaMia disse: "Bom, e agora, vou ter que colocar aí." Ele foi praticamente para cima do avião da Avianca. Quer dizer, ali o foi que aconteceu? Foi um ato de desespero dele. – **Ricardo Albacete**

Contudo, ali se ouviu que o piloto, ele vai meio que colocando o avião ali. E, no meio de tudo isso a senhoria disse: "Bom, negativo, vou para a pista" e foi. E ali, de base, se coincide de não ter muito combustível, tinha pouco combustível e eu posso mandar o manual que diz isso. Ao inclinar isso, as asas do avião onde estão os combustíveis, ele foi assim, adiante. E ali, quando ele voltava, então já se danificou. Quer dizer, o avião não estava sem combustível, mas ele não ficou sem combustível. Ele tinha pouco, mas não ficou sem

combustível. Foi aí que ele perdeu o controle das asas. Então ele não fez o que deveria ser feito corretamente. – **Ricardo Albacete**

Bom, esse senhor fez essa operação. E ele a fez por quê? Por duas razões: porque ela deu a prioridade a outro avião, e ele fica totalmente chateado, digamos. [...] Inicialmente ela disse: "Dobre à esquerda 10 graus e depois vire à esquerda". Como? Como à esquerda? Se ele vira à esquerda, ele vai ter que dar a volta assim e voltar para dez. Não! Vire à direita 0,1, zero. – **Ricardo Albacete**

Inclusive, ela cometeu um erro de direção, porque ela disse: "Corrija; corrija; três e cinquenta à esquerda". Quer dizer, dez graus para o outro lado. Ela não disse: "Corrija". Ela disse: "Capitão, três e cinquenta à esquerda". Quer dizer, o senhor disse: "O que eu estou fazendo? Estou descendo a dez pés, o outro já está quase chegando na terra. E agora, o que eu vou fazer? O avião que está aí abaixo está perto da pista, já está mais perto, então, nós vamos ficar no escuro?". Nós ficamos sem equipe, sem equipamento, sem nada, ficamos somente com a questão da orientação, aonde ele pode ir. E a única pessoa que fica na terra, no Planeta Terra, é essa senhora que estava aí na comunicação. O único que ele podia ver era essa pessoa. E ele foi subindo ou descendo e tinha vetores, vetores e vetores. E ali ainda dizem que é um determinado tipo de designação que deveria determinar os vetores, mas ele vem por tal... "Vire a tantos graus para que você possa entrar na pista diretamente." Mas, olhem, ali nós temos um obstáculo. Não é tanto, mas pode se colocar em posição... Mas não! Ninguém disse dos vetores. – **Ricardo Albacete**

Bom, para ser um pouco mais curto, ao final de tudo isso, a senhora disse: "Capitão, o senhor está a 0,5 milhas". Quer dizer, uma milha seria 180m, daqui para a porta. Você sabe quanto tempo demora para essa velocidade? Segundos. Três ou quatro segundos talvez.

Então, depois que ela disse que já estava aqui, onde tinha montanha, e, depois, onde ela já estava vendo ali a parte mais plana, que seria mais baixa, ela poderia dizer: "Capitão, você está a oito vírgula um pouco, 8,2 de pista, ou seja, 2.000 pés sobre o terreno, a 7 mil pés do terreno". Quer dizer... É quando ele vê as luzes. Mas que luz ele está vendo? A luz do aeroporto? Serão as luzes da pista, do início da pista? Mas não eram as luzes da pista. Eram as luzes que estavam ali, do bordo. Porque essa senhora, essa senhora se equivocou em duas milhas, e ele não sabia mais onde estava. Ele sabia a altura, mas não sabia onde estava diretamente na pista. E a senhora dizia: "O senhor está a duas milhas de diante de onde você pode pousar". E ele não podia ver, porque as únicas luzes que estavam ali eram as luzes da pista do aeroporto. Então, o que ele fez, esse senhor? Procurar, procurar, procurar a pista. No entanto: "Eu estou agora, já... Não tenho mais potência, já estou passando da pista..." Passou a por cima das luzes, procurando a pista... No entanto, ele disse: "Jesus! Cheguei". Porque é isto que eu digo – e sustento isto –, que a Sra. Molina os matou. – **Ricardo Albacete**

Registra-se que a controladora de voo da AEROCIVIL responsável pela frágil orientação prestada à tripulação do fatídico voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL foi a senhora Molina. Nesse contexto, vale ressaltar, por oportuno, que a AEROCIVIL detém apólice de seguro para cobrir eventuais falhas cometidas pelos controladores aéreos colombianos. A cobertura dessa apólice é da ordem de 400 milhões de dólares.

Pois bem, diante de todo o exposto, as repercussões de natureza cível e penal, em razão da tragédia do voo CP 2933, são mais do que evidentes. Todos os órgãos de controle aéreo envolvidos e citados

neste Parecer têm parcela de responsabilidade no acidente do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL. Portanto, devem responder solidariamente pelos danos causados.

Além do mais, os protocolos de controle aéreo precisam ser revistos e atualizados, diante das fragilidades identificadas na Instrução que acompanha este Parecer, pois é inadmissível que uma companhia aérea realize cerca de 160 voos, de forma completamente irregular, amparada por uma apólice de seguro totalmente incompatível com as suas operações, sem que, no entanto, em momento algum, ocorra, sequer, uma única manifestação contrária dos órgãos de controle aéreo.

A corroborar essa necessidade de revisão e atualização dos protocolos de controle aéreo, o próprio piloto e sócio da companhia aérea LaMia SRL, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez o seguinte alerta:

> *Existe uma deficiência nos serviços aéreos corporativos na América Latina. E existe um vazio, na realidade, no tema tanto de empresas quanto de ... legislação, porque é onde entram os convênios bilaterais, os convênios entre países, onde toda a aviação corporativa, de alguma maneira, não está bem claro como tem que administrar ou como tem que controlar. Eu acho que é a nível latino-americano.* – **Marco Venegas**

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

A IRRESPONSABILIDADE DA TRIPULAÇÃO E DOS GESTORES DA LaMia SRL

Desde o início de suas operações, em abril de 2016, a companhia aérea LaMia SRL opera no limite da irresponsabilidade. Certamente, por razões financeiras, a busca incessante pela redução de custos implica a assunção de riscos demasiados, numa atividade em que qualquer deslize pode ser fatal. Aliás, o fato de o piloto do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL ser sócio da referida empresa, que se encontrava em situação financeira delicada, favoreceu a tomada de decisões equivocadas no curso do voo, dado o evidente conflito de interesses existente.

De fato, a inépcia na gestão de uma companhia aérea, aliado a um "sistema de seguro" pouco interessado em prover apólices compatíveis com os riscos das operações, tudo isso circundado por um "sistema de controle aéreo" omisso e negligente, permite a ocorrência de uma tragédia perfeitamente evitável.

As análises documentais e os depoimentos prestados à CPICHAPE, todos eles acostados à Instrução que acompanha este Parecer, explicitam, de forma cristalina, o fatídico cenário que redundou na tragédia do voo CP 2933.

Tudo começa quando, em razão da negativa da ANAC, a aeronave AVRO 146-RJ85 CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL decola de Cochabamba, na Bolívia, em 28 de novembro de 2016, às 17h19, e se desloca até o aeroporto internacional de Viru Viru, em Santa Cruz de La Sierra, igualmente na Bolívia, para embarcar a

equipe da Associação Chapecoense de Futebol.

Pois bem, às 22h08 desse mesmo dia 28, a equipe da Associação Chapecoense de Futebol embarca na aeronave AVRO 146-RJ85 CP 2933, que, infelizmente, cairá horas depois.

Segundo o depoimento de um dos sobreviventes, havia o planejamento inicial de se reabastecer a aeronave no aeroporto de Cobija, que está localizado na fronteira norte da Bolívia. Todavia, em razão do horário, o reabastecimento não acontece.

A partir do momento em que não se reabastece a aeronave no aeroporto de Cobija, na Bolívia, a tripulação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL passa a demonstrar preocupação com o cálculo do combustível. Prova disso é que o CVR da aeronave registra várias conversas da tripulação sobre a situação do combustível. Um dos pilotos, inclusive, comenta a necessidade de se alterar a rota da aeronave, desviando-a para o aeroporto de Bogotá, na Colômbia, com vistas ao reabastecimento.

No entanto, às 00h52 do dia 29 de novembro de 2016, com a transferência da aeronave AVRO 146-RJ85 CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL para o Controle de Tráfego Aéreo colombiano, ocorre a fatídica decisão de se manter a rota original, sem o reabastecimento, até o aeroporto de Rionegro, em Medellín, na Colômbia. É justamente nesse momento que os pilotos do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL assumem, definitivamente, os riscos de uma eventual pane seca.

Pois bem, ao se aproximar do aeroporto de Rionegro, em Medellín, a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL passa a se comunicar diretamente com o Controle de Tráfego Aéreo colombiano. Às 02h43'49" do dia 29 de novembro de 2016, a aeronave CP 2933 da citada companhia aérea alcança a posição GEMLI, com vistas a dar início ao procedimento de pouso. No entanto, a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL entra em posição de espera, pois havia outras três aeronaves aguardando instruções da Torre de Controle do aeroporto de Rionegro para, igualmente, iniciar o procedimento de pouso. Registra-se, por relevante, que, desse instante até o momento exato do acidente, transcorrem-se 15 minutos e 09 segundos.

Ora, qualquer pessoa com um mínimo de conhecimento percebe que esse tempo é mais do que suficiente para concluir um pouso com segurança, mesmo nas circunstâncias daquele voo. Ocorre, todavia, que a teimosia da tripulação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, especialmente dos pilotos, ao não adotarem os procedimentos que a aquela situação exigia, dada a evidente falta de combustível, aliada a uma série de informações contraditórias da Torre de Controle do aeroporto de Rionegro, converte uma situação crítica, porém contornável, numa tragédia sem precedentes.

O fato é que, em razão do tráfego aéreo no momento da aproximação ao aeroporto de Rionegro, a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL se viu obrigada a realizar duas voltas, em padrão de espera, antes de efetivamente dar início ao procedimento de pouso. Ressalta-se, por relevante, que a aeronave CP 2933 da

companhia aérea LaMia SRL, ainda em padrão de espera, informa à Torre de Controle do aeroporto de Rionegro um problema de combustível, sem, no entanto, declarar qualquer tipo de emergência. Dessa forma, procedimento algum de emergência para a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL é acionado. Tanto isso é verdade que o Controle de Tráfego Aéreo do aeroporto de Rionegro mantém o procedimento de pouso de uma outra aeronave, sob a alegação de que havia um pedido anterior de prioridade.

Insatisfeita com a demora e ciente do sério problema de combustível que havia, a tripulação da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL volta a fazer contato com a Torre de Controle do aeroporto de Rionegro e pede novas instruções para o pouso. É somente nesse momento que a tripulação do voo CP 2933 informa a situação crítica de combustível. Registra-se, por relevante, que, desse instante até o momento exato do acidente, transcorrem-se 6 minutos e 22 segundos.

Ora, por que razão a tripulação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, especialmente os pilotos, demora tanto tempo para informar a real situação do combustível da aeronave? Certamente, já estavam acostumados a voar naquelas circunstâncias, assim como pretendiam omitir a informação dado o receio de punição.

Pois bem... Desde a chegada ao ponto GEMLI até essa comunicação, transcorrem-se nada menos do que 8 minutos e 47 segundos, tempo mais do que suficiente para se adotarem as medidas para priorização de um pouso em emergência. Todavia, a teimosia dos

pilotos do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, ao relutarem em declarar a situação de emergência, dificulta a adoção dessas medidas. De qualquer forma, a partir dessa crucial comunicação, ainda restavam 6 minutos e 22 segundos para o acidente.

Desse modo, após a comunicação da real situação do combustível da aeronave, o Controle de Tráfego Aéreo do aeroporto de Rionegro cancela o pouso do outro avião. Ato contínuo, a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL dá início, efetivamente, ao procedimento de pouso. É justamente a partir desse instante que uma série de informações desencontradas, trocadas entre a tripulação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL e a Torre de Controle do aeroporto de Rionegro, dá início a inúmeras decisões equivocadas que são decisivas para o trágico desfecho do voo.

Sobre esse fato, aliás, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez o seguinte registro:

> *Não. Não havia. Havia pouco combustível. Não cumpriam, exatamente, com as regras de aviação, mas havia pouco combustível. Infelizmente, eles não seguiam as regras aí, no meu conhecimento, porque eu acho que... De fato, o que os aviões fazem para aterrissar é planejar. O avião poderia, então, aterrissar, mas quando ele dizia "14,5 ou 15,5 milhas náuticas do aeroporto", que são nada na aviação... Estavam a 16 mil pés, e ela manda descer a 10 mil pés. "Então, olhe, capitão, o senhor pode ir por norte, 360, à pista que está ali, à frente. Pode continuar, pode vir diretamente, porque vou acompanhando". Quer dizer... Então, ali nós temos um voo sem combustível praticamente, quando eles estão aterrissando. E ali, quando há altura suficiente para entrar até o início da pista,*

infelizmente, a senhora ignora esse procedimento e manda que ele vá às montanhas, e dê a volta, e que gire, e que... "Eu estou desligado praticamente, eu estou sem combustível, sem nenhum tipo de equipamento...". O avião já estava praticamente apagado. Então, ela manda para que venha acima dessa área... Ali para quê? Para tirar uma foto, porque o avião já não tinha mais comunicação com a central de bordo. Então, todas essas coisas fizeram com que, infelizmente, todos esses erros que cometeu, anteriormente, a senhora colocassem todo o erro. Infelizmente. Se fosse feito diferente, a tragédia talvez não fosse esse escândalo. Esse avião talvez não tivesse aterrissado. Eu conhecia os articulantes, ou seja, os tripulantes, e ali, infelizmente, foram intrépidos, audazes, e, nesse dia, infelizmente, eu considero como se fossem – desculpa – idiotas. – **Ricardo Albacete**

Enfim, a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL cai às 02h58'48" da madrugada do dia 29 de novembro de 2016, numa região conhecida por "Cerro Gordo", na jurisdicción del município de La Unión, del departamento de Antioquia, Colômbia.

As investigações conduzidas na Colômbia apontam o planejamento inapropriado para a execução do voo, em razão de não haver a quantidade de combustível necessária, como o principal motivo para a ocorrência do acidente. De acordo com o relatório de investigação, a tripulação da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL realiza um voo direto de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, a Medellín, na Colômbia, sem escalas, descumprindo os requisitos de quantidade mínima de combustível para um voo internacional, pois não considera o combustível necessário para voar a

um aeroporto alternativo, o combustível de contingência, o combustível de reserva, nem o combustível mínimo para o pouso.

De fato, a aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL decola de Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, com 9.073 Kg de combustível, quantidade essa insuficiente para completar o trajeto. Segundo os manuais técnicos, a quantidade mínima estipulada para o voo é de 12.052 Kg de combustível, portanto acima da capacidade de combustível do avião de 9.362 Kg. No entanto, nem a companhia aérea LaMia SRL, nem a tripulação da aeronave tomam a decisão de pousar em algum aeroporto em rota para o reabastecimento e, com isso, completar a quantidade mínima de combustível necessária para chegar com segurança ao destino.

Nos termos do já citado relatório de investigação colombiano, *"[...] el depósito de combustible del ala derecha se rasgó durante la secuencia del accidente. Con una excepción de un ligero olor a combustible en la ubicación de los tanques de combustible,* ***no existía evidencia aparente de combustible en toda la zona de lugar del accidente****" [...] "el panel de reaprovisionamiento de combustible tenía una carga de combustible de 9.300 kg.* ***Los tres indicadores de contenido de combustible dentro del panel indicaban cero, situación que es esperable cuando se elimina la energía eléctrica****. Los tres interruptores de selección de la válvula de combustible estaban en la posición pre-select" [...] "****la evidencia disponible es consistente que el avión sufrió agotamiento de combustible****".*

Oportuno registrar ainda que, consoante o mencionado relatório de investigação, não foram detectadas falhas nos sistemas da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL que pudessem ter causado ou contribuído para o acidente.

Portanto, é fato inconteste que os pilotos da companhia aérea LaMia SRL assumem o risco de realizar um voo sem a quantidade necessária de combustível, uma vez que operam numa situação limite, sem margem alguma de segurança para eventuais imprevistos.

A tripulação, especialmente os pilotos, afora os outros elementos configuradores de negligência e imprudência, sabia do baixo nível de combustível da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL e, embora previsível a grande possibilidade de ocorrência de um acidente, resolve realizar o transporte, sem o reabastecimento, até o aeroporto de destino.

Ademais, o retrocitado relatório de investigação colombiano ainda aponta a tomada de decisões inadequada por parte da administração da companhia exploradora da aeronave, em razão da falta de verificação da segurança operacional em seus processos, assim como a perda da consciência situacional e a tomada de decisões equivocada da tripulação, que mantém a ideia de continuar um voo com uma quantidade de combustível extremamente limitada, como fatores fundamentais para a queda da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

Outrossim, o referido relatório de investigação também registra a configuração prematura da aeronave para o pouso, as deficiências latentes no planejamento e na execução de voos de transporte não regular por parte da exploradora da aeronave, as deficiências específicas no plano de voo equivocado por parte do explorador da aeronave, a falta de supervisão e controle operacional do voo por parte do explorador da aeronave, a ausência dos chamados oportunos de "prioridade" e "emergência" por parte da tripulação da aeronave, o desvio organizacional e operacional por parte do explorador da aeronave e a demora na aproximação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL à pista do aeroporto de Rionegro, originada por uma solicitação tardia de prioridade e declaração tardia de emergência por falta de combustível, como fatores associados à tragédia.

Percebe-se, desse modo, que a responsabilidade, segundo a investigação conduzida pelas autoridades colombianas, para além de alcançar a tripulação do voo CP 2933, estende-se também para a própria companhia aérea LaMia SRL. De fato, a inépcia dos gestores da mencionada empresa aérea é mais do que evidente, uma vez que tinham por hábito não cumprir as políticas de quantidade mínima de combustível, estabelecidas nas normas operacionais de aviação, para voos internacionais.

Esse perigoso hábito de voar com pouco combustível, aliás, foi confirmado num dos depoimentos prestados na CPICHAPE, nestes termos:

Nós estávamos na Colômbia – um detalhe importante para não

> *esquecermos de perguntar para a Aerocivil –, fomos recebidos por um advogado dentro da Aerocivil, e ele fez um comentário, o de que alguém, lá da Colômbia, de um angar, teria, logo depois do acidente, mandado para a mídia colombiana uma matéria dizendo: "Eu via essa companhia pousar aqui na Colômbia sempre com pouco combustível, pelo menos umas quatro ou cinco vezes". –* **Josmieyr Oliveira**

Não foi por outro motivo, inclusive, que a companhia aérea LaMia SRL apresentou plano de voo cuja autonomia era idêntica ao tempo estimado de voo, sem previsão de escala técnica para reabastecimento. E pior, a mencionada companhia aérea não corrigiu as gravíssimas falhas do plano de voo, mesmo após os alertas da AASANA.

Sobre esse episódio, aliás, a técnica aeronáutica civil da AASANA, Célia Castedo Monastério, quando prestou depoimento, fez o seguinte registro:

> *4- Por que o Despachante e o Piloto não lhe deram ouvidos, não aceitaram as suas observações?*
>
> *A decisão final do pessoal operacional e tripulação da LaMia de manter a informação apresentada no referido Plano foi comunicada a mim, pelo Sr. Alex Quispe, 20 minutos antes da partida da aeronave CP 2933, com destino a Rionegro, informando que correspondia a uma decisão tomada pelo capitão da aeronave, ficando, portanto, demonstrada a intransigência da Linha Aérea em não atender as observações apresentadas por mim. O diálogo com o Sr. Quispe a respeito das duas observações foi:*

[a respeito do segundo aeroporto alternativo]

Me respondeu Alex Quispe: "Assim mesmo, isso foi o que disse o 'Capi', deixe assim mesmo, Sra. Célia.

[a respeito da autonomia do voo]

Me respondeu Alex Quispe: "Assim mesmo e assim me informaram e também o 'Capi' (ao se referir ao Capitão da Aeronave).

"Assim mesmo, Sra. Célia, esses são os dados que me passaram para o FPL".

"Não, Sra. Célia, essa 'Autonomia' nos deram e alcança bem".

"Assim mesmo é apresentado o FPL... fazemos o percurso em menos tempo, não se preocupe".

"Tranquila, Sra. Célia, os dados estão corretos, vamos deixar assim, além disso o voo já está autorizado pela DGAC".

Célia Castedo Monastério registra ainda que solicitou, em três oportunidades, a revisão e a correção do aeroporto alternativo e da autonomia de voo. No entanto, o despachante da companhia aérea LaMia SRL argumentou que a informação era correta e que a decisão de a manter era do próprio comandante da aeronave, pois estavam autorizados pela DGAC para voar assim.

Portanto, no caso concreto ora investigado, é fato público e notório que a companhia aérea LaMia SRL, de forma absolutamente irresponsável e inconsequente, com vistas a reduzir os custos do voo CP 2933, realiza a operação com menos combustível do que seria necessário para um voo seguro e, pior, não efetua parada alguma para

reabastecimento durante o trajeto. Ademais, os pilotos da mencionada companhia aérea retardam, demasiadamente, a adoção dos procedimentos recomendados pelas normas técnicas para agilizar o pouso da aeronave CP 2933 no aeroporto de Rionegro, em Medellín, na Colômbia, diante da evidente falta de combustível. Tais erros, sem dúvida alguma, contribuíram, sobremaneira, para a tragédia do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

No entanto, é igualmente público e notório que um acidente aéreo não decorre apenas de um único erro. Na verdade, na totalidade das vezes, uma tragédia, como a do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, só ocorre mediante uma conjugação de fatores, imediatos e mediatos, provocados por omissão, imprudência ou imperícia dos vários agentes que integram a cadeia do transporte aéreo. Desse modo, diferentemente do apontado pela investigação colombiana, que parece centrar toda a responsabilidade na tripulação e na própria companhia aérea LaMia SRL, o presente Parecer tem uma compreensão um pouco mais amplificada do acidente que envolveu a Associação Chapecoense de Futebol.

Nesse sentido, uma vez aferida a participação dos diversos atores na tragédia, a exemplo da companhia aérea LaMia SRL e sua tripulação, dos órgãos estatais de controle aéreo dos diversos países envolvidos, das empresas pertencentes aos "sistemas de seguro e resseguro", entre outros, todos os princípios da convenção de Montreal, assim como todas as regras de outras legislações, internacionais ou nacionais, deverão sujeitar os mencionados atores ao

enquadramento legal correspondente e, por consequência, aos seus respectivos efeitos.

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

O SISTEMA DE SEGURO E RESSEGURO FALHOU AO AVALIAR O RISCO DAS OPERAÇÕES DA LaMia SRL

As investigações da CPICHAPE, amparadas pelas análises e depoimentos prestados, todos eles acostados à Instrução que acompanha este Parecer, revelam, de forma inequívoca, falhas importantes do "sistema de seguro e de resseguro", uma vez que viabilizam as operações da companhia aérea LaMia SRL com uma apólice de seguro completamente incompatível com os riscos inerentes às atividades desenvolvidas.

Cientes dos riscos envolvidos nas operações da companhia aérea LaMia SRL, a seguradora, as resseguradoras e as corretoras de seguro e resseguro concordam com a emissão de uma apólice de seguro "arranjada" e totalmente desconexa da realidade fática das operações da mencionada companhia aérea.

Há fortes evidências de ilegítimas negociações, conduzidas, especialmente, pela corretora AON UK junto à empresa aérea LaMia SRL, que redundam na emissão de uma apólice de seguro com coberturas e cláusulas excludentes absolutamente inadequadas ao tipo de atividade desenvolvida por aquela companhia aérea e

insuficientes a assegurar, minimamente, os riscos envolvidos.

De fato, mesmo após o arrendamento das aeronaves, em 2015, Ricardo Albacete e Loredana Albacete sempre estiveram envolvidos, direta ou indiretamente, nas negociações das apólices de seguro da companhia aérea LaMia SRL. A relação de ambos com as corretoras AON UK e Estratégica é antiga e restou mais do que evidenciada nas investigações da CPICHAPE.

Tudo começa em maio de 2011, quando a empresa Kite Air Corporation, de propriedade da família Albacete, adquire da empresa CityJet Limited quatro aeronaves AVRO RJ85, incluída a que viria a sofrer o sinistro no acidente de 2016, na Colômbia.

De posse das aeronaves, Ricardo Albacete estabelece, em dezembro de 2011, na Venezuela, a companhia aérea LaMia CA. É justamente nessa época que se inicia o relacionamento entre a citada empresa, na pessoa de Ricardo Albacete, e a corretora AON UK.

Após três tentativas fracassadas de estabelecer o negócio na Venezuela e em Aruba, Ricardo Albacete, em meados de 2015, reinicia a atividade de transporte aéreo, mas agora na Bolívia. Ricardo Albacete passa a gerir a companhia aérea LaMia SRL em sociedade com Marco Venegas e Miguel Quiroga.

É justamente nesse contexto que Loredana Albacete, filha de Ricardo Albacete, por ocasião do início das operações da companhia aérea LaMia SRL na Bolívia, faz contato com a corretora AON UK, na

pessoa de Simon Kaye, para informar que a citada empresa havia recebido autorização do governo boliviano para operar como companhia aérea de voo charter não regular.

Loredana Albacete aproveita a oportunidade e informa que apenas a aeronave CP 2933 estava em condições de aeronavegabilidade. Por isso, pede para alterar a cobertura dessa aeronave para uma cobertura "completa de voo", mantendo-se as demais aeronaves cobertas apenas para "riscos em solo".

Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete não haver problema algum em segurar a aeronave CP 2933 em *"Full Flight Risks"* e as demais em *"Ground Risks Only"*. Simon Kaye apresenta a diferença de prêmio para a nova configuração da apólice, que passaria a vigorar entre 01 de agosto de 2015 e 10 de abril de 2016.

Registra-se, por relevante, que foi justamente nesse momento que Simon Kaye, corretor da AON UK, tomou conhecimento, pela primeira vez, do transporte de equipes de futebol pela companhia aérea LaMia SRL.

Pois bem, em 21 de setembro de 2015, a corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, inicia o processo de cobrança da 3ª parcela do prêmio da apólice de seguro em vigor naquela oportunidade. As cobranças são reiteradas em 09 de outubro e 04 de novembro de 2015.

Em 11 de novembro de 2015, Loredana Albacete informa

a dificuldade financeira que a companhia aérea LaMia SRL estava atravessando e se compromete a liquidar a 3ª parcela do prêmio, cerca de 67 mil dólares, vencida desde 26 de setembro de 2015, em quinze dias. Argumenta que são clientes da AON UK há alguns anos e que Simon Kaye, corretor da AON UK, conhecia muito bem a trajetória e a seriedade da companhia aérea LaMia SRL.

Em 10 de dezembro de 2015, Loredana Albacete informa à corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, que estava em condições de pagar a parcela do prêmio em atraso. Comunica ainda que Simon Kaye, corretor da AON UK, estava negociando com os resseguradores em Londres a extensão dos prazos para o pagamento das parcelas do prêmio em atraso.

Registra-se, por oportuno, que, no dia seguinte, em 11 de dezembro de 2015, a própria corretora Estratégica informa a Loredana Albacete que vinha recebendo muita pressão da Seguradora Bisa quanto ao atraso no pagamento do prêmio.

Pois bem, em 22 de dezembro de 2015, Simon Kaye informa a Loredana Albacete que a seguradora Bisa ainda não havia recebido as parcelas em atraso do prêmio. Comunica, ademais, que estava negociando com os resseguradores a postergação da emissão da *"Notice of Cancellation"* – NOC (cancelamento da apólice de seguro).

Dois dias depois, em 24 de dezembro de 2015, Simon Kaye volta a cobrar uma posição de Loredana Albacete sobre o pagamento das parcelas do prêmio em atraso, pois estava preocupado com o

possível cancelamento da cobertura.

Em 28 de dezembro de 2015, Loredana Albacete informa a Simon Kaye que a companhia aérea LaMia SRL estava tentando levantar os recursos necessários para o pagamento das parcelas do prêmio em atraso; inclusive, oferecendo aeronaves à venda. Registra ainda que compreenderia a situação, caso a cobertura do seguro viesse a ser suspensa.

Nesse ponto, cabe registrar, por oportuno, que a prisão do empresário chinês Sam Pa, em 2015, por corrupção, obrigou a companhia aérea LaMia SRL a redirecionar os escassos recursos disponíveis para a manutenção das aeronaves, dificultando o pagamento do seguro. Até então, o plano inicial era vender a aeronave CP 2933 ao empresário chinês Sam Pa e, assim, passar a operar voos no continente africano, sob bandeira boliviana.

Pois bem, no dia seguinte, em 29 de dezembro de 2015, Simon Kaye informa a Loredana Albacete que conseguiu estender o prazo de pagamento das parcelas do prêmio em atraso para 05 de janeiro de 2016.

No entanto, no dia 03 de janeiro de 2016, Loredana Albacete informa a Simon Kaye que a companhia aérea LaMia SRL não faria o pagamento das parcelas do prêmio em atraso e que, portanto, entenderia a decisão que porventura viesse a ser adotada acerca do cancelamento da cobertura.

Desse modo, em 05 de janeiro de 2016, após quase quatro

meses de negociação, Simon Kaye confirma o cancelamento da cobertura pelas resseguradoras e informa que o restabelecimento do seguro dependeria do pagamento da 3ª e da 4ª parcelas vencidas do prêmio.

Ato contínuo, no dia 11 de janeiro de 2016, a DGAC determina a permanência da aeronave CP 2933 em solo, tendo em vista o recebimento de comunicado da seguradora Bisa, relatando a inadimplência da companhia aérea LaMia SRL quanto ao prêmio do seguro, até então, vigente naquela ocasião.

Registra-se, por relevante, que a seguradora Bisa demorou quase quatro meses para comunicar à DGAC a inadimplência da companhia aérea LaMia SRL. Certamente, a seguradora Bisa aguardava o desfecho das tratativas entre Simon Kaye, da corretora AON UK, e Loredana Albacete, da companhia aérea LaMia SRL.

Sobre esse aspecto, inclusive, cabe ressaltar que, durante todo o período de negociação da apólice de seguro da empresa aérea LaMia SRL, a seguradora Bisa sempre esteve a reboque das deliberações que vinham de Londres, notadamente da corretora AON UK.

Ricardo Albacete, inclusive, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez o seguinte registro:

> *A Bisa não fazia nada. Era pau mandado. Era quem servia, quem trazia café e água. A Bisa não pinta nada aí. A Aon é quem manda. É só um fronte. [...]* – **Ricardo Albacete**

Aliás, compete ressaltar que o mesmo proceder desidioso da seguradora Bisa ocorre no ano seguinte, quando do atraso no pagamento da segunda parcela do prêmio da apólice de seguro nº 2000046/2016, que foi contratada em abril de 2016, para viger até abril de 2017.

Vencida a segunda parcela do prêmio, em 02 de outubro de 2016, Simon Kaye e Loredana Albacete passam a negociar o pagamento dessa parcela do prêmio em atraso. Surge, inclusive, no curso da negociação, a proposta de pagamento da segunda parcela do prêmio em atraso em duas vezes.

Mais uma vez, a seguradora Bisa permanece inerte e fica aguardando o desfecho da negociação entre a corretora AON UK, na pessoa de Simon Kaye, e a companhia aérea LaMia SRL, na pessoa de Loredana Albacete. Só que, dessa vez, diferentemente do ano anterior, ocorre o acidente durante o pretenso período de negociação.

A propósito desse fato, inclusive, registra-se, por relevante, que, pela proposta de pagamento da segunda parcela do prêmio em atraso, apresentada por Simon Kaye a Loredana Albacete, um dos vencimentos só ocorreria em fevereiro de 2017; portanto, muito depois da data do acidente.

No entanto, a seguradora Bisa, simplesmente, desconsidera todos esses aspectos e nega o sinistro, sob a alegação de que havia inadimplência da companhia aérea LaMia SRL à época do acidente.

Ora, para além de má-fé, dado que havia um procedimento de negociação em curso para o pagamento da parcela do prêmio em atraso, a seguradora Bisa esquece que, para todos os efeitos legais, o seguro permanece vigente enquanto não for comunicada a inadimplência à DGAC. Fato esse que, definitivamente, não aconteceu.

O próprio Ricardo Albacete, aliás, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez o seguinte registro sobre esse fato:

> *A aeronave tem cobertura até que a autoridade aeronáutica não é comunicada de que está sem cobertura. [...] A cobertura do seguro está vigente enquanto o seguro não diga à autoridade aeronáutica, que é quem solicita que o seguro está vigente ou não está vigente. Por tal motivo, quando houve o acidente, o seguro estava vigente. A Bisa pode dizer... É como dizer: o avião está destruído, está escondida alguma parte, mas isso são besteiras, o segura está vigente. Tanto está vigente que DGAC não foi notificada.* – **Ricardo Albacete**

> *Totalmente infundada, porque já disse o Ministro – claro, era o Ministro dos Transportes – disse naquele momento: "Esse seguro está vigente", porque, segundo as leis bolivianas, quem exige o seguro, a cobertura quem pede é o DGAC e quem tem que cumprir é a DGAC. O seguro quem paga é o dono ou a operadora e quem dá é a seguradora. Mas quem pede sou eu. Então, você tem que me notificar, porque sou eu quem peço. Não deixo voar avião que não tenha seguro. Então, a Bolívia não falhou. A Bolívia deixou o seu avião porque a Bolívia disse que tinha. [...] O seguro não estava vencido. O seguro estava vigente. Não temos nenhuma notícia de que estava vencido. A autoridade aeronáutica teria que notificar que não poderia voar. Portanto, sim, poderia voar. É tão fácil como isso. [referindo-se ao fato de que o seguro estava vigente no momento do*

acidente] – **Ricardo Albacete**

Pois bem, retomando a análise cronológica dos fatos, em 15 de janeiro de 2016, Loredana Albacete volta a falar com Simon Kaye, corretor da AON UK. Comunica que ainda não reunia as condições para efetuar o pagamento das parcelas vencidas do prêmio em atraso, mas que gostaria de reativar a cobertura da aeronave CP 2933, uma vez que a companhia aérea LaMia SRL estava negociando dois voos para o Olímpia, equipe de futebol do Paraguai.

Loredana Albacete ainda informa que outros dois contratos similares estavam sendo negociados, mas que somente a aeronave CP 2933 estaria em condições de aeronavegabilidade.

Simon Kaye, por sua vez, apresenta o novo cálculo de prêmio para reativar apenas a cobertura da aeronave CP 2933 e diz que iria conversar com os resseguradores a respeito do transporte de equipes de futebol. Portanto, mais uma vez, o assunto envolvendo o transporte de "equipes de futebol" era levado aos resseguradores.

Em 19 de janeiro de 2016, Loredana Albacete e Simon Kaye voltam a se falar. Loredana Albacete comunica que o Olímpia era uma equipe sem expressão alguma, comparado a um time de faculdade de Londres. Aliás, registra-se, por oportuno, que Simon Kaye, corretor da AON UK, realiza, inclusive, a revisão do contrato de voo firmado com a equipe de futebol do Olímpia do Paraguai.

Pois bem, em 05 de fevereiro de 2016, Simon Kaye

informa a Loredana Albacete que não seria mais possível a reativação da apólice de seguro anterior, sendo necessária, portanto, a emissão de uma nova; desde que, é lógico, fossem acertadas as pendências financeiras anteriores. A apólice permanece, então, cancelada.

Passados quase dois meses do último contato, em 30 de março de 2016, Loredana Albacete informa a Simon Kaye que possuía uma aeronave em condições de aeronavegabilidade, a CP 2933. Comunica ainda que dispunha de um contrato de voo, a ser realizado no dia 10 de abril de 2016, para uma equipe de futebol. Segundo Loredana Albacete, o voo sairia da Bolívia e deslocar-se-ia até a Venezuela, retornando à Bolívia logo em seguida.

Ressalta-se, por relevante, que é justamente nesse momento que Loredana Albacete informa a Simon Kaye, corretor da AON UK, que haveria vários jogos da Copa Sul-Americana por acontecer. Inclusive, é por ocasião dessa tratativa que Loredana Albacete faz o uso do seguinte argumento: *"não podemos operar sem seguro e não podemos pagar o seguro se não operarmos"*.

Aliás, Loredana Albacete aproveita a oportunidade para solicitar a Simon Kaye que verificasse a possibilidade de emissão de um seguro "por voo", mais conhecido por *"per trip based insurance"*.

Informa que, desse modo, a companhia aérea LaMia SRL passaria a ser operacional novamente e, com isso, poderia liquidar, em até quatro meses, as pendências financeiras anteriores. Quanto aos seguros "por voo", Loredana Albacete registra que poderiam ser pagos

de forma adiantada.

Dois dias depois, em 01 de abril de 2016, Loredana Albacete volta a insistir na proposta feita anteriormente e informa ser essa uma grande oportunidade, pois o seu cliente "manejava" todos os times de futebol.

Em 02 de abril de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que a emissão de uma nova apólice de seguro dependeria do pagamento das pendências financeiras anteriores. Aproveita a ocasião para solicitar mais informações sobre o voo antes mencionado, incluída a quantidade de passageiros e os requisitos do contrato de voo.

Na sequência, em 05 de abril de 2016, Loredana Albacete volta a registrar que a companhia aérea LaMia SRL poderia efetuar o pagamento das parcelas pendentes do prêmio em atraso em até duas vezes; uma, no final de abril, e outra, no final de maio de 2016. Informa, ademais, que o cliente contratado é a equipe de futebol Club Strongest da Bolívia.

Loredana Albacete diz ainda que, em princípio, gostaria de restabelecer apenas a cobertura da aeronave CP 2933, sob a modalidade *"per trip based"*. Por fim, ressalta que haveria três contratos similares em negociação para o mês de abril de 2016.

Ainda no mesmo dia 05 de abril de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que o valor aproximado das pendências financeiras girava em torno de 50 mil

dólares. Aproveita para comunicar que havia revisado o contrato de voo com o Club Strongest, não tendo encontrado exigência alguma quanto aos limites de cobertura do seguro.

Desse modo, Simon Kaye, corretor da AON UK, sugere a adoção dos limites impostos pelo próprio cliente e pelas leis da Venezuela; limites esses, aliás, inferiores àqueles que vinham sendo, até então, praticados nas apólices anteriores, ou seja, 300 milhões de dólares.

Portanto, importante registrar que é justamente nesse momento que a corretora AON UK 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, era tornar os limites de cobertura da apólice de seguro mais aderentes aos termos dos contratos de voo firmados pela companhia aérea LaMia SRL.

Pois bem, ao final desse mesmo dia 05 de abril de 2016, Loredana Albacete efetua o pagamento das parcelas pendentes do prêmio da apólice de seguro anterior, de 2015/16.

Na sequência, Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que novas cotações, relativas à apólice de seguro 2016/17, seriam realizadas assim que fosse confirmado o pagamento das pendências anteriores. No entanto, Simon Kaye explica para Loredana Albacete que a diferença de cotações, entre a cobertura

"completa de voo" e aquela para cobrir "riscos apenas em solo", seria significativa. Para Simon Kaye, o prêmio a ser estipulado poderia alcançar a cifra de 360 mil dólares.

No dia seguinte, em 06 de abril de 2016, Loredana Albacete propõe um prêmio de no máximo 170 mil dólares para cobertura completa de "casco" e "responsabilidade civil" da aeronave CP 2933. Aproveita para informar que a companhia aérea LaMia SRL estava fechando mais três contratos com times de futebol.

Simon Kaye, por sua vez, informa a Loredana Albacete que os resseguradores não haviam concordado com a proposta de 170 mil dólares e apresenta uma cotação alternativa de cobertura de 50 milhões de dólares para "responsabilidade civil" e 4,8 milhões de dólares para "casco" da resseguradora AIG, ao custo de 333 mil dólares de prêmio. Loredana Albacete entende a proposta absurda.

É justamente nesse contexto que Maria Daniela, da corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, apresenta a Loredana Albacete uma outra cotação alternativa, obtida pelo próprio Simon Kaye, de cobertura de 50 milhões de dólares para "responsabilidade civil", com prêmio de 120 mil dólares. Registra-se, por relevante, que a cotação apresentada não contemplava a cobertura de "casco".

Pois bem, Loredana Albacete aceita a proposta oferecida pela corretora Estratégica e aproveita a ocasião para informar que havia conseguido as aprovações da Venezuela e da Bolívia para o jogo do Club Strongest, mesmo sem os certificados de seguro.

Ainda sobre a nova apólice de seguro apresentada pela corretora Estratégica e endossada pela corretora AON UK, Loredana Albacete solicita a inclusão de cobertura para a "tripulação/pilotos" e para os casos de "guerra e afins".

Outrossim, Loredana Albacete indaga Simon Kaye acerca da possibilidade de se reduzir a cobertura de "responsabilidade civil" para 25 milhões de dólares. Segundo Loredana Albacete, toda a América do Sul trabalhava com esse limite de 25 milhões de dólares e, nesse caso, questiona se o prêmio reduziria de valor.

Percebe-se, portanto, que a principal preocupação dos atores envolvidos nessa negociação é de natureza exclusivamente financeira, pouco importando a esses atores as demais variáveis acerca do risco das operações da companhia aérea LaMia SRL e, consequentemente, de uma adequada cobertura securitária.

Simon Kaye, corretor da AON UK, responde que formalizará o contrato de cobertura securitária, conforme as orientações de Loredana Albacete, assim como verificará a possibilidade de diminuição do prêmio, em virtude da redução da cobertura de "responsabilidade civil" para 25 milhões de dólares.

Simon Kaye comunica ainda que, assim que tiver uma resposta de Londres, orientará a corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, para a emissão da nova apólice de seguro, bem como dos certificados.

No dia 07 de abril de 2016, Jorge Lodoño Pinto, gerente geral da corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, informa a Loredana Albacete que estava solicitando os limites da apólice 2016/17, com base nas regras da *Federal Aviation Administration – FAA*. Registra ainda que a AON UK, a AON Benfield e a seguradora Bisa estavam todos coordenados.

Portanto, no dia 10 de abril de 2016, a apólice de seguro nº 2000046 é emitida, ao custo de US$ 165.504,18 de prêmio, com as seguintes informações: **(i)** Segurado: LaMia Corporation S.R.L. (não nomeia KiteAir como segurado adicional); **(ii)** Vigência: 10 de abril de 2016 a 10 de abril de 2017; **(iii)** Cobertura Principal: Responsabilidade Civil; **(iv)** Limites: Responsabilidade Civil de 25 milhões de dólares – limite único combinado; **(v)** Exclusões: Limites geográficos sujeitos à cláusula LSW617H, excluindo diversos países, dentre eles Colômbia e Peru.

Pois bem, de um prêmio inicialmente estimado em 360 mil dólares para cobertura "completa de voo", caso fossem observados todos os critérios técnicos exigidos, a companhia aérea LaMia SRL consegue uma apólice de seguro "fajuta", completamente desconexa da realidade fática de suas operações, por apenas 165 mil dólares, ou seja, menos da metade do valor anteriormente estimado. Mesmo assim, cerca de seis meses depois, a companhia aérea LaMia SRL volta a apresentar dificuldades para pagar a segunda parcela do prêmio da última apólice seguro "arranjada".

Segundo Loredana Albacete, com a emissão da nova

apólice de seguro, a companhia aérea LaMia SRL realiza, entre abril e setembro de 2016, 156 deslocamentos aéreos, totalizando 180 horas de voo. Sobre esses voos, aliás, vale ressaltar que muitos deles foram realizados com equipes de futebol, para diversos países da América do Sul, inclusive a Colômbia.

Registra-se, ademais, por relevante, que, nos meses de outubro e novembro de 2016, ao menos quatro voos adicionais com equipes de futebol foram realizados: um com a seleção boliviana, outro com a seleção argentina, inclusive com o Messi a bordo, e os dois restantes com a Associação Chapecoense de Futebol. Esses dois últimos voos, aliás, para a Colômbia.

De mais a mais, a propósito desses dois voos da Associação Chapecoense de Futebol, cabe registrar, por oportuno, que a corretora AON UK não analisa os contratos firmados pela companhia aérea LaMia SRL, seu cliente, com vistas a verificar a adequação dos termos da última apólice de seguro aos serviços oferecidos, em contrato, ao citado clube de futebol, especialmente por que a referida corretora tinha pleno conhecimento da clientela alvo da mencionada companhia aérea, a saber: clubes de futebol, com viagens agendadas pela América do Sul, incluídos os países da região dos Andes, como Colômbia e Peru.

Esse fato, aliás, é corroborado em depoimento prestado pelo piloto e sócio da companhia aérea LaMia SRL, Marco Venegas, à CPICHAPE, nestes termos:

Não. A primeira vez que nós fizemos um contrato com uma equipe

> *de futebol, que eu me lembre, foi com o The Strongest. Enviamos o contrato para a Inglaterra para que eles vissem de que tipo de time se tratava e quais condições foram colocadas no contrato. Desde que fosse aprovado o contrato, no caso do seguro, nós não enviaríamos mais contratos à seguradora. Então, nós nos baseamos no mesmo texto para os seguintes.* – **Marco Venegas**

Diante de todo o exposto, percebe-se que a negociação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL não leva em consideração a natureza e a região de abrangência dos serviços prestados, reduzindo-se, sobremaneira, o valor da cobertura securitária. Os atores envolvidos viabilizam o retorno da companhia aérea LaMia SRL ao mercado, sem que ocorra uma correta avaliação de riscos e, consequentemente, uma adequada cobertura aos usuários dos serviços prestados pela citada empresa.

A omissão deliberada dos participantes, quando da colocação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL, é mais do que evidente, pois, cientes da precária situação financeira da empresa aérea, assim como do recorrente serviço prestado a equipes de futebol por toda a América do Sul, inclusive na Colômbia, concordam com um seguro repleto de exclusões que, previamente, sabiam que não seriam atendidas e de valor irrisório, tendo em vista o risco envolvido nas operações da mencionada companhia.

Ricardo Albacete, inclusive, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez o seguinte registro acerca da participação da corretora AON UK nesse episódio:

> *É claro que não tinha dinheiro e teve que negociar o valor da apólice, porque fizemos uma apólice. E, como não foi paga, quando se submeteu a pagamento, essa apólice... As pessoas que estavam lá antes não estavam... E, quando foram fazer a nova, que estava vigente quando caiu o avião, fizeram de uma maneira muito mal... E colocaram coisa que jamais na vida me foi consultada. E também não foi consultada a minha corporação, porque, nesse caso, minha filha fazia negociação com as pessoas da AON, com os agentes da AON. [...] A AON fez um trabalho muito ruim, colocou coisas que não consultou. Ela não tinha que tomar decisão. A decisão quem tinha que tomar era o cliente.* – **Ricardo Albacete**

Particularmente, a corretora AON UK, mais do que qualquer outro, conhecia as incompatibilidades entre os termos da última apólice de seguro e os serviços prestados pela companhia aérea LaMia SRL. Mesmo assim, orienta a sua contratação. Ademais, mesmo quando revisa os contratos firmados pela citada empresa aérea, mantem-se silente, apesar das incongruências com a apólice de seguro.

Desse modo, a corretora AON UK, ao viabilizar a contratação de um seguro "fajuto" por uma companhia aérea em situação de insolvência, concorre para a ocorrência do acidente, pois, longe de cobrir os riscos envolvidos nas operações, a apólice serve apenas de instrumento burocrático para permitir, de forma absolutamente temerária, o retorno da companhia aérea LaMia SRL à atividade de transporte aéreo.

Aliás, sobre o processo de negociação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL com a corretora AON UK,

seguem alguns registros colhidos nos depoimentos prestados à CPICHAPE que demonstram claramente o menosprezo dos atores envolvidos quanto aos riscos das operações da citada companhia aérea:

> *E ali eles dizem: "Não, mas se vocês querem nós [AON UK] podemos baixar esse preço para que fique mais econômico para vocês". E a minha filha chega a dizer... e disse assim: "Por 50 milhões?" Ela perguntou. E eles diziam: "Sim, por 50 milhões é tanto..." Aí, ela: "25 seria muita diferença". [...] Bom, há um diálogo no qual eles [AON UK] dizem que averiguariam esses 25 mais e nunca responderam, ou seja, o que foi que aconteceu? Eles [AON UK] emitiram essa apólice...* – **Ricardo Albacete**

> *O que eu li nos documentos, o que se estabelece é que a minha filha começou a negociar, porque os preços eram muito altos e que não parecia se fosse cobrar tanto e que não havia recursos para pagar isso. Então, tentou conseguir melhores tarifas, melhores preços, porque ela achou que a estavam enganando, cobrando muito. Então, começou a negociar, e o que eles [AON UK] fazem é dizer: "Você quer menos? Bom, então, vamos dar menos. Quer menos ainda? Então, vamos dar menos, menos garantias, menos cobertura". Então, eles [AON UK] disseram: "Bom, por esse preço, o que a gente vai dar é um carro velho usado, não é?"* – **Ricardo Albacete**

> *Bom, essas negociações foram mantidas por Loredana, no sentido de que tratávamos de manter a mesma apólice que tínhamos antes, mas por uma questão, antes de tudo, de dinheiro. E teríamos que aceitar as condições, uma redução desse tamanho.* – **Marco Venegas**

> *Isso foi uma falha muito grave e sem desculpas por parte da Aon. [referindo-se ao fato de a Aon não ter avaliado os riscos adequadamente] ... Quem está contratando que tem que dizer.*

Lamentavelmente, a Aon não levou em consideração o cliente. E é isso que está acontecendo. – **Ricardo Albacete**

A AON não fez o seu trabalho. Se você é médico e um senhor, que é paciente seu e que não é médico, disser: "Olha, eu não quero fazer o tratamento que você me diz, eu quero tomar sal de frutas, eu quero..." O médico diz: "Sabe como é a coisa? Eu não aprovo isso, porque eu sou o médico aqui e quem sabe de medicina sou eu". No caso, disseram: "Quem sabe de aviação sou eu, quem sabe de seguro sou eu. Então, eu vou falar com o seu pai ou com quem seja. Você está assumindo riscos desnecessários por uma miséria de dinheiro. Então, eu faço o meu trabalho e eu não posso... O seu pai me pagou, durante seis anos, US$ 2,3 milhões e eu não posso dizer para o seu pai agora que, de última hora, eu não coloquei aquilo pelo que você tanto pagou". – **Ricardo Albacete**

Eu gostaria que vocês pudessem fazer essa pergunta para a minha filha. Eu não sei. Isso são negociações que foram feitas para pagar. Ele [Simon Kaye] pedia a dinheiro, não importavam os riscos e isso era tudo o que ele fazia. Então, utilizaram [AON UK] a minha filha para ter mais dinheiro para os seus chefes, U$80 bilhões. Ele [Simon Kaye] trabalhou por isso. Bom, muita gente trabalha assim. – **Ricardo Albacete**

Para o Ministério Público Federal, inclusive, *"há uma culpa extracontratual também por parte da corretora e da seguradora, que conduziram esse processo de renovação do seguro da empresa LaMia de uma forma [...] não regular. Eles foram levando uma tratativa, reduzindo a cobertura, reduzindo o limite da apólice, que era de US$300 milhões e chegou a US$25 milhões, quer dizer, menos de dez vezes o valor inicial que havia segurado aquela aeronave. E agindo*

dessa forma, permitiram a retomada da atividade de uma companhia que não tinha a mínima condição de operar" [...] "Levaram, pela negociação, a se construir uma apólice que não arcava minimamente com os riscos envolvidos, riscos envolvendo equipe de futebol, envolvendo voos sobre a região dos Andes" [...] "Então, se eles firmaram uma apólice com essas excludentes, eles não agiram respeitando a boa-fé objetiva contratual. Eles firmaram uma cláusula que eles sabiam que não estava sendo cumprida. A partir desse momento, eles assumem o risco envolvido nessa situação".

De igual forma, as resseguradoras, especialmente o ressegurador líder Tokio Marine, tinham plena consciência acerca das incompatibilidades existentes entre a última apólice de seguro e os serviços prestados pela companhia aérea LaMia SRL. Mesmo assim, concordam com a colocação do seguro.

É fato público e notório que todos os resseguradores sabiam que a companhia aérea LaMia SRL transportava equipes de futebol pela América do Sul, incluída a Colômbia. Portanto, a anuência com a colocação dessa última apólice de seguro no mercado implica a coparticipação das resseguradoras no exsurgimento do desastre.

A seguradora Bisa, por sua vez, para além de participar, igualmente, da expedição da última apólice de seguro, ao deixar de comunicar a inadimplência da companhia aérea LaMia SRL à DGAC, contribui, decisivamente, para a ocorrência do acidente. Desde 02 de outubro de 2016, a referida empresa aérea se encontrava em mora.

Embora a legislação boliviana exija a contratação de seguro para as operações de transporte aéreo, a seguradora Bisa permanece inerte, deixando de comunicar tão importante fato às autoridades bolivianas competentes.

Registra-se, por oportuno, que tal comunicação tem o condão de suspender as operações da companhia aérea inadimplente. Logo, no caso concreto investigado, as atividades da companhia aérea LaMia SRL teriam sido interrompidas e o trágico voo não teria acontecido.

Tal proceder, inquestionavelmente, implica a responsabilidade da seguradora Bisa no acidente do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, surgindo o dever de indenizar para além dos limites do contrato de seguro.

A seguradora Bisa, ao permitir, com seu comportamento desidioso, que uma companhia aérea operasse, em tese, sem cobertura securitária, comete indisfarçável ilegalidade, colocando em risco a segurança do transporte aéreo. De fato, ao agir de tal forma, a seguradora Bisa assume os riscos do seu ato ilícito e, portanto, não pode negar a cobertura securitária aos beneficiários da apólice de seguro.

Ademais, sendo a contratação de seguro obrigatória por exigência legal, torna-se nula de pleno direito qualquer cláusula que exclua o dever de indenização pelo segurador. A presunção de existência de seguro adequado e suficiente nesse caso é absoluta. Não se pode exigir dos passageiros qualquer espécie de diligência acerca da

existência ou não de apólice de seguro e, muito menos, da real condição operacional da aeronave.

Portanto, no caso concreto ora investigado, o contrato de seguro era completamente estranho aos passageiros do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, de modo que o inadimplemento do prêmio nunca poderia justificar a negativa da cobertura.

Outrossim, mesmo sendo público e notório que a companhia aérea LaMia SRL realizava voos para a Colômbia, a seguradora Bisa simplesmente não comunica tal irregularidade às autoridades bolivianas competentes. Logo, torna-se igualmente indevida a negativa de cobertura baseada na cláusula de "exclusão geográfica".

Na verdade, a última apólice de seguro colocada pela seguradora Bisa continha manifestas incompatibilidades com as operações realizadas pela companhia aérea LaMia SRL. Em específico, havia excludentes territoriais que sabidamente desnaturavam o próprio contrato de seguro, na medida em que eram incompatíveis com os voos realizados pela citada empresa.

Ademais, a seguradora Bisa tinha inequívoco conhecimento de que a companhia aérea LaMia SRL transportava jogadores de futebol e, mesmo assim, colocou uma apólice de seguro com uma cobertura absolutamente conflitante com o risco envolvido no transporte desse tipo de passageiros.

Nesse contexto, aliás, é bom reforçar que a seguradora

Bisa, em razão de exigências legais, tinha o dever de informar às autoridades bolivianas competentes qualquer irregularidade em relação à apólice firmada com a empresa aérea LaMia SRL. Quando não o faz, passa a responder por sua desídia.

Em suma, a seguradora Bisa responde tanto pelo contrato de seguro firmado com a companhia aérea LaMia SRL quanto pela contribuição para a ocorrência do acidente. Neste último caso, especialmente, quando não comunica a inadimplência à DGAC e quando concorda com a colocação da última apólice de seguro.

Para o Ministério Público Federal, inclusive, *"as seguradoras tinham perfeito conhecimento do tipo de operação da empresa LaMia, que operava transportando equipes de futebol, operava na região dos Andes, em países como Colômbia e Bolívia, sobrevoando o Peru. Isso era do total conhecimento das companhias seguradoras, [...]. Isso derruba qualquer negativa de arcar com os pagamentos de responsabilidade civil dessas apólices"*.

Portanto, diante de todo o exposto, não restam mínimas dúvidas de que a seguradora Bisa, a resseguradora Tokio Marine e as corretoras AON UK e Estratégica devem indenizar as vítimas e/ou familiares das vítimas do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

Há que se ressaltar ainda, por oportuno, a possibilidade de ter havido *"code-share"* no segundo voo de ida da Associação Chapecoense de Futebol, ou seja, um acordo empresarial pelo qual duas ou mais empresas aéreas participam de um mesmo voo, conforme

suscitado num dos depoimento à CPICHAPE, nestes termos:

> *Ainda que não existam contratos de code share entre essas companhias, a gente, sob a ótica da Anac, sob a ótica legal, poderia entender que existiu, sim, um code share entre essas companhias, porque a Chapecoense não tinha nenhum evento em Viru Viru. Ela não tinha por que ir para Viru Viru. O endereço dela, o final era Cobija. Então, entendendo que isso seria um tramo só, seria uma viagem só, em que existia uma parada no meio, sob a ótica da Anac, a gente poderia entender que isso é um code share com a BoA?* – **Abel Dias**

> *O contrato de São Paulo à Colômbia. Quando Miguel Quiroga fica sabendo que negaram permissão na Anac, ele vê que tem um voo de São Paulo-Santa Cruz de la Sierra regular. Então, chama o capitão que eu não lembro o nome e diz... Porque depois ele comentou comigo... Miguel me despertou na madrugada e me disse que necessitava, que deram 75 postos nesse voo, lugares nesse voo. Então o que fez? Levantou-se de manhã. O voo que ia sair de Santa Cruz a São Paulo e regressar, mudaram, o 737, e mandaram um 767, que é Miami, que é um pouco mais largo, porque o número de passageiros que tinham vendido não chegava ao número de lugares. Então, mandaram um avião maior para que coubesse todas as pessoas da Chapecoense. Então, claro, vocês podem verificar o voo que fez Boa... Qual o avião maior? Não é usual. Obviamente, para dar lugar a todas as pessoas, ele me escreve, tenho aqui em algum lugar, ele me escreve que ele tem contratado com Boa, por US$ 23 mil, transporte de dez pessoas. Sai mais caro, mas é melhor que outra coisa, porque faz mais fácil o voo. Bom, isso, no direito aeronáutico, significa que é um... E eles têm que responder. O seguro de voo tem que responder. É responsável.* – **Ricardo Albacete**

Nesse contexto, é importante notar que, na mesma medida em que as empresas colhem os frutos desse compartilhamento de voos, também aumentam suas responsabilidades. Isso porque, nos voos em *"code-share"*, as duas empresas respondem solidariamente perante a execução do contrato de transporte, pois o passageiro de boa-fé, de um modo geral, não tem conhecimento do acordo estabelecido entre as empresas.

Sobre essa solidariedade, aliás, um dos advogados das vítimas do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, Abel Dias, fez o seguinte registro:

> *entre as companhias de carreira, quando você faz compartilhamentos, elas acabam sendo solidárias uma com a outra na questão de um acidente. Então a pergunta é se poderíamos também ter a BoA, a Boliviana de Aviação, envolvida nisso tudo. [...] Essa, no final, é a pergunta, já que a gente tem a LaMia, que já se exauriu, a companhia nem existe mais, mas a BoA existe, e a BoA é estatal. Então a gente tem aí mais um ente que poderia estar à mesa...* – **Abel Dias**

Pois bem, para surpresa dos envolvidos no acidente do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia, inobstante todos esses fatos e considerações, a seguradora Bisa e a resseguradora líder Tokio Marine negam o pagamento da indenização, deixando transparecer o evidente descaso para com as vítimas e familiares das vítimas da tragédia.

A negativa da seguradora Bisa é formalizada por intermédio da carta DAC-170/2017, de 21 de fevereiro de 2017, onde

alega que a companhia aérea LaMia SRL violou as seguintes condições: **(i)** exclusão do território da Colômbia; **(ii)** existência de prêmios em atraso, uma vez que não é pago o seguro em 02 de outubro de 2016; **(iii)** violações das condições precedentes em relação à segurança nas operações aéreas; **(iv)** agravação substancial de risco, uma vez que a empresa aérea LaMia SRL não comunica o transporte de equipes de futebol; e **(v)** exclusões gerais AVS104B.

Ora, conforme já demonstrado na Instrução que acompanha este Parecer, tais alegações não têm o menor fundamento. Todos os atores envolvidos na colocação da última apólice de seguro tinham pleno conhecimento dos voos frequentes da companhia aérea LaMia SRL para a Colômbia. Tanto isso é verdade que a própria Loredana Albacete, ao fazer uma ironia sobre essa cláusula de "exclusão geográfica", foi orientada, pela corretora Estratégica, preposta da corretora AON UK, de que bastaria comunicar previamente o voo para que essa restrição fosse superada.

Sobre essa orientação, aliás, Ricardo Albacete e Marco Venegas, quando prestaram depoimento à CPICHAPE, fizeram os seguintes registros:

> *Bom, o senhor do seguro disse: "Não se preocupe. Com vocês avisando nos mande um correio, isso é suficiente". Então, ele mandou duas vezes, três vezes, [...] E, por essa cláusula, ela fica sabendo que não pode ir para a Colômbia e pergunta para Simon: "Olha, o que a gente faz aqui?" "Não se preocupe. Com que você diga antes de sair é suficiente." Um e-mail: estamos saindo para a Colômbia. E tudo bem. [...] O que acontece é que você me avisa. Você*

manda um e-mail: Estamos saindo... Estamos saindo para a Colômbia! Tudo bem! [...] – **Ricardo Albacete**

No tema da apólice também, da restrição da Colômbia, quando nós recebíamos a apólice, nós consultávamos, nesse caso, o Sr. Londoño e Simon sobre essas restrições, e eles nos diziam que as apólices vinham dessa forma by the fault, ou seja, "com defeito", que nós não devíamos nos preocupar, porque isso não estava vigente, e que o que tínhamos na verdade era somente a informação. [...] Conosco, no caso do seguro, nós temos uma representação por Jorge Londoño, e não havia nenhuma restrição. Nós não estamos restringidos na Colômbia. – **Marco Venegas**

Bom, o tema da Colômbia especificamente como foi dito, Sr Lodoño, nós reclamávamos e dizíamos: Bom, nós vamos voar por toda a Sul América e vamos nos restringir justamente a Peru e Colômbia. E eles diziam: Não, isso é antigo, já vem por várias falhas de outras coisas, mas não tínhamos que nos preocupar com a questão dessas restrições. E é assim que nós apresentávamos a todas as autoridades aeronáuticas da América do Sul: Argentina, Paraguai, Brasil, Colômbia... A nossa apólice era para a aprovação dos voos. [...] Eu fiz pessoalmente e eu acredito que a Loredana tinha que fazer reclamações ou solicitações à Simon em inglês. Eu não sei se o fez, mas a resposta seria contextual de que seria por defeito ou essa restrição não existia. [...] Como mencionei eu fiz de forma oral, como estou falando aos senhores. Em uma conversa que tinha, eu fazia solicitações e seria mais dessa forma. – **Marco Venegas**

Sim, somente era comunicar a eles e essa restrição não existia. Era somente comunicá-los e aí já estava. [...] Eu não sei, eu não tenho essa informação, mas que se comunicavam, isso sim acontecia. E dizíamos... Eles sabiam muito bem o que estavam fazendo. [...] Agora, no caso nosso, da Colômbia, nós perguntamos a um

especialista. O especialista nesse caso era nosso corretor de seguros, o Sr. Londoño. Foi perguntado a ele se tínhamos ou não algum problema. Ele disse que não. Ele consultou a Inglaterra, Simon, e disse que não, que não tinha nenhum problema. Enquanto fosse dito para ele, comunicasse ao corretor e era o que a gente fazia. Em nenhum momento foi tratado como se nós não tivéssemos cobertura, nada disso. Se o especialista nesse caso disse que não havia nenhum problema, então a gente entendeu que isso estava certo. Quem estava indicando era um especialista, não era qualquer pessoa, era quem estava cuidando, justamente, de que nós não fizéssemos errado, nesse sentido. – **Marco Venegas**

Outrossim, a própria DGAC ratificou o mesmo entendimento quando foi questionada no processo de investigação aberto na Bolívia, nestes termos:

[...] 4. Informe se tinha conhecimento de que a apólice de seguros emitida em favor da LaMia Corporation SRL tinha exclusões geográficas e que em tais exclusões estava a Colômbia.

Resposta da DGAC:

Evidentemente o DGAC tinha conhecimento de que o certificado de seguros contava com exclusões geográficas e que excluía geograficamente a Colômbia. No entanto, a cláusula LSW617H (Cláusula de Exclusão de Áreas Geográficas – Apólice de Seguros de Aviação de Londres), que é um instrumento reconhecido em nível mundial, estabelece no seu inciso 3 que "Qualquer país excluído poderá ser coberto, sujeito aos termos estabelecidos pelas companhias de seguros, prévia notificação do voo". Caso se aplicasse o inciso 3 dessa cláusula, o contrato de seguro não necessariamente excluiria a Colômbia, pois esse país estaria coberto desde que

houvesse comunicado do voo.

De fato, a companhia aérea LaMia SRL realiza treze voos para a Colômbia sem que ocorra, em momento algum, qualquer manifestação contrária do "sistema de controle aéreo" e/ou do "sistema de seguro e resseguro" a respeito. Na verdade, o que ocorre no caso concreto é um "silêncio administrativo" por parte dos atores envolvidos, que ocasiona a "aceitação tácita" da modificação e/ou prescrição da mencionada cláusula de "exclusão geográfica".

Ademais, a pretensa alegação da seguradora Bisa de que não tinha conhecimento das tratativas feitas entre as corretoras Estratégica e/ou AON UK e a companhia aérea LaMia SRL também não tem impacto no alcance da cobertura do seguro, dada a clara previsão legal de que a seguradora Bisa deveria ter conhecimento das condições da apólice de seguro que havia colocado, 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* – **ley nº 1883, artículo 23, inciso A**

Outrossim, no momento do acidente, a apólice de seguro se encontrava vigente, inobstante a existência de parcela do prêmio em atraso. Conforme já registrado neste Parecer, para além de haver um procedimento de negociação em curso, a seguradora Bisa não faz comunicado algum à DGAC até o instante da tragédia. De mais a mais, a mora não deveria ser determinante para a recusa da cobertura do

seguro, uma vez que o risco estava 100% ressegurado no momento do acidente e a apólice de resseguro era plenamente válida.

A alegação de violação das condições precedentes, do mesmo modo, não faz o menor sentido. Os passageiros do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL não fizeram absolutamente nada para a ocorrência do acidente. O que ocorreu, na verdade, foi um erro de cálculo do piloto, que, no entanto, não permite concluir que foi de natureza dolosa. Ademais, como justificar, sob esse prisma, o fato de o seguro ter indenizado a tripulação e não os passageiros? Que culpa os passageiros tiveram por embarcar na aeronave? Por certo, nenhuma.

Quanto ao agravamento do risco pela não comunicação do transporte de equipes de futebol, a Instrução que acompanha o presente Parecer apresenta evidências irrefutáveis de que todos os atores envolvidos na colocação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL tinham pleno conhecimento desse fato.

Aliás, a corretora AON UK, em inúmeras oportunidades, teve acesso a mensagens de e-mails e a contratos de voo que explicitavam o tipo de passageiro que a companhia aérea LaMia SRL transportava. Novamente, o que se verifica aqui é um "silêncio administrativo" por parte da seguradora, das corretoras e das resseguradoras que, apesar de cientes dos fatos, nunca se manifestaram contrariamente.

No que se refere às exclusões gerais AVS104B, que foram alegadas pela seguradora Bisa para não reconhecer o sinistro, parece

muito mais uma "forçação de barra" para não se pagar as indenizações devidas.

A alegação de tratar-se de uma "atividade ilegal" não faz o menor sentido, pois a companhia aérea LaMia SRL operava seus voos amparada por todos os requisitos legais exigidos. Ademais, as atividades da mencionada empresa eram de conhecimento geral e não se encontrou, em momento algum, qualquer evidência de cometimento intencional e premeditado de ato ilícito.

Registra-se, outrossim, que, dez dias antes do fatídico voo da Associação Chapecoense de Futebol, o então presidente boliviano Evo Morales, juntamente com toda a sua comitiva, voou na aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, tendo, inclusive, registrado que *"[...] Essa empresa vai receber o título de empresa comercial. Agora, nós temos uma empresa comercial"*.

Sobre esse fato, aliás, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez o seguinte registro:

> *Antes do voo do Messi, foi o voo do Evo. O Evo também subiu nesse avião. Quer dizer, eu lembro que Marco Rocha me escreveu dizendo: "Sr. Ricardo, contratamos um voo para ir inaugurar um aeroporto que está num local novo e vão o Governador e o Presidente Evo". Bom, chegaram lá, fizeram um espetáculo e, quando terminou o espetáculo, Evo Morales disse: "Por que não vamos nesse?" E subiu o Sr. Linera, Evo e todos os executivos no avião da LaMia e foram a Trinidad. [...]* – **Ricardo Albacete**

Portanto, não tem o menor cabimento, a exemplo do que fez a seguradora Bisa para negar o sinistro, rotular a atividade da companhia aérea LaMia SRL de "ilegal".

No entanto, ressalta-se, por relevante, conforme bem demonstrado na Instrução que acompanha este Parecer, que a tripulação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, totalmente formada por bolivianos, foi regularmente indenizada pela apólice nº 352-2000011.

Acerca dessa evidente contradição, inclusive, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez os seguintes registros:

> *Porque, no mesmo avião, pagam aos tripulantes. As famílias eram os tripulantes, que também não têm culpa de nada, mas as famílias dos tripulantes que também fizeram isso... Aqui estão uns US$ 650 mil em três meses. Por quê? Porque, enquanto o seguro da aeronave não deixava ir à Colômbia, os pilotos, sim, podiam ir à Colômbia. Parecia que era o tapete de Aladdin. Isso é insólito. É insólito. Quer dizer: pagam aos que falam que são os criminosos, às famílias dos criminosos, por dizer de uma maneira – eu não penso assim. Desculpem-me. E que Deus me perdoe e as famílias deles, claro, porque eram só pessoas. Então, dizem: "As famílias dos inocentes que iam se sentar atrás. Vocês não. Vocês não podiam ir à Colômbia, porque o avião não pode ir para a Colômbia". Agora, os que levavam sim: "Vocês... Vamos ver como fazemos".* – **Ricardo Albacete**
>
> *Não há explicação. Pagaram US$ 150 mil. E eles pagaram imediatamente e pagaram também as pessoas que eram passageiros, não eram tripulantes. É uma coisa totalmente sem*

base, quer dizer, o Sr. Gustavo Encina, [...] também morreu no acidente era um paraguaio que tinha... No entanto, ele passou a fazer como se fosse um tripulante. E ele, supostamente, aquele que fazia os contatos, tinha os telefones de cada clube. [...] Em lugar de fazer uma apólice como era feito anteriormente, até o ano anterior, onde estavam os tripulantes, a família e também os civis e o carro. E, nesse momento, ele se dividiu em duas apólices, não se sabe exatamente por que fez isso. [...] Isso é uma coisa que eu não sei te explicar. Eu acho que isso não tem base. – **Ricardo Albacete**

Então, é claro, evidentemente, o argumento das companhias de seguro de que essa exclusão não permite o pagamento da apólice é uma exclusão que não existe, mas ele cita aí por tal motivo os seguros não têm absolutamente razão em não pagar porque a diferença entre a apólice que pagaram às famílias da tripulação é que naquela apólice não está escrito a exclusão e nessa, sim. Se partimos do suposto da teoria do Sr. Marcos, que diz que essa exclusão não existia porque ninguém fez caso a ele, ninguém pôs atenção nisso, nenhuma autoridade se importou com isso. Bom, isso foi falado, mas é como se não fosse, é como se não existisse. Então, por que não pagam as famílias? A única diferença entre uma apólice e outra, feitas no mesmo dia, pela mesma agência, pelas mesmas pessoas, mas separadas, uma que tinha responsabilidade civil e a outra responsabilidade das vidas que tinha a ver com os tripulantes. Essa é a cláusula e, se é inexistente, então o pagamento tem que ser feito da mesma forma como foi feito o pagamento das famílias das vítimas que eram dos tripulantes. Esse é um ponto muito importante. – **Ricardo Albacete**

Pois bem, negado o sinistro, sob o pretexto de dar suporte aos sobreviventes e familiares das vítimas do acidente com o voo CP

2933 da companhia aérea LaMia SRL, a seguradora Bisa e as resseguradoras vinculadas à apólice, especialmente a Tokio Marine, anunciam a criação de um pretenso "Fundo de Ajuda Humanitária".

Todavia, para ter direito a participar do mencionado Fundo, as vítimas e/ou familiares das vítimas da tragédia precisam outorgar "Termo de Quitação de Responsabilidade" pelo acidente - o que é um verdadeiro absurdo!

Para o Ministério Público Federal, aliás, o mencionado Termo *"apresenta diversas cláusulas abusivas [...]. Como um pagamento humanitário pode estar condicionado a familiares e vítimas abrirem mão de todos os direitos em relação às indenizações devidas, renunciarem a todas as ações que tenham ajuizado no Brasil e em outros países? Esse fundo supostamente humanitário, de humanitário não parece ter quase nada. Ele é uma tentativa de transação, de resolver essa situação por um valor abaixo da própria apólice mínima que foi contratada com a empresa LaMia, e, a partir disso, exonerar a seguradora e resseguradora, corretora e demais envolvidos nesse caso [...] não há nada de humanitário ali; há uma transação para tentar evitar o pagamento de um valor superior, em uma ação judicial, em alguma demanda em algum país".*

Percebe-se, claramente, que o retrocitado Termo de transação de "assistência humanitária" não passa de um expediente "maroto" da seguradora Bisa e da resseguradora Tokio Marine para evitar futuros questionamentos judiciais por parte das vítimas e dos familiares das vítimas.

Fica muito claro que, para além do aspecto financeiro, pois o valor proposto de indenização é inferior ao valor da apólice vigente, há uma nítida intenção de fugir às responsabilidades civis decorrentes da tragédia com o voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, uma vez que a seguradora, as corretoras e as resseguradoras envolvidas participam diretamente da confecção de uma apólice de seguro "arranjada" sob medida para que a mencionada companhia aérea pudesse voltar a operar.

Portanto, diante de todo o exposto, reitera-se que não restam mínimas dúvidas de que a seguradora Bisa, a resseguradora Tokio Marine e as corretoras AON UK e Estratégica devem indenizar as vítimas e/ou familiares das vítimas do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, contratual e extracontratualmente.

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

O SISTEMA DE SEGURO E RESSEGURO TINHA CONHECIMENTO DAS OPERAÇÕES DA LaMia SRL

As investigações da CPICHAPE apontam, claramente, no sentido de que todos os atores envolvidos na colocação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL tinham pleno conhecimento das operações da mencionada empresa, notadamente o transporte regular de equipes de futebol por toda a América do Sul, especialmente a Colômbia.

Aliás, tal constatação resta muito bem evidenciada nas análises documentais e depoimentos prestados à CPICHAPE, todos eles acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

Nesse contexto, chama a atenção a participação efetiva da corretora AON UK, que, durante todo o procedimento de negociação das apólices de seguro da companhia aérea LaMia SRL, especialmente a última, funciona ora como representante da resseguradora líder Tokio Marine, ora como *"advisor"* (orientador) da retrocitada companhia.

Conforme explicitado na esquematização logo no início deste Parecer, a corretora AON UK intermedeia todas as negociações havidas quando da colocação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL. Para tanto, conta com a colaboração da corretora boliviana Estratégica, antiga corretora AON Bolívia.

A propósito dessa relação entre as corretoras Estratégica e AON UK, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez o seguinte registro:

> *Estratégica, explico melhor... AON foi ilegalizada, de alguma maneira, com alguns problemas na Bolívia. E como AON teve que sair da Bolívia e tinha negócios na Bolívia, contrata a Estratégica como sua representante. Eu tenho os cartões do Sr. Londoño. E essas pessoas com a aon.com. Eles são aon.com. Londoño é um AON. Estratégica é um AON da Bolívia, mas sem o nome AON, porque a AON não podia estar lá, pois havia algum problema anterior. Não sei qual seria. O Sr. Londoño é AON, não é outro. Não é que a Estratégica seja diferente da AON, é um representante, é uma*

> *extensão da AON, como a Bisa, que prestou certificado para ir entregar ao seguro, porque a lei boliviana exige que seja uma seguradora boliviana que faça isso. É a AON! São bonecos?* – **Ricardo Albacete**

Pois bem, dada a relevância dessa constatação para a presente investigação da CPICHAPE, uma vez que corrobora o fato de que todos os atores envolvidos na colocação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL estavam plenamente cientes da incompatibilidade das operações da mencionada empresa com os termos da apólice contratada, mas que, mesmo assim, concordaram com a colocação do seguro, possibilitando a retomada das operações da citada empresa e, consequentemente, a ocorrência do acidente, registra-se uma sequência de episódios, onde o tema "transporte de equipes de futebol" é, reiteradamente, tratado.

Tudo começa em 28 de julho de 2015, quando Loredana Albacete informa à Simon Kaye, corretor da AON UK, que a companhia aérea LaMia SRL recebeu autorização para operar como companhia aérea de voo charter não regular.

Loredana Albacete indaga Simon Kaye sobre qual seria a melhor forma de assegurar os riscos da sua operação como charter não regular e cita que foram requisitados, por um time de futebol, para voar em três jogos no Brasil. Registra ainda que teriam sido sondados para outras três partidas de futebol em diferentes locais entre Paraguai, Brasil e Bolívia.

Percebe-se, portanto, que, ao menos desde julho de 2015, a corretora AON UK tem pleno conhecimento do transporte de equipes de futebol pela companhia aérea LaMia SRL, sua cliente.

No dia seguinte, em 29 de julho de 2015, Simon Kaye, corretor da AON UK e principal negociador das apólices de seguro da companhia aérea LaMia SRL, informa a Loredana Albacete que iria conversar com os resseguradores a respeito do transporte de equipes de futebol pela empresa aérea LaMia SRL, uma vez que eles poderiam ficar desconfortáveis em razão dos altos custos que teriam que assumir no caso de sinistro.

> *[...] Por fim, em relação às equipes esportivas, precisamos garantir que as seguradoras [resseguradoras] estejam cientes dessa exposição e obter sua autorização antes do início dos contratos/voos. Como você perceberá, as seguradoras [resseguradoras] podem se sentir desconfortáveis com determinadas equipes esportivas de alto nível devido aos pagamentos que se espera em caso de perda. Se você puder fornecer detalhes sobre a equipe em particular, informaremos às seguradoras [resseguradoras] e garantiremos que não haja problemas e que a cobertura esteja em pleno vigor e efeito.* – **Simon Kaye**

De igual modo, portanto, ao menos desde julho de 2015, os resseguradores da apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL, em especial o ressegurador líder Tokio Marine, tinham pleno conhecimento do transporte de equipes de futebol pela mencionada empresa.

Pois bem, em 15 de janeiro de 2016, Loredana Albacete volta a conversar com Simon Kaye, corretor da AON UK. Informa que ainda não tinha condições de efetuar o pagamento das parcelas vencidas, relativas ao seguro 2015/2016, mas que gostaria de reativar a cobertura da aeronave CP 2933, uma vez que estavam negociando dois voos para a equipe de futebol do Olímpia do Paraguai. Segundo Loredana Albacete, o primeiro voo seria para a Venezuela, no dia 10 de fevereiro de 2016, e o segundo voo seria para o Equador, no dia 06 de março de 2016.

Registra-se, por oportuno, que, por ocasião dessa tratativa, a apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL estava suspensa.

Loredana Albacete comunica ainda que outros dois contratos similares estavam sendo negociados, mas que somente a aeronave CP 2933 estava em condições de aeronavegabilidade. Ao final da mensagem, Loredana Albacete avisa que enviaria o contrato de voo firmado com a equipe do Olímpia do Paraguai para revisão da AON UK.

Simon Kaye, por sua vez, após receber o contrato de voo, procede a novo cálculo de prêmio para reativar apenas a cobertura da aeronave CP 2933 e pontua que conversaria com os resseguradores a respeito dos times de futebol, tendo em vista os riscos envolvidos.

Constata-se, portanto, que o assunto relativo ao transporte de equipes de futebol é levado novamente aos

resseguradores da apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL.

Três dias depois do último contato, em 18 de janeiro de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, apresenta o novo cálculo de prêmio para reativar a apólice de seguro da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, sob a modalidade *"Full Flight Risks"*, ou seja, cobertura "completa de voo".

Mais uma vez, Simon Kaye informa a Loredana Albacete que teria que discutir com os resseguradores acerca do transporte de times de futebol, visto ser esse um risco sensível, mas que, de qualquer forma, isso só ocorreria após o pagamento dos prêmios pendentes da apólice de seguro anterior.

> *[...] Precisaríamos consultar as seguradoras [resseguradoras] para discutir o risco da equipe esportiva, pois isso pode ser um assunto delicado. Ajudaria se você pudesse informar o número de passageiros esperado nos voos e a equipe esportiva envolvida, ou seja, é [sic] o time de futebol? Infelizmente, nossas mãos estão atadas e não poderemos discutir isso com as seguradoras [resseguradoras] até que o prêmio seja liquidado, sendo as parcelas 3 e 4.* – **Simon Kaye**

Verifica-se, mais uma vez, portanto, que o assunto relativo ao transporte de equipes de futebol pela companhia aérea LaMia SRL é levado aos resseguradores da apólice de seguro da citada empresa.

Pois bem, no dia seguinte, em 19 de janeiro de 2016, Loredana Albacete e Simon Kaye, corretor da AON UK, voltam a se falar. Loredana Albacete informa que o Olímpia do Paraguai era um time de futebol sem expressão, comparado a uma equipe de faculdade de Londres.

> *O time em questão é um time de futebol de pouca projeção. Eles seriam o equivalente latino de um time universitário.* – **Loredana Albacete**

Simon Kaye, por sua vez, procede à revisão do contrato de voo firmado entre a equipe do Olímpia do Paraguai e a companhia aérea LaMia SRL e propõe um limite contratual de "responsabilidade civil" de até 250 milhões de dólares, além de cobertura para o "casco" da aeronave e para o caso de "guerra e afins".

> *Com base no exposto, podemos aconselhar que não teríamos preocupações sobre a cobertura e os limites exigidos e que as apólices (uma vez reintegradas) estariam em conformidade. Teríamos apenas uma consulta relacionada ao requisito de passivos de guerra (cobertura de riscos de guerra e aliados), conforme o parágrafo 9c.*
>
> *Embora a apólice forneça passivos de guerra de até USD 300 milhões para responsabilidade de passageiros, terceiros são limitados a USD 150 milhões. Não imaginamos que isso seja um problema; no entanto, se a equipe esportiva fizer uma solicitação específica de um limite de USD 300 milhões para esta cobertura, podemos providenciar uma apólice em excesso para garantir que você cumpra totalmente os requisitos deles.* – **Simon Kaye**

Percebe-se, portanto, que a corretora AON UK volta a tomar conhecimento de mais detalhes acerca das operações da companhia aérea LaMia SRL, notadamente, quanto ao transporte de equipes de futebol. A referida corretora recebe, inclusive, o contrato de voo firmado com a equipe de futebol do Olímpia do Paraguai para revisá-lo.

Na sequência, em 30 de março de 2016, Loredana Albacete informa a Simon Kaye, corretor da AON UK, que tinha uma aeronave em condições de aeronavegabilidade, a CP 2933. Comunica ainda que dispunha de um contrato de voo, a ser realizado no dia 10 de abril de 2016, para uma equipe de futebol. O voo sairia da Bolívia e iria até a cidade de Valera, na Venezuela, retornando à Bolívia em 13 de abril de 2016.

Loredana Albacete comenta, inclusive, que estavam buscando contratos de mais longo prazo, mas que, nesse meio tempo, existiam várias opções de contratos como esse. Nesse contexto, ressalta que haveria vários jogos da Copa Sul-americana por acontecer e que eles seriam candidatos perfeitos para esses voos.

Ao final da mensagem, Loredana Albacete usa o seguinte argumento: *"não podemos operar sem seguro e não podemos pagar o seguro se não operarmos"*.

> *[...] Agora temos uma aeronave habilitada e um contrato para operar. Este contrato inicial é apenas para um voo. Transportaríamos uma equipe de futebol da Bolívia para a Venezuela e de volta para a Bolívia. Estamos trabalhando na*

> *assinatura de um contrato de operação para um período mais longo, mas nesse meio tempo temos várias opções para assinar esse tipo de contatos de viagem única. A Copa Sul-Americana tem muitos jogos próximos e somos os candidatos perfeitos para transportá-los. Portanto, nossa situação atual é que não podemos operar sem seguro e não podemos pagar se não operarmos.* – **Loredana Albacete**

Observa-se, portanto, que, justamente a partir desse momento, o assunto relativo ao transporte de equipes de futebol pela companhia aérea LaMia SRL passa a ser rotineiro nos contatos subsequentes com a corretora AON UK, sempre na pessoa de Simon Kaye.

Pois bem, em 01 de abril de 2016, Loredana Albacete volta a insistir na proposta anteriormente feita de um seguro por viagem e ressalta ser essa uma grande oportunidade, pois o seu cliente "manejava" todos os times de futebol. Comunica que os jogos estariam começando e que eles, companhia aérea LaMia SRL, não gostariam de perder essa oportunidade.

> *Detesto pressioná-lo com prazo, visto que adiei tantas respostas, mas não tenho opção. Na verdade, precisamos assinar o contrato na segunda-feira para a viagem no dia 10 de abril de 2016. E precisamos de um certificado de seguro para processar as licenças e liberar a aeronave com as autoridades. Espero que você possa entender. Esse cliente é um excelente potencial para nós. Eles trabalham com todas as equipes de futebol e a temporada de jogos está começando. Ficaríamos muito tristes em passar esta oportunidade.* – **Loredana Albacete**

Portanto, mais uma vez, a corretora AON UK, na pessoa de Simon Kaye, toma conhecimento acerca das pretensões da companhia aérea LaMia SRL em transportar equipes de futebol por toda América do Sul, incluída a Colômbia.

No dia seguinte, em 02 de abril de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que a colocação de uma nova apólice de seguro dependeria do pagamento das pendências anteriores. Aproveita a oportunidade para pedir mais informações sobre o voo contratado pela companhia aérea LaMia SRL, a exemplo da quantidade de passageiros e dos termos do contrato.

> *[...] Como você sabe, precisaremos apresentar uma proposta com relação à dívida aceitável para a seguradora [resseguradora] antes que ela considere aceitar a cobertura novamente. Nesse meio tempo, você tem um contrato de fretamento disponível para que possamos verificar os requisitos do seguro? Além disso, neste momento, você pretende fornecer cobertura para apenas uma das aeronaves que serão usadas para o fretamento (e não para a frota toda)? Também estaríamos interessados em saber se o afretador utilizaria apenas um número limitado de assentos disponíveis – por exemplo, apenas 50 do total de 95? Isso pode nos dar algumas opções, se precisarmos abordar novos mercados para apoiar esse risco.* – **Simon Kaye**

Na sequência, em 05 de abril de 2016, Loredana Albacete comunica a Simon Kaye, corretor da AON UK, que poderia pagar o prêmio pendente do seguro, no valor de USD 134.898,58 (relativo às parcelas vencidas em 27 de setembro e 27 de dezembro de 2015), em

duas vezes - uma no final de abril e outra no final de maio de 2016, respectivamente.

Loredana Albacete informa ainda que o cliente é a equipe de futebol Club Strongest da Bolívia e envia o contrato de voo firmado pela companhia aérea LaMia SRL para a análise da AON UK. Registra também que, em princípio, gostaria de restabelecer apenas a cobertura da aeronave CP 2933, sob a modalidade *"per trip based"*, ou seja, seguro por viagem.

Ao final da mensagem, Loredana Albacete ressalta que existiriam mais três contratos similares em negociação para o mês de abril de 2016.

> *[...] Temos um contrato que estou enviando em anexo. [...] estas são as cláusulas de interesse do seguro na minha opinião:*
>
> *Cláusula 2: A LaMia fornecerá o seguro obrigatório, incluindo responsabilidade e cobertura para todos os ocupantes.*
>
> *Cláusula 9: O Clube Strongest terá 88 assentos disponíveis e a possibilidade de transportar até 31 toneladas de carga.*
>
> *A LaMia disponibilizará 8 tripulantes para a operação. O voo para Valera será em 10 de abril de 2016 às 10h e o retorno em 13 de abril de 2016. Não está especificado no contrato, mas a aeronave permanecerá no aeroporto de Valera de 10 a 13 abril. Nós adquirimos a empresa de assistência em terra para proteger a aeronave. A aeronave já ficou várias vezes antes neste aeroporto e o conhecemos muito bem. O plano de voo e outros documentos encontram-se em anexo.*

> *Idealmente, gostaríamos de restabelecer o seguro operacional completo para apenas uma aeronave CP 2933 [sic]. [...] No entanto, se não conseguirmos cumprir o pagamento necessário para restabelecer o seguro operacional completo do CP 2933, a segunda opção seria adquirir um seguro por viagem. Assim, solicitamos que você veja a possibilidade de emitir seguro apenas para esta viagem [...] Há mais três contratos para o mês de abril em andamento (principalmente viagens do Brasil à Bolívia). Estamos muito confiantes de que iremos obtê-los. Acreditamos que estamos sendo testados com este primeiro para a Valera.* – **Loredana Albacete**

Constata-se, mais uma vez, portanto, que a corretora AON UK, na pessoa de Simon Kaye, recebe o contrato de voo firmado pela companhia aérea LaMia SRL para analisá-lo, sendo que, dessa vez, o contratante da citada empresa aérea é a equipe de futebol The Strongest da Bolívia.

Pois bem, ainda no dia 05 de abril de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, informa o valor aproximado das pendências financeiras relativas ao prêmio da apólice 2015/2016, algo em torno de 50 mil dólares.

Simon Kaye comunica ainda que havia revisado o contrato de voo com o Club Strongest da Bolívia, não encontrando exigência alguma quanto aos limites do seguro. Desse modo, Simon Kaye sugere a adoção dos limites impostos pelo próprio cliente e pelas leis da Venezuela; limites esses, aliás, inferiores aos que vinham sendo, até então, praticados nas outras apólices de seguro, ou seja, 300 milhões de dólares.

> *[...] Em relação ao contrato, analisamos e não parece haver requisitos específicos relacionados ao Seguro mantido pela LaMia. Particularmente, pra nós seria o limite de responsabilidade que eles exigem, e também as autoridades da Venezuela. Você poderia esclarecer? A apólice tinha um limite de USD 300 milhões. Isso atende a todos os requisitos das partes; no entanto, gostaria de oferecer opções de preços para limites de acordo com o contrato, para que você possa decidir como proceder.* – **Simon Kaye**

Percebe-se, portanto, que é justamente nesse momento que a corretora AON UK, na pessoa de Simon Kaye, apresenta a sugestão de alteração do limite de cobertura de "responsabilidade civil" da apólice de seguro que viria a ser colocada para a companhia aérea LaMia SRL, apesar de plenamente ciente da pretensão da citada empresa aérea de transportar equipes de futebol por toda a América do Sul.

Em 06 de abril de 2016, Loredana Albacete propõe um prêmio de no máximo 170 mil dólares para cobertura completa da aeronave CP 2933, abrangendo "casco" e "responsabilidade civil". Aproveita para informar que estavam fechando mais três contratos com times de futebol.

Na sequência, Simon Kaye, corretor da AON UK, informa a Loredana Albacete que os resseguradores não haviam aceitado a proposta de 170 mil dólares e apresenta cotação da resseguradora AIG para cobertura de 50 milhões de dólares de "responsabilidade civil" e 4,8 milhões de dólares de "casco", ao custo de 333 mil dólares de prêmio.

Loredana Albacete entende a proposta absurda.

Nota-se, portanto, que, quando da colocação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL, o custo financeiro do prêmio é o que efetivamente prevalece e, consequentemente, determina a negociação. Os riscos das operações da citada companhia aérea simplesmente são deixados de lado.

Nesse contexto de negociação, ainda no dia 06 de abril de 2016, Maria Daniela, corretora da Estratégica, antiga AON Bolívia, apresenta a Loredana Albacete uma cotação alternativa, obtida pelo próprio Simon Kaye, corretor da AON UK, de cobertura de 50 milhões de dólares, apenas para "responsabilidade civil", e prêmio de 120 mil dólares. Registra-se que a cotação apresentada por Maria Daniela não cobria o "casco" da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

De imediato, Loredana Albacete aceita a proposta apresentada pela corretora Estratégica e endossada pela corretora AON UK. Aproveita a ocasião para informar que havia conseguido as aprovações da Venezuela e da Bolívia para o jogo da equipe do Club Strongest, a ser realizado no dia 10 de abril de 2016, mesmo sem os certificados de seguro. Loredana Albacete solicita ainda a inclusão de cobertura para "tripulação/pilotos" e para o caso de "guerra e afins" na proposta de seguro apresentada.

Ao final da mensagem, Loredana Albacete questiona se haveria a possibilidade de se reduzir a cobertura de "responsabilidade

civil" para 25 milhões de dólares. Cita, inclusive, que esse limite de 25 milhões de dólares era praticado por toda a América do Sul e, nesse caso, indaga se o custo do prêmio poderia ser reduzido.

Verifica-se, mais uma vez, portanto, que pouco importava aos negociadores da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL uma adequada avaliação dos riscos operacionais da citada empresa e, por conseguinte, uma justa cobertura securitária. Tal descaso fica muito evidente quando Loredana Albacete sugere a redução do limite de "responsabilidade civil" para 25 milhões de dólares e a corretora AON UK simplesmente não se posiciona a respeito.

Pois bem, continuando ainda no dia 06 de abril de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, registra que formalizaria o contrato de cobertura securitária, conforme orientações passadas por Loredana Albacete, assim como iria verificar se haveria diminuição no custo do prêmio do seguro pela redução da cobertura de "responsabilidade civil" para 25 milhões de dólares. Informa ainda que, assim que tivesse uma posição definitiva dos resseguradores de Londres, orientaria a corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, sobre a emissão da nova apólice de seguro e dos certificados.

Portanto, mesmo ciente das pretensões da companhia aérea LaMia SRL em transportar equipes de futebol por toda a América do Sul, a corretora AON UK concorda com a colocação de uma apólice de seguro completamente incompatível com tais operações. Ademais,

ainda que a solicitação de revisão do limite de "responsabilidade civil" tenha partido de Loredana Albacete, a definição de tal limite é estabelecida e executada pelas corretoras AON UK e Estratégica.

No dia seguinte, em 07 de abril de 2016, Jorge Lodoño Pinto, gerente geral da corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, informa a Loredana Albacete que estava solicitando os limites da apólice 2016/17, com base nas regras da *Federal Aviation Administration – FAA*. Diz ainda que a AON Aviation, a AON Benfield e a Seguradora Bisa estavam todos coordenados e que atuariam rapidamente, assim que confirmada a cobertura por Londres, ou seja, pelos resseguradores. Comunica também que Simon Kaye, corretor da AON UK, estava ciente dos limites.

> *[...] os limites que solicitamos estão em base à FAA, como digo, estamos pressionando, temos a AON Aviation, AON Benfield Argentina e Bisa Seguros coordenados – assim que tenham a confirmação de Londres, todos atuarão com celeridade. [...] Simon está a par dos limites. Esta manhã já conversamos com ele e, em conjunto, revisamos a página web da autoridade norte-americana.* **– Jorge Pinto**

Constata-se, portanto, que todos os atores envolvidos - seguradora, resseguradoras e corretoras - na colocação da última apólice de seguro para a companhia aérea LaMia SRL concordam com um contrato de seguro totalmente incompatível com o risco das operações da mencionada empresa aérea.

Pois bem, em 10 de abril de 2016, a apólice de seguro nº 2000046 é emitida, ao prêmio de US$ 165.504,18, com as seguintes informações: **(i)** Segurado: LaMia Corporation S.R.L. (não nomeia KiteAir como segurado adicional); **(ii)** Vigência: 10 de abril de 2016 a 10 de abril de 2017; **(iii)** Cobertura Principal: Responsabilidade Civil; **(iv)** Limites: Responsabilidade Civil de 25 milhões de dólares – limite único combinado; **(v)** Exclusões: Limites geográficos sujeitos à cláusula LSW617H, excluindo diversos países, entre eles Colômbia e Peru.

Portanto, a partir desse momento, a companhia aérea LaMia SRL passa a poder operar voos charter não regulares, amparada por uma apólice de seguro "arranjada" e totalmente desconexa da realidade fática de suas operações.

No dia seguinte, em 11 de abril de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, indaga Loredana Albacete sobre como teria sido o voo para a Venezuela. Certamente, fazia referência ao voo com o time de futebol The Strongest da Bolívia.

Loredana Albacete responde que foi tudo bem, mas que eles haviam perdido a partida. Complementa dizendo que a negociação com os outros times de futebol estava avançando bem.

Loredana Albacete envia, então, e-mail informando que iriam transportar a equipe do Rosário Central para um jogo em Medelín, na Colômbia. Maria Daniela, corretora da Estratégica, antiga AON Bolívia, confirma a aceitação dos resseguradores e solicita algumas informações adicionais.

Mais uma vez, portanto, resta confirmado que as corretoras AON UK e Estratégica, assim como as resseguradoras, incluída a Tokio Marine, têm pleno conhecimento do transporte de equipes de futebol pela companhia aérea LaMia SRL, inclusive, para a Colômbia. Percebe-se, ademais, que o procedimento de aviso prévio para superar a restrição geográfica da apólice de seguro está em pleno uso.

Pois bem, no dia 03 de agosto de 2016, Loredana Albacete informa a Simon Kaye, corretor da AON UK, que a companhia aérea LaMia SRL estava "estrangulada", mas que poderia pagar o prêmio do seguro de 2016/2017. Informa que iria efetuar voos para o Paraguai e, portanto, solicita aumento de cobertura, visto que as autoridades daquele país exigiam o cumprimento da Convenção de Montreal.

Simon Kaye, por sua vez, explica que não seria necessário, pois a Convenção de Montreal exigia uma cobertura de USD 15 milhões e a companhia aérea LaMia SRL possuía um seguro de USD 25 milhões, o que seria mais do que suficiente para cumprir a legislação paraguaia.

Observa-se, portanto, que a própria corretora AON UK ratifica que a última apólice de seguro por ela colocada atende perfeitamente a operação da companhia aérea LaMia SRL, mesmo tratando-se do transporte de equipes de futebol.

Em 14 de agosto de 2016, Loredana Albacete informa a

Simon Kaye, corretor da AON UK, que a companhia aérea LaMia SRL iria transportar um outro time de futebol para jogos na Venezuela e na Colômbia.

Todavia, Loredana Albacete comunica que a companhia aérea LaMia SRL precisaria ser mais flexível no preço dos contratos de voo e que, por isso, não poderia dar cumprimento a apólices de seguro com o nível de prêmio da que ela possuía. Desse modo, questiona se Simon Kaye havia avançado nas negociações com os resseguradores da empresa aérea Ecojet.

É a partir desse momento, portanto, que a companhia aérea LaMia SRL passa a apresentar dificuldades para honrar os compromissos relativos ao prêmio da última apólice de seguro "arranjada", revelando a completa insolvência da citada companhia aérea.

Em 13 de setembro de 2016, Loredana Albacete informa a Simon Kaye, corretor da AON UK, que, ironicamente, a última apólice de seguro excluía a Colômbia e o Peru, países esses fronteiriços à Bolívia, e comenta que havia conversado a respeito dessa cláusula de "exclusão geográfica" com a corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, tendo sido informada de que não haveria problema algum, caso a companhia aérea LaMia SRL comunicasse, previamente, toda vez que fizesse um voo sobre ou para esses países.

Loredana Albacete registra, então, que, quando a companhia aérea LaMia SRL fosse negociar a nova apólice de seguro,

a citada companhia gostaria de "olhar de perto" os países que seriam excluídos. Simon Kaye não faz comentário algum.

Constata-se, portanto, que a própria Loredana Albacete é orientada pela corretora Estratégica, preposta da corretora AON UK, no sentido de que a cláusula de "exclusão geográfica" da apólice de seguro "arranjada" não é um empecilho, desde que haja uma prévia comunicação do voo.

Pois bem, em 28 de setembro de 2016, Loredana Albacete informa a Simon Kaye, corretor da AON UK, que solicitou o cancelamento da última apólice de seguro à corretora Estratégica, antiga AON Bolívia, e sua substituição por uma outra com prêmio 50% menor. Pede ainda que volte à sistemática anterior de pagamento do prêmio em três vezes.

> *[...] nosso segundo pagamento pela apólice vence em 2 de outubro de 2016. Solicitamos à Estratégica o cancelamento desta apólice e a obtenção de oferta idêntica à atual, mas com cotação 50% menor. [...] Além disso Simon, se você puder nos ajudar, volte ao sistema de pagamento de 3 vezes ao ano que tínhamos antes. Isso realmente nos ajudaria muito. Atualmente, estamos pagando o prêmio em 2 prestações.* – **Loredana Albacete**

No dia seguinte, em 29 de setembro de 2016, Loredana Albacete volta a falar com Simon Kaye, corretor da AON UK. Comunica que a companhia aérea LaMia SRL havia realizado 156 deslocamentos aéreos, equivalentes a 180 horas de voo, entre abril de 2016 e 29 de setembro de 2016. Confirma ainda a intenção de manter apenas a

cobertura de "responsabilidade civil" para a aeronave CP 2933 na nova apólice de seguro.

> *[...] De abril até hoje fizemos 156 voos e isso equivale a cerca de 180 horas. [...] Confirmo que a aeronave para a [sic] gostaríamos de seguro é a CP 2933 (E2348) – a mesma segurada atualmente – e também que nossa intenção é continuar apenas com um seguro de responsabilidade. Seria útil o pagamento em 4 parcelas. [...] Nossa intenção é adicionar proteção de casco e guerra posteriormente a esta apólice de responsabilidade civil e incluir uma segunda aeronave.* – **Loredana Albacete**

Ato contínuo, Simon Kaye, corretor da AON UK, pede outras informações a Loredana Albacete e informa que tentaria negociar com os resseguradores o pagamento da cobertura em quatro parcelas. Comunica ainda que os resseguradores exigiam o pagamento mínimo de 80% do prêmio.

> *[...] Em relação ao parcelamento do prêmio, tentaremos negociar que a cobertura seja paga em quatro parcelas. [...] As resseguradoras também sujeitaram a apólice a um prêmio mínimo superior ao que você pagou até o momento (você pagou 50% do prêmio anual, mas o mínimo era 80%.* – **Simon Kaye**

Verifica-se, portanto, que a companhia aérea LaMia SRL, amparada por uma apólice de seguro "fajuta" e completamente incompatível com o nível de risco de suas operações, realiza nada menos do que 156 voos entre abril e setembro de 2016. Pior, todos os envolvidos na colocação da

última apólice de seguro têm pleno conhecimento das operações da companhia aérea LaMia SRL, notadamente, o transporte de equipes de futebol por toda a América do Sul, incluída a Colômbia.

Pois bem, em 05 de outubro de 2016, Loredana Albacete registra que, no mês anterior, havia levado a equipe esportiva "Vinotinto" da Venezuela para jogar na Colômbia, sem que tivesse havido problema algum com as permissões. Informa ainda que a companhia aérea LaMia SRL iria transportar a seleção boliviana de futebol para jogar em Natal/RN.

Percebe-se, portanto, que passa a ser rotineiro o transporte de equipes de futebol pela América do Sul, inclusive para a Colômbia, pela companhia aérea LaMia SRL.

Registra-se que a citada companhia aérea realiza treze voos para a Colômbia, apesar da cláusula de "exclusão geográfica" da última apólice de seguro "arranjada".

No dia 08 de outubro de 2016, Simon Kaye, corretor da AON UK, tendo em vista que os resseguradores não apoiaram uma nova apólice de seguro até a renovação da que estava em pleno vigor (10 de abril de 2017), apresenta, como alternativa ao cancelamento solicitado por Loredana Albacete, uma proposta de pagamento da segunda parcela do prêmio, que havia vencido em 02 de outubro de 2016, em duas vezes - uma em novembro de 2016 e outra em fevereiro de 2017, respectivamente.

Segundo Simon Kaye, o cancelamento da última apólice de seguro, inclusive, sairia mais caro para a companhia aérea LaMia SRL, uma vez que os resseguradores exigiram o pagamento mínimo de 80% do prêmio em vigor naquela ocasião.

Ao final da mensagem, Simon Kaye indaga se Loredana Albacete aceitaria a proposta apresentada para que ele pudesse passar as instruções necessárias à corretora Estratégica.

> *[...] A atual seguradora [resseguradora] principal reconfirmou que manteria o prêmio mínimo da apólice (sendo USD 80.000), caso a apólice fosse cancelada antes do seu vencimento natural. [...] eles informaram que, como consequência de recentes abordagens de outras companhias aéreas para cancelar e substituir suas apólices, eles [resseguradores] agora haviam decidido que apenas complementariam a cobertura na renovação e não no meio do período. Por isso, eles [resseguradores] revogaram os seus termos e não apoiarão uma apólice até a data de renovação, em 10 de abril de 2017. [...]*
>
> *Analisamos [Aon UK] os cálculos do prêmio de resseguro que sugerem que o cancelamento da apólice pode não ter gerado economia de prêmio no curto prazo. [...] Cancelar a apólice atual com o prêmio de USD 80.000 significaria pagar um adicional de USD 17.329 para cancelar a apólice [...]. Portanto, em teoria, o valor total para renovar a apólice agora seria USD 77.329. Por isso, seria mais barato para a LaMia continuar a liquidar a 2ª parcela de USD 62.671, com cobertura em vigor até 10 de abril de 2017.*
>
> *Embora a seguradora [resseguradora] atual não concorde em aceitar uma redução a médio prazo, informamos que precisariam*

aceitar datas de pagamento alteradas pelos 50% restantes do prêmio. Atualmente, o prêmio da seguradora [resseguradora] vence no dia 10 de novembro, no entanto, temos negociado que aceitam 25% no dia 10 de novembro e os restantes 25% no dia 10 de fevereiro de 2017.

Entendemos que você tenha solicitado que a apólice original fosse cancelada, no entanto, dada a posição do mercado atual, o plano de pagamento revisado seria interessante e, em caso afirmativo, as datas propostas seriam adequadas? Nesse caso, retornaremos à seguradora [resseguradora] na segunda-feira e solicitaremos o seu consentimento formal para isso. Iremos encaminhar à Estratégica as informações... – **Simon Kaye**

Na sequência, em 10 de outubro de 2016, Loredana Albacete pergunta a Simon Kaye, corretor da AON UK, quanto tempo a mais de cobertura a companhia aérea LaMia SRL teria, caso ela efetuasse o pagamento mínimo de 80% do prêmio. Informa ainda que discutiria com Ricardo Albacete, seu pai, a melhor estratégia para aquele momento.

Aliás, sobre esse ponto, Ricardo Albacete prestou o seguinte esclarecimento quando do seu depoimento à CPICHAPE:

E o que eu entendo é que ele [Simon Kaye] não pode cumprir com a sua promessa de quando começou a apólice. Ia durar seis meses e, depois, mudar para uma que estivesse melhor. Em seis meses, a gente arruma. Então, nos seis meses, ele não pode arrumar isso. Então, ele [Simon Kaye] começa a dizer: "Claro, se fizer, olha o que vai custar para você." Porque ele, na prática, não podia fazer ou não queria fazer ou não sei qual é o motivo. Ele [Simon Kaye] faz o que

convém a eles. Então, naquilo que eles podem tirar mais proveito...

Então, possivelmente... Isso é uma especulação da minha parte, claro. O que aconteceu foi... O Sr. Simon colocou as coisas de uma maneira complicada para a minha filha: "Não, não se preocupe. A gente divide em duas partes." Deixou de uma maneira mais fácil para que fosse conveniente para ela para ela não exigir que fosse mudado. O Simon se nega com estilo, não é? "Assim, olha, se você vai fazer, vai ficar mais caro, 80 pra aqui, 10 para lá." E, depois, claro, em outra correspondência que vocês devem ter, aparece perfeitamente onde eles dizem que eles não conseguem para quem enviar essa apólice... – **Ricardo Albacete**

Portanto, para além de revelar a completa insolvência da companhia aérea LaMia SRL, as mensagens retrocitadas explicitam que Ricardo Albacete, diferentemente do que alega sobre ter ficado afastado da companhia aérea LaMia SRL em 2016, ainda participa, efetivamente, das principais decisões envolvendo a mencionada empresa aérea naquele ano.

Pois bem, no dia 11 de outubro de 2016, as corretoras Estratégica e AON UK formalizam a Loredana Albacete a proposta para que a companhia aérea LaMia SRL mantivesse a apólice de seguro até o final do seu prazo, ou seja, 10 de abril de 2017. Para tanto, conforme mencionado anteriormente, a corretora AON UK propõe, inclusive, o pagamento da parcela pendente do prêmio, vencida em 02 de outubro de 2016, em duas vezes: em novembro/16 e em fevereiro/17, respectivamente.

Constata-se, portanto, que são as próprias corretoras Estratégica e AON UK que propõem a dilação do prazo para o pagamento da segunda parcela pendente do prêmio da última apólice de seguro "arranjada" para companhia aérea LaMia SRL. Uma das datas sugeridas, inclusive, é posterior à data do acidente.

No dia 18 de outubro de 2016, Loredana Albacete agradece a proposta apresentada pela corretora AON UK e questiona Simon Kaye, corretor da AON UK, se eles deveriam ficar preocupados em não pagar a última apólice de seguro vigente em dia. Indaga, inclusive, se não seria melhor efetuar, ao menos, parte do pagamento.

> *[...] Deveríamos nos preocupar em não pagar no prazo a apólice atual, que tem o pagamento mínimo exigido? Você não acha que devemos pagar agora uma parte pelo menos?* – **Loredana Albacete**

Observa-se, portanto, que Loredana Albacete aceita, mesmo que tacitamente, a proposta oferecida pela corretora AON UK de pagamento da segunda parcela do prêmio pendente em duas vezes. Desse modo, no momento exato do acidente, havia parcela do prêmio a vencer e, por isso, a companhia aérea LaMia SRL não poderia estar inadimplente.

Todavia, mesmo no caso da pretensa hipótese de inadimplência aventada pela seguradora Bisa para não reconhecer o sinistro, há que se registrar que a mencionada seguradora não comunica à DGAC a suposta mora da

companhia aérea LaMia SRL e, portanto, para todos os efeitos legais, a última apólice de seguro "arranjada" está vigente no instante do acidente.

Ainda em 18 de outubro de 2016, a companhia aérea LaMia SRL transporta o time da Associação Chapecoense de Futebol para realizar um jogo, pela Copa Sul-Americana, em Barranquilla, na Colômbia. Esse voo apresenta, inclusive, uma série de contratempos.

Todavia, não há registros de manifestação contrária alguma por parte da seguradora, das corretoras e das resseguradoras envolvidas na colocação da última apólice de seguro da citada empresa quanto à Cláusula de "exclusão geográfica". Nem tão pouco dos órgãos de controle aéreo.

É justamente por ocasião desse jogo em Barranquilla, na Colômbia, que a Associação Chapecoense de Futebol contrata, pela primeira vez, a companhia aérea LaMia SRL - amparada que estava por uma apólice de seguro "arranjada" e totalmente incompatível com o risco da operação.

Registra-se, ademais, que a corretora AON UK, descumprindo o dever de bem assessorar o seu cliente, não realiza a análise do contrato de voo firmado com a Associação Chapecoense de Futebol para verificar a compatibilidade com os termos da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL.

Em 10 de novembro de 2016, a companhia aérea LaMia SRL transporta a seleção argentina, inclusive com o jogador mais caro do mundo a bordo, Lionel Messi, para uma partida de futebol contra a seleção brasileira, pelas eliminatórias da Copa do Mundo, em Belo Horizonte, Minas Gerais.

Portanto, resta evidenciada, mais uma vez, a completa irresponsabilidade dos envolvidos na colocação da última apólice de seguro "arranjada" para a companhia aérea LaMia SRL.

Pois bem, em 28 de novembro de 2016, a companhia aérea LaMia SRL transporta, pela segunda vez, a equipe da Associação Chapecoense de Futebol para realizar uma partida, pela Copa Sul-Americana, em Medellín, na Colômbia.

Infelizmente, esse voo não é concluído.

Registra-se que, tanto nesta quanto na oportunidade anterior, a corretora AON UK não avalia a compatibilidade dos contratos de voo firmados citada empresa aérea com os termos da última apólice de seguro vigente.

Novamente, portanto, resta confirmado o completo e absurdo comportamento desidioso da corretora AON UK, assim como dos órgãos de controle aéreo.

Diante de todas as evidências ora relatadas, que atestam, sem sombra de dúvida, o pleno conhecimento, por parte dos atores

envolvidos na colocação da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL, acerca do o transporte reiterado de equipes de futebol por diferentes países da América do Sul, inclusive na Colômbia, amparado por uma apólice de seguro "fajuta" e desconexa dos riscos inerentes à atividade realizada, permitindo, com isso, o retorno às operações de transporte aéreo e, consequentemente, ensejando a ocorrência do acidente com a equipe da Associação Chapecoense de Futebol, não restam mínimas dúvidas acerca da responsabilidade da seguradora Bisa, das corretoras Estratégica e AON UK e do grupo de resseguradoras, especialmente a Tokio Marine, pela tragédia do voo CP 2933. Portanto, devem responder, contratual e extracontratualmente, pelas indenizações devidas.

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

SUSPEITA DE INGERÊNCIA INDEVIDA NO PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DA LaMia SRL

No curso das investigações da CPICHAPE, surge uma série de evidências acerca de supostas conexões políticas e empresariais do proprietário, de fato, da companhia aérea LaMia SRL, o senhor Ricardo Albacete, que podem, de alguma forma, ter "facilitado" o processo de certificação da mencionada empresa aérea na Bolívia.

Tais evidências constam de mensagens de e-mails,

depoimentos prestados e, principalmente, de matérias investigativas postadas na rede mundial de computadores, todos eles devidamente acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

Conforme já registrado anteriormente, no início de 2011, o empresário e político venezuelano Ricardo Albacete adquire quatro aeronaves da empresa CityJet Limited por intermédio da empresa Kite Air Corporation, sediada na China. De posse das aeronaves, Ricardo Albacete instala a companhia aérea LaMia CA na Venezuela.

A companhia aérea LaMia CA inicia, então, as operações no Estado de Mérida, na Venezuela. Criada após um acordo com o governo de Hugo Chávez para impulsionar o setor aéreo do país, a citada empresa é registrada como uma companhia de ciência e tecnologia.

Desse modo, a companhia aérea LaMia CA passa a contar com uma espécie de "ajuda política" para levantar recursos financeiros junto a um fundo de investimento que fora criado pelo governo chinês para estimular a economia venezuelana.

Sobre esse apoio, inclusive, Ricardo Albacete já havia prestado a seguinte declaração:

> *É uma empresa de todos os cidadãos de Mérida. Eu e minha família temos um capital inicial, com um apoio de um investimento chinês" [...] "É um chinês amigo de muito poder aquisitivo que conheci há alguns anos. Já tive empresas na China. Ele nos apoia um pouco com essa operação. Seu nome é Sam Pa e investe em Angola* – **Ricardo Albacete**

Ressalta-se, por oportuno, que as operações do empresário Sam Pa à frente de investimentos chineses pelo mundo o levam a sentar-se à mesa com diversos líderes mundiais como, por exemplo, o presidente do Zimbábue, Robert Mugabe, e o próprio Hugo Chávez.

Aliás, a propósito das conexões políticas do empresário chinês Sam Pa, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez os seguintes registros:

> *Seus negócios eram na África fundamentalmente. Era sócio... Na Inglaterra, sim. Ele é sócio de empresas muito grandes, empresas na Noruega... Não sei como se chama a petroleira na Noruega... Na Espanha, sim, tem, porque eu fazia negócios com ele na Espanha e na África. Na África, o senhor Sam Pa... É sócio em Londres. E Catoca, que é a terceira maior mina de diamantes da filha do Presidente, Isabel dos Santos... Não é mina Catoca, é sócio de Abramovic, que é o dono do time de futebol inglês Chelsea. e sócio de Macri, do Presidente Macri. [...] Esse senhor é meu amigo e eu o conheço bastante bem. Fez negócios com o Costner, que é genro de Trump, dono do 42 Wall Street.* – **Ricardo Albacete**
>
> *[...] quando ele se reunia na Venezuela com o Ministro da Defesa e com todas essas pessoas, eu dizia: eu não participo dessas reuniões, eu não aceito que você esteja com negócio com essas pessoas. E ele sempre me respeitou e dizia aos amigos: na Venezuela tem muito Peter Pan, Albacete.* – **Ricardo Albacete**

No entanto, a companhia aérea LaMia CA não obtém o Certificado de Operador Aeronáutico do governo da Venezuela e,

consequentemente, não opera nesse período.

O governador de Mérida à época, o chavista Marcos Díaz Orellana, dá todo o "apoio" ao projeto, mas é apontado por Ricardo Albacete como o responsável pelo atraso nos repasses de investimento público e na burocracia. Justamente, por isso, Ricardo Albacete, em meados de 2012, estabelece uma nova empresa no Caribe, a companhia aérea Aruba LaMia.

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 2013. Dessa vez, instala a companhia aérea no Estado de Nova Esparta, na Venezuela.

O governador local do Estado de Nova Esparta, o general Carlos Mata Figueroa, um dos mais destacados integrantes do então "núcleo duro" do chavismo, abraça o plano, mas a mesma situação, antes ocorrida em Mérida, se repete, ou seja, o investimento público chega em pequenas doses e a empresa não avança.

Aliás, sobre as duas tentativas fracassadas de instalar a companhia aérea LaMia CA na Venezuela, registra-se, por oportuno, que Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, relata que o verdadeiro motivo para o insucesso foi mesmo de corrupção, nestes termos:

> *Não foi aprovada a operação dela duas vezes, na Venezuela e em Aruba; não foi aprovada porque o ministro do sistema aéreo me*

pediu a participação [...] Assim, eu não aceitei. Eu não aceitei jamais nada, nenhum tipo de envolvimento com corrupção. E vocês sabem, vocês imaginam o que acontece no meu País. Por isso, esse mascote chavista... Vocês imaginam a estirpe. – **Ricardo Albacete**

Alguém me ligou de Margarita, um ministro amigo meu: "Estou assessorando aqui o governador de Margarita. M é de Mérida e é de Margarida também. Assim, nem alterei o nome da empresa. [...] Mas, claro, eu não me dispus a pagar ali os 20% de corrupção, de propina para o oficial. Infelizmente, então, me mandaram suspender. Quer dizer que, quando suspenderam pela terceira oportunidade, a segunda vez lá na Venezuela, juntamente com esse meu amigo, o chinês, a quem eu me ofereci para que ele trabalhasse comigo. – **Ricardo Albacete**

Pois bem, diante dessa situação, Ricardo Albacete desiste das operações na Venezuela e constitui a companhia aérea LaMia SRL na Bolívia em 18 de setembro de 2014. Os pilotos Miguel Quiroga e Marco Venegas são colocados como sócios da empresa. O general Gustavo Gamboa é indicado representante legal da companhia.

Registra-se, por oportuno, que Miguel Quiroga, um dos sócios fictícios da companhia aérea LaMia SRL, que, infelizmente, veio a falecer no acidente do voo CP 2933, era genro do ex-senador boliviano Roger Pinto Molina.

A propósito desse fato, aliás, o ex-jogador Neto confirmou, em depoimento prestado na CPICHAPE, que o piloto da companhia aérea LaMia SRL, Miguel Quiroga, havia mencionado o seu parentesco com um político da Bolívia, nestes termos:

> *Eu, o falecido Gil, o Bruno Rangel e o Ananias. Sentamos com o piloto e eu me lembro dele falar coisas referentes à política, que tinha um parente dele que estava no Brasil, porque o Governo boliviano tinha alguma coisa contra um parente dele, não sei se era Deputado, ou Senador, eu não sei o que era, e aquilo ali me marcou muito.* **- Neto**

Na sequência, ao final daquele ano de 2014, após a internalização dos aviões da companhia aérea LaMia SRL na Bolívia, o empresário Ricardo Albacete firma contrato de arrendamento da aeronave CP 2933, com vigência até 01 de janeiro de 2016.

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.

Aproximadamente seis meses depois, no final de julho de 2015, a companhia aérea LaMia SRL obtém, finalmente, o Certificado de Operador Aéreo do governo boliviano. A partir desse momento, a citada empresa passa a poder operar voos charter não-regulares, doméstico e internacional, de transporte de passageiros, carga e correio.

Cita-se que o Certificado de Operador da companhia aérea LaMia SRL é expedido em 31 de julho de 2015, com data de vigência "indefinida", e leva a assinatura do general de brigada aérea Edgar Pereyra Quiroga, que, inclusive, aparece no documento como diretor executivo da DGAC, órgão de controle aéreo boliviano.

Pois bem, mas o que poderia ter acontecido em 2015, diferentemente do que ocorreu nas três situações anteriormente frustradas, para que a companhia aérea LaMia SRL conseguisse o Certificado de Operador Aéreo do governo boliviano?

O fato concreto é que o diretor geral da companhia aérea LaMia SRL, o general aposentado da Força Aérea boliviana, Gustavo Gamboa, é pai de Gustavo Villegas, que era justamente o diretor de Registro Aeronáutico Nacional da DGAC, órgão esse responsável pela fiscalização dos voos e pela certificação das aeronaves na Bolívia.

Nesse contexto, há, inclusive, a suspeita de que Gustavo Villegas tenha "facilitado" a emissão da licença para que a companhia aérea LaMia SRL pudesse operar voos charter não-regulares na Bolívia.

Acerca dessa suspeita, aliás, a Procuradoria Geral da Bolívia informa que o retrocitado diretor da companhia aérea LaMia SRL, Gustavo Gamboa, havia solicitado, em 2014, permissão para importar o avião AVRO RJ 85 CP 2933, justamente aquele que acidentar-se-ia meses depois, e a obteve de seu próprio filho, Gustavo Villegas, que, justamente naquela oportunidade, era o diretor do Registro Aeronáutico Nacional da DGAC.

Ademais, ainda a propósito dessa relação familiar, o então vice-Presidente da Bolívia, Álvaro García Linera, denunciou que uma "negociata" de funcionários da DGAC permitiu à companhia aérea LaMia SRL obter o Certificado de Operador Aéreo na Bolívia, nestes

termos:

> *Foi uma negociata de funcionários intermédios, que jamais nos comunicaram, porque sabiam que íamos negar a autorização [...] houve negligência, desconhecimento das normas e condução arbitrária da capacidade de decisão do Estado [...] o caso da DGAC está claro, estamos diante de funcionários que usaram seu cargo para fazer negócios pessoais. É um delito e deu lugar a um crime. Essas coisas não podem voltar a se repetirem.* – **Álvaro Linera**

Sobre esse fato, inclusive, o próprio Ministério Público Federal registra que *"[...] na reunião que houve com a Fiscalia boliviana, colombiana, acho que esse fato foi mencionado e havia uma atuação, inclusive, da Fiscalia boliviana em relação a essa pessoa, o filho, não é? Ele ocupava um cargo de gestão nessa agência boliviana e havia uma investigação, não sei se ele havia sido, não posso afirmar... Mas houve uma atuação da Fiscalia naquele momento em que foram detidos os sócios da LaMia. Não sei se ele não esteve envolvido nessa situação, mas parece que havia esse grau de parentesco".*

Outrossim, um dos advogados das vítimas do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, quando prestou depoimento à CPICHAPE, registrou que realmente existia algo muito suspeito por detrás da certificação da citada empresa aérea na Bolívia, nestes termos:

> *Nós sentamos lá em uma sala, com o Albacete primeiro; depois, conversamos com o Marco Rocha. O que nós pressionamos na primeira vez, e eu pressionei na segunda, ele teria que ter dito,*

porque a pergunta era: quem é que colocou? E ele fala com todas as letras, há e-mail inclusive: "Eu ia atrás de jogos e eu ligava". [...]

Sinceramente, nós não acreditamos nisso; nós não acreditamos. Há alguma coisa por trás, porque lá na Bolívia, inclusive, fala-se muito claramente que o ex-Vice-Presidente – ah, eu esqueci o nome, o ex-Vice-Presidente da Bolívia – é o dono real, com o Albacete, da LaMia. Também é outro que está com problemas sérios lá, e o Marcos não nos contou. [...]

"Albacete, fale, quem é que estava por trás?", para tentarmos descobrir se teríamos a possibilidade de mais algum responsável. Eles estão fechados, mas, sinceramente, é a minha opinião, não sei a do Marcel, jogo para você, mas a minha opinião é de que eles não falam a verdade nesse ponto. - **Josmeyr Oliveira**

A própria Loredana Albacete deixa transparecer uma suposta "entrada" que a companhia aérea LaMia SRL "desfrutava" na DGAC, quando encaminha mensagem a Simon Kaye, corretor da AON UK, no início de 2016, para justificar o não pagamento do prêmio do seguro, nestes termos:

Caro Simon, infelizmente, não poderemos efetuar o pagamento amanhã. Se isso significa o cancelamento do seguro, nós entendemos. Como atualização em nossa situação, a empresa com a qual estamos negociando alegou que o acordo não possuía o apoio das autoridades bolivianas e que esse era o motivo para não fecharem o negócio.

Temos conversado com o diretor da autoridade boliviana [DGAC], que foi nomeado em 30 de dezembro de 2015. Ele costumava ser o segundo no comando e avisou que seu antecessor não queria assinar

um acordo tão próximo de ser transferido para uma área diferente.

O diretor recém-nomeado [DGAC] está muito comprometido em ajudar o projeto LaMia. Ele apoiará a negociação e receberemos o pagamento. Isso nos tornará financeiramente sólidos novamente e significará que iniciaremos as operações. – **Loredana Albacete**

A propósito desse contexto de relações mal explicadas, cita-se ainda que o ex-embaixador boliviano Joaquín Dabdoub Álvarez, igualmente já falecido, foi apontado como parceiro oculto de Ricardo Albacete na Bolívia.

Pois bem, em 2015, após obter o Certificado de Operador Aéreo na Bolívia, o político e empresário Ricardo Albacete se transfere para a Espanha, todavia mantém as operações da companhia aérea LaMia SRL a cargo do piloto Miguel Quiroga, sob a supervisão de Loredana Albacete, sua filha.

No país europeu, Ricardo Albacete passa a fazer lobby para os negócios da empresa China Sonangol, gigante chinesa do setor de petróleo, com sede em Angola. Um dos principais executivos da China Sonangol, Xu Jinghua, mais conhecido pelo nome Sam Pa, preso por corrupção em 2015, foi figura-chave na criação da companhia aérea LaMia CA nos idos de 2011.

Com relação à prisão do empresário chinês Sam Pa, vale registrar que tal acontecimento altera completamente os planos de Ricardo Albacete, como segue:

Então, o que acontece é que, em outubro, novembro e dezembro de

> *2015, bom, como eu fiz o meu trabalho, tive os aviões na África, montei negócios em Portugal, montei negócios na Espanha, e agora acontece que os aviões estão presos e eu vai [sic] ficar com tudo montado? Eu montei os hangares para as minhas operações. Eu estava na Turquia e mandei dois hangares para Madagascar e outro para Serra Leoa. Eu trabalhava com os presidentes dali. Eles me conheciam. Eu trabalhava com os Presidentes, eu almoçava com as esposas e eu trabalhava com muitos projetos de desenvolvimento econômico com os chineses.* – **Ricardo Albacete**

Na verdade, Ricardo Albacete e Sam Pa, antes mesmo de a companhia aérea LaMia SRL obter o Certificado de Operador Aéreo na Bolívia, em meados de 2015, já tinham acordado a venda das aeronaves. A ideia original passava pela obtenção do certificado de aeronavegabilidade na Bolívia e vender as aeronaves para o empresário chinês. Desse modo, as aeronaves passariam a operar no continente africano, mas sob bandeira boliviana.

Sobre esse plano, aliás, Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, fez o seguinte registro:

> *Ele [Sam Pa] trabalhou num país que falava português, na Angola, lá na África, São Tomé e Príncipe, todos esses países que falavam espanhol – espanhol e português são muito próximos –, e ele tinha muita confiança comigo. Eu gostaria de viver na Venezuela, mas quando a situação ficou assim e todo o meu patrimônio já estava comprometido naqueles aviões, então eu fui falar com ele e disse para ele: "Ó, eu já não dou conta mais de levar adiante com esses aviões, eu já gastei uma fortuna e já perdi meu patrimônio todo". E ele me falou: "Ah, então vem trabalhar comigo, e eu vou comprar os*

aviões e a gente segue junto". – **Ricardo Albacete**

Nesse contexto, compete ressaltar, inclusive, que a própria manutenção das aeronaves da companhia aérea LaMia SRL, em 2015, já vinha sendo realizada com recursos adiantados pelo próprio Sam Pa, em razão da venda já previamente acordada, como segue:

> *Não me lembro se coloquei dinheiro porque o dinheiro do Sam Pa, esses US$ 2,3 milhões foram investidos em manter a operação de LaMia Corporation, no sentido fundamentalmente de que eu tinha que terminar os aviões. O problema grave é que a LaMia Corporation tinha os meus aviões alugados. Os aviões estavam sendo arrumados, estavam na fase de manutenção. O dinheiro que estava ajudando na manutenção era mandado para a LaMia e a LaMia fazia a área de manutenção.* – **Ricardo Albacete**

No entanto, com a prisão do empresário chinês Sam Pa, por corrupção, em 2015, o negócio anteriormente acordado não vai adiante e Ricardo Albacete se vê obrigado a permanecer com as aeronaves. Para que não ficassem encostadas, uma vez que dispunha do Certificado de Operador Aéreo boliviano, Ricardo Albacete resolve renovar o arrendamento das aeronaves para a companhia aérea LaMia SRL. Todavia, Ricardo Albacete e Loredana Albacete, conforme bem demonstrado na Instrução que acompanha este Parecer, permanecem na gestão efetiva da citada companhia aérea.

> *Antes dessa negociação, tínhamos outra, não para operações, mas para vender a aeronave. Ocorreu [sic] quando a pessoa [Sam Pa]*

que estava negociando em nome da empresa ficou indisponível de repente [preso] e, infelizmente, não tínhamos tomado precauções corretas nas negociações para um evento como esse. Facilitamos todos os acordos e comunicações entre o representante agora indisponível [Sam Pa] e a LaMia para a pessoa que lida com nosso caso para a empresa. No entanto, o novo representante da empresa afirma que eles precisam revisar cuidadosamente e isso está demorando muito. Razão pela qual decidimos no mês passado oferecer a aeronave para locação enquanto a negociação anterior [não] estava resolvida [sic]. - **Loredana Albacete**

Então, chegou dezembro, começou a pressão da empresa boliviana: "O que esse avião faz lá em Serra Leoa? O que faz essa gente lá?" Então, chegaram os dois pilotos, que morreram: "Bom, vamos lá! A gente se coloca a trabalhar, senão vai ficar a perder. Com essa umidade, que tem aqui do mar, esses aviões vão se prejudicar aqui. [...] Bom, quando não pôde fazer o negócio com o chinês [Sam Pa], tinha que salvar o avião, tinha que ter outra operação. Eu preferiria perder o avião. – **Ricardo Albacete**

Mas o que aconteceu quando o avião volta da África? Não me pagam o avião as pessoas... O avião fica em Beijing. Eu digo: "Não vou devolver o avião para a Bolívia". E é claro que minha filha... O piloto diz: "Bom, vamos colocar o avião para funcionar, senão vai ficar lá perdido". A autoridade boliviana diz: "Está há dois meses e pouco parado". Então aceitamos regressar com avião para lá, aceitamos regressar o avião. E não tenho nada a ver com isso mais. – **Ricardo Albacete**

Aliás, a mencionada participação na gestão efetiva da companhia aérea LaMia SRL fica muito evidente numa outra

mensagem que Loredana Albacete troca com a corretora AON UK, em 01 de abril de 2016, pouco antes da emissão da apólice de seguro "arranjada", em 10 de abril de 2016, quando ela faz o seguinte registro *"[...] esse é um excelente cliente, que maneja todos os times de futebol, que os jogos estão começando e que eles [LaMia] não gostariam de perder essa oportunidade"*. Loredana Albacete ressalta ainda que *"[...] há vários jogos da Copa Sul-Americana por acontecer e que eles seriam candidatos perfeitos para esses voos..."*.

Por fim, porém não menos importante, a técnica aeronáutica civil da AASANA, Célia Castedo Monastério, quando prestou depoimento ao Ministério Público Federal, após formalizar o pedido de asilo no Brasil, registra que se sentia ameaçada pelas autoridades bolivianas, uma vez que tentavam forjar uma explicação para o acidente do voo CP 2933 que não condizia com a verdade. Segundo Monastério, a citada empresa aérea tinha ligações com o governo boliviano, nestes termos:

> *[...] as duas autoridades hierarquicamente superiores a ela na instituição (Diretor Nacional e Diretor Regional da AASANA) são indicados politicamente pelo governo e pertencem ao MAS (partido do governo).*
>
> *Afirma também que há um boato de que os verdadeiros proprietários da Aerolínea são ligados ao governo, o que já foi veiculado na imprensa.*
>
> *Informa que o gerente geral da LaMia é o General Gustavo Vargas, que foi piloto presidencial e instrutor do Grupo Aéreo Presidencial. Comunica que o filho do General, que leva o mesmo nome, trabalha*

> *na Direção Geral da Aeronáutica Civil da Bolívia (DGAC), que é a instituição responsável por autorizar e permitir saídas de voo. Salienta que a DGAC é a única instituição que fiscaliza, autoriza e cria normas sobre aviação.*
>
> *Para corroborar a ligação entre o governo e a empresa LaMia, aponta que há notícias da imprensa de que a Força Aérea Boliviana realizava manutenção das aeronaves da LaMia.* – **Célia Monastério**

Sobre a manutenção das aeronaves da companhia aérea LaMia SRL, inclusive, o próprio Ricardo Albacete confirmou, quando prestou depoimento à CPICHAPE, que a Força Aérea boliviana prestou esse serviço, nestes termos:

> *E disseram para mim que o melhor era fazer a manutenção lá na Bolívia porque a Força Aérea da Bolívia poderia fazer. E aí eu mandei. [...] E foi por isso que os aviões ficaram lá na Bolívia sem nenhum tipo de matrícula, sem nenhum tipo de licença, e legalmente nós não tínhamos nem como, nem sabíamos como operar. [...] Eu falei com a Força Aérea da Bolívia, e ela nos deu uma saída, de assinar um contrato conosco para que os aviões ficassem lá na Bolívia como se fossem de exposição.* – **Ricardo Albacete**

Célia Castedo Monastério ainda acrescenta que, após o acidente do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, teve conhecimento de que havia muitas irregularidades nas operações da citada companhia aérea, porém todas as informações foram ocultadas, inclusive a de que a aeronave que se acidentou não reunia condições

para realizar voos internacionais, mas que, com a troca do diretor da DGAC, conforme antes mencionado, o registro foi concedido.

Diante de todo o exposto, resta evidente de que ainda falta muito a esclarecer sobre o procedimento de certificação da companhia aérea LaMia SRL pelo governo boliviano. Mesmo sem jurisdição para verificar esses fatos, os indícios de irregularidades sobejam na presente investigação da CPICHAPE.

De mais a mais, a identificação dessa suposta conexão política e empresarial de Ricardo Albacete é importante, na medida em que pode, para além de explicar a entrada da companhia aérea LaMia SRL no mercado fechado de futebol, permitir a identificação de novas responsabilidades que, até o presente momento, ainda não foram suscitadas.

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

TENTATIVA DE AFASTAR A RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL E, COM ISSO, ESCAPAR DAS REPERCUSSÕES JURÍDICAS DO PROCESSO INDENIZATÓRIO

De início, após a divulgação do acidente com o voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, ocorrido em Medellím, na Colômbia, no dia 29 de novembro de 2016, Neil Darvill, diretor da AON Risk Solutions, em 01 de dezembro de 2016, confirma a Loredana Albacete a anuência dos resseguradores da apólice de seguro da citada

empresa aérea ao pagamento das indenizações nos limites da apólice, não obstante a existência da cláusula de "exclusão geográfica" LSW617H e do transporte de equipes de futebol.

> *obtivemos o acordo das resseguradoras para indenizar a Lamia em relação aos passivos decorrentes desse trágico incidente, dentro dos limites da apólice e sem prejuízo da cobertura, devido à exclusão geográfica LSW617H e não divulgação relevante da exposição das equipes esportivas, cujos dados foram solicitados pela TMK ao concordar com um endosso único em maio de 2016*. – **Neil Darvill**

Ademais, Neil Darvill aproveita para informar que o escritório de advocacia Clyde&Co conduziria as ações na Colômbia e na Bolívia por intermédio do advogado Alex Stovold.

Ocorre, todavia, que, ao final de fevereiro de 2017, a seguradora Bisa não reconhece o sinistro e nega o pedido de cobertura do seguro, alegando a violação das seguintes condições: **(i)** exclusão do território da Colômbia; **(ii)** existência de prêmios em atraso, uma vez que não é pago o seguro em 02 de outubro de 2016; **(iii)** violações das condições precedentes em relação à segurança nas operações aéreas; **(iv)** agravação substancial de risco, uma vez que a LaMia SRL não comunica o transporte de equipes de futebol; e **(v)** exclusões gerais AVS104B. Outrossim, a seguradora Bisa isenta de qualquer responsabilidade a Tokio Marine Kiln e demais resseguradores, assim como a corretora AON UK.

Cabe registrar nesse ponto que a seguradora Bisa nunca

funcionou como seguradora de fato da operação. A seguradora Bisa serviu apenas como "fronting" da Tokio Marine Kiln por exigência da legislação boliviana. Na verdade, a Tokio Marine Kiln assumiu desde o início a regulação da indenização, via escritório de advocacia.

Ressalte-se, por relevante, que a tripulação do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, formada toda por bolivianos, possuía seguro específico e foi indenizada normalmente.

Desse modo, ao final de março de 2017, a seguradora Bisa, em conjunto com o ressegurador líder Tokio Marine e demais resseguradores, constitui um pretenso "Fundo de Assistência Humanitária" e propõe um suposto pagamento "voluntário e humanitário" por parte dos resseguradores, sem qualquer assunção de responsabilidade decorrente de tal pagamento e em conexão com o acidente.

O novo posicionamento, aliás, possibilitaria que a soma dos pagamentos a ser realizada de forma supostamente "voluntária e altruística" não esgotasse os limites da apólice de seguro vigente à época do acidente.

De fato, o valor total da indenização chegaria a 15,3 milhões de dólares (68 famílias vezes 225 mil dólares = 15,3 milhões de dólares). Sobre isso, inclusive, vale mencionar que o valor total da indenização proposto, naquela oportunidade, pela Tokio Marine Kiln, via "Fundo de Assistência Humanitária", aproximava-se bastante do mínimo de 15 milhões de dólares estabelecido na Convenção de

Montreal para apólices de seguro. Ou seja, o valor a ser disponibilizado por família/vítima seria de US$ 225 mil, longe, portanto, dos US$ 367,6 mil, caso se considerasse apenas o limite de US$ 25 milhões da apólice.

Ressalta-se, ademais, que ambos os valores retrocitados são muito distantes de uma potencial indenização, caso se considerasse o limite de US$ 50 milhões previsto no contrato firmado pela Associação Chapecoense de Futebol com a companhia aérea LaMia SRL ou o limite de US$ 300 milhões constante das apólices de seguro anteriormente contratadas por essa companhia aérea.

Outrossim, o mencionado Termo de pagamento "humanitário e voluntário" a ser firmado entre as partes obrigaria as vítimas e/ou os familiares das vítimas do voo CP 2933 à desistência de eventuais ações, bem como à renúncia a qualquer direito relativo ao acidente, excluindo de responsabilidade as empresas Bisa, LaMia SRL e quaisquer de seus resseguradores, em especial as empresas do grupo Tokio Marine.

Pois bem, conforme já registrado anteriormente, percebe-se, claramente, que o retrocitado Termo de transação de "assistência humanitária" não passava de um expediente "maroto" da seguradora Bisa, da resseguradora Tokio Marine (e demais resseguradores) e da corretora AON UK para evitar futuros questionamentos judiciais por parte das vítimas e dos familiares das vítimas.

Fica muito claro que, para além do aspecto financeiro, pois o valor proposto de indenização era inferior ao valor da apólice

vigente, havia uma nítida intenção de fugir às responsabilidades civis decorrentes da tragédia com o voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, uma vez que a seguradora, as corretoras e as resseguradoras participaram diretamente da confecção/colocação de uma apólice de seguro "arranjada" sob medida para que a mencionada companhia aérea pudesse voltar a operar e, consequentemente, provocar o acidente.

As análises documentais e os depoimento prestados, todos eles acostados à Instrução que acompanha este Parecer, evidenciam tal constatação muito claramente.

Mas, afinal de contas, o que poderia ter ocorrido durante os quatro meses que se sucederam ao acidente para que houvesse uma mudança tão radical de posicionamento do ressegurador líder Tokio Marine quanto à indenização dos passageiros do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL?

Segundo Ricardo Albacete, em depoimento prestado à CPICHAPE, após o acidente do voo CP 2933, mais precisamente em 14 de dezembro de 2016, houve uma tentativa de "composição" entre a resseguradora líder Tokio Marine, por intermédio da corretora AON UK, e os proprietários da companhia aérea LaMia SRL, nestes termos:

> *O que colocou tudo a perder nessa operação? A reunião de 14 de dezembro de 2015 [sic] quando o Sr. Simon, não sei se foi Simon ou Neil Darvill, junto com o Sr. Alex Stovold, Tokio Marine e Aon, foram à Espanha, na Praça Jacinto Benavente, no centro de Madri, onde eu vivo, e aí, no escritório de Clyde&Co., e aí se reuniram –*

Ricardo Albacete

Então, em representação de Tokio Marine, resseguradora, o Sr. Simon e o Sr. Neil, não sei qual dos dois, agora não tenho aqui, eles representaram, no encontro com Loredana, se apresentaram no escritório de Clyde&Co na Espanha, e lembro que esse Davis Kyns (?) do escritório de advogados, eles entraram aí e pediram a Loredana: "Olha, como você negociou tudo, a gente gostaria que você fizesse uma declaração de que você representa a LaMia Corporation por tal motivo e você nos nomeia como advogados da LaMia Corporation". – **Ricardo Albacete**

Então, minha filha falou: "Olha, eu fiz todas as negociações, mas eu não sou representante da LaMia. O que eu sou é alguém que ajudou a LaMia Corporation a fazer isso porque não teria com quem fazer, e defendendo os interesses do meu pai, que é dono da aeronave. Eu não posso assinar isso e nós temos que assinar um contrato, e o que se revela aqui não pode ser divulgado". – **Ricardo Albacete**

É claro que os senhores sentiram mal e disseram: "Bom, estamos agora num problema, a gente ia pagar, íamos reconhecer, mas, claro, nós, tudo do nosso lado, advogados de LaMia Corporation, que era culpada, e nós que somos avalistas somos os mesmos. Faremos com que LaMia reconheça sua culpa e terminamos com isso. E pronto, não pode ser divulgado, pagamos US$ 25 milhões, sai barato, não pagamos quase nada e a gente vai para casa". – **Ricardo Albacete**

Quando eles viram que eu mando um advogado meu – não é? Tem mais essa –, e faço eles saberem através do meu advogado que isso que eles estão fazendo não é correto, que eles têm que pagar o que corresponde, quando eles percebem que não podem pagar diretamente, é quando eles inventam esse fundo monetário. –

Ricardo Albacete

E Ricardo Albacete ainda reforça ...

Que se reuniu com a minha filha... Com o Sr. Ney Dario (?)... Ele, que supostamente representa as resseguradoras, irmão da caridade que vem dar uma migalha às famílias. Esse senhor se reuniu com a minha filha, 13 ou 14 – tenho aqui os documentos –, em Madri pedindo... – **Ricardo Albacete**

E foram a Londres, AON, representante da Tokio Marine com a minha filha... Cremares (?), advogado nosso, mandou Dr. ?, que fala inglês, para falar com a minha filha. Não me convidaram, então eu mandei dois advogados. E foram para lá e disseram: "Olha Loredana, nós vamos atender esse caso, vamos pagar, mas necessitamos que você declare que você é LaMia Corporation". – **Ricardo Albacete**

Nossos advogados disseram à minha filha: "Não, você não é LaMia Corporation, você nunca foi LaMia Corporation, desde o ponto de vista de vista de que atuava como... E você fazia gestões, mas você nem é membro, nem paga e nem recebe salário, você não é nada, você não pode fazer isso." "Claro", o senhor disse a Loredana Albacete, "assina aqui que ela é LaMia Corporación..." E imediatamente nós dissemos "de acordo com a cláusula tal, colocamos assistência legal". – **Ricardo Albacete**

Quem são os amiguitos deles de Londres, o grupo deles? É a máfia. Então, colocavam o advogado deles, e o senhor dizia: "LaMia Corporation tem um advogado que é o mesmo tempo de AON e é o mesmo advogado de Tokio Marine." E iam montar um teatro e dizer: "Bom, aqui está o dinheiro, mas assinem isso, assinem isso e assinem aquilo". Eu falei para minha filha: "Você não é LaMia

> *Corporation, você não pode se meter nisso". Então, claro... esses senhores fizeram assim.* – **Ricardo Albacete**
>
> *O que fizeram quando viram que o galo era eu, disseram: "Estamos em uma reunião e nos vemos na Colômbia". Bom, decidimos não pagar pelo contrato; vamos pagar via um fundo monetário, porque evidentemente nós não fazemos nada com pagar as famílias, uma quantidade X para que depois nos apliquem o convênio de Montreal.* – **Ricardo Albacete**

Constata-se, assim, que a resseguradora líder Tokio Marine condicionou o pagamento da indenização à declaração de Loredana Albacete de que ela era, de fato, a responsável pela companhia aérea LaMia SRL.

Portanto, após a sinalização positiva de 01 de dezembro de 2016, os advogados que conduziam o processo de indenização condicionaram o pagamento do seguro à assunção de responsabilidade por parte de Loredana Albacete, visto ter sido ela quem negociou a última apólice pela companhia aérea LaMia SRL. Certamente, a intenção dos advogados era distanciar a resseguradora líder Tokio Marine (e demais resseguradores), assim como a corretora AON UK, de qualquer responsabilização futura pelo acidente.

No entanto, ao perceberem que não haveria acordo, resolveram constituir o mencionado "Fundo de Assistência Humanitária", todavia embutiram uma cláusula eximindo a resseguradora líder Tokio Marine (e demais resseguradores), assim como a corretora AON UK, de qualquer responsabilidade.

De fato, esse sempre foi o principal objetivo.

Aliás, o último registro consultado aponta que 24 famílias firmaram o referido acordo com o (pretenso) "Fundo de Assistência Humanitária", sendo que todas as 24 famílias já teriam recebido efetivamente o pagamento ajustado.

Recentemente, no entanto, em reunião de conciliação no Rio de Janeiro, nos dias 6 e 7 de abril de 2022, a Tokio Marine Kiln, representando as resseguradoras, voltou a apresentar a proposta de indenização de 25 milhões de dólares, ou seja, montante equivalente ao estabelecido na última apólice de seguro, nestes termos:

> *[...] Logo no início, a TMK e seus advogados informaram aos mediadores sobre a proposta de acordo feita em nome das Resseguradoras. A proposta consistiu em um pagamento total de US$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de dólares norte-americanos), a qual representaria a resolução total e final das reivindicações de todos os sobreviventes e familiares das vítimas, em todos os lugares e em todas as formas através das quais poderiam ser reivindicadas. A oferta foi feita sem prejuízo e sem admissão de responsabilidade das Resseguradoras e sujeita à realização de acordo sobre os termos mencionados de liquidação e liberação. O valor da oferta era o equivalente ao limite disponível na apólice de seguro da companhia aérea, caso houvesse cobertura válida.*

Pois bem... em que pese a formalização pela Tokio Marine Kiln de um aumento de 10 milhões de dólares na indenização, via "Fundo de Assistência Humanitária", a cláusula resolutória e final das reivindicações de todos os sobreviventes e familiares das vítimas, em

todos os lugares e em todas as formas através das quais poderiam ser reivindicadas, é mantida. Isto é, a oferta foi feita sem prejuízo e sem admissão de responsabilidade por parte das Resseguradoras.

Todavia, não houve acordo.

As vítimas e familiares das vítimas apresentaram uma contraproposta de 250 milhões de dólares. A Tokio Marine Kiln ficou de discutir a contraproposta com as demais resseguradoras em Londres, como segue:

> *[...] Em seguida, os advogados que representam os familiares e sobreviventes informaram, através do advogado norte-americano Steven Marks, que representa vários dos familiares das vítimas e alguns dos sobreviventes, que a proposta das Resseguradoras não foi aceita. Foi feita uma contra proposta à TMK no valor de USD 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de dólares norte-americanos). Os advogados da TMK informaram que se comunicariam com as Resseguradoras em Londres e reportariam as discussões ocorridas e o resultado da reunião de conciliação.*

Mais recentemente, todavia, com o objetivo de se alcançar novos avanços na negociação da indenização, o Presidente da CPICHAPE, Senador Jorginho Mello (PL/SC), numa inciativa pessoal, realizou nova reunião com a Tokio Marine Kiln, no dia 05 de julho de 2022, na cidade de Londres.

Tendo em vista a falta de acordo na última reunião de conciliação realizada no Rio de Janeiro, o Senador Jorginho Mello

(PL/SC) apresentou proposta de aumento de 15 milhões de dólares no "Fundo de Assistência Humanitária", totalizando 30 milhões de dólares. Como contraproposta, a Tokio Marine Kiln ofereceu um aumento de 10 milhões de dólares, totalizando 25 milhões de dólares, com base em entendimento firmado entre as 13 resseguradoras.

> *[...] Senador Jorginho logo em seguida trouxe a mesa proposta de aumento do fundo eleitoral [sic] no valor de U$ 15 milhões de dólares totalizando U$ 30 milhões. Após debaterem o assunto, o CEO da empresa destacou que seria possível aumentar o valor do fundo humanitário em U$ 10 milhões de dólares, totalizando U$ 25 milhões de dólares com base no entendimento firmado entre as 13 resseguradoras. A empresa destacou que esse seria o valor que a empresa entende como limite de proposta, uma vez que a apólice contratada seria nesse mesmo valor.*

Irresignado, o Senador Jorginho Mello (PL/SC), na tentativa de se buscar uma alternativa concreta para as famílias interessadas em aderir ao "Fundo de Assistência Humanitária", pois impedidas de aguardar uma decisão judicial que não se sabe quando acontecerá, ponderou se o acesso ao mencionado "Fundo de Assistência Humanitária", diferentemente do que havia sido colocado na reunião de conciliação havida anteriormente na cidade do Rio de Janeiro, poderia se dar de maneira individual (por família), ou seja, sem a necessidade de adesão de 100% das famílias envolvidas.

Outrossim, o Senador Jorginho Mello (PL/SC) questionou se o termo de quitação de responsabilidade poderia ficar restrito, apenas e tão-somente, à Tokio Marine Kiln e demais resseguradoras,

assim como em relação à Seguradora BISA. Ou seja, atores importantes no processo de indenização poderiam ainda ser alcançados nas ações judiciais, a exemplo da AON UK.

> *Diante disso, o Senador Jorginho Mello então solicitou que o acesso ao fundo humanitário fosse permitido a qualquer família, não sendo necessário aceite de 100% das famílias, e questionou se o termo de quitação poderia ser apenas com a Tokio Marine e as demais seguradora e resseguradoras.*

A Tokio Marine Kiln aceitou todas as condições colocadas, como segue:

> *Após a discussões havidas Depois de longa conversa dentro da empresa essas condições foram aceitas, permitindo que cada família decida se quer ou não efetuar o acordo com a Tokio Marine Kiln e ter acesso ao respectivo valor, assim como, o aceite da proposta dará quitação apenas com a seguradora e resseguradora, permitindo o prosseguimento das ações contra AON, LAMIA, DGAC e quem mais queiram processar.*

Desse modo, na hipótese de adesão ao "Fundo de Assistência Humanitária", conforme acordado na reunião de Londres, os pagamentos ficariam da seguinte forma: **(i)** as 24 famílias que já receberam 225 mil dólares receberiam, cada uma, um adicional de mais 142 mil dólares; **(ii)** já as 44 famílias que ainda não aderiram ao acordo teriam a possibilidade de receber 367 mil dólares.

Ademais, a Tokio Marine Kiln se comprometia em

agilizar o pagamento, de forma a permitir que pudessem acontecer até a primeira e segunda semana do mês de setembro de 2022, respeitadas as restrições legais que porventura existissem na homologação de tais acordos. De mais a mais, o aceite das famílias deveria ocorrer em até 30 dias a contar do dia 11 de julho de 2022, data essa em que será feito o anúncio oficial da proposta na reunião de encerramento da CPICHAPE.

> *Os valores ficaram da seguinte forma: 24 famílias que receberam U$ 225 mil dólares receberão mais U$ 142 mil dólares; 44 famílias que ainda não aceitaram o acordo terão a possibilidade de receber U$ 367 mil dólares. Quanto ao pagamento, a empresa se comprometeu em agilizar ao máximo, de forma a permitir que possam acontecer até a primeira e segunda semana do mês de setembro de 2022, respeitadas as restrições legais que existem na homologação de tais acordos. O aceite das famílias deverá ser feito em até 30 dias a contar do dia 11 de julho de 2022, data em que o Senador fará o anúncio oficial da presente proposta.*

Por fim, ainda restou em aberto a possibilidade de possíveis novas negociações entre as famílias e a Tokio Marine Kiln, na hipótese de quitação com a totalidade das famílias. Mas, para isso, seria necessário o aceite de 100% das famílias em uma possível proposta a ser analisada pela Tokio Marine Kiln.

Pois bem... Oportuno ressaltar que tanto o MPF quanto a CPICHAPE já encaminharam entendimento no sentido de que a Tokio Marine Kiln e a AON UK são solidariamente responsáveis pela indenização das vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da

Lamia SRL. Outrossim, tal responsabilidade desdobra-se em duas direções: uma contratual (pelo valor da apólice) e outra extracontratual (pela extensão do dano).

Nesse ponto, inclusive, o MPF já encaminhou à 2ª Vara Federal de Chapecó/SC três possibilidades: **(i)** 25 milhões de dólares (valor da última apólice) + 25 milhões de dólares (extracontratual); **(ii)** 50 milhões de dólares (valor do contrato de voo firmado pela Chapecoense) + 50 milhões de dólares (extracontratual); e **(iii)** 300 milhões de dólares (valor das apólices anteriores) + 300 milhões de dólares (extracontratual).

De fato, a emissão da apólice de seguros, via corretora AON UK, para a empresa aérea LaMia SRL foi *conditio sine qua non* do desastre aéreo, na medida em que a operação do serviço de transporte aéreo de passageiros só é permitida às companhias pelos órgãos fiscalizadores com a existência de seguro de responsabilidade civil. A corretora AON, por meio de seus representantes, esteve longe de guardar a diligência e a prudência necessárias na condução da celebração do contrato de seguros. A verdade é que buscou concluir uma proposta com cobertura subdimensionada aos riscos da atividade de transporte executada pela empresa 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 ora investigado, é fato inconteste que a

corretora AON UK não revisou os contratos firmados entre a companhia aérea LaMia SRL e a Associação Chapecoense de Futebol. Prova disso foi que havia várias incompatibilidades entre o contrato de voo e a apólice de seguro.

Outrossim, sendo a emissão do seguro *conditio sine qua non* da ocorrência do evento danoso, a anuência da Tokio Marine Kiln com essa irregular apólice de seguros representa coparticipação no exsurgimento do desastre.

Portanto, restou demonstrada a causalidade direta entre o dano e a atuação desses atores, senão por ação direta, por omissão.

Na verdade, 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 concordaram com a colocação de uma apólice de seguro completamente incompatível com o nível de risco dessas operações.

Nesse contexto, vale registrar igualmente que a Justiça da Flórida já proferiu sentença de 1º grau estipulando uma indenização de 844 milhões de dólares. Como a Seguradora Bisa não compareceu em Juízo, a Justiça da Florida acionou a resseguradora Tokio Marine Kiln e a corretora AON UK. Nesse ponto, aliás, oportuno ressaltar que a resseguradora Tokio Marine Kiln e a corretora AON UK tentam a todo custo levar o julgamento para Londres.

No que diz respeito à possibilidade de oferecimento de vantagem indevida por parte da resseguradora líder Tokio Marine Kiln no processo de negociação da indenização, conforme relatado pela testemunha Ricardo Albacete, a CPICHAPE não conseguiu levantar, até a conclusão deste Relatório, nenhum outro meio de prova que pudesse convalidar as supostas alegações.

Aliás, o advogado Alexander Stovold, responsável por conduzir o processo de indenização pela Tokio Marine Kiln, encaminhou correspondência, por intermédio do escritório Machado, Meyer, Sendacz e Opice Advogados, refutando todas as declarações de Ricardo Albacete, assim como as reputando falsas. Nesse sentido, deixa-se de recomendar qualquer medida a respeito desse tema.

Portanto, diante de todo o exposto, tudo indica que, realmente, o mencionado Termo de transação de "assistência humanitária" não passa de um expediente "maroto" da seguradora Bisa, da resseguradora Tokio Marine (e demais resseguradores), assim como da corretora AON UK, para evitar futuros questionamentos judiciais por parte das vítimas e dos familiares das vítimas.

Conforme já mencionado neste Parecer, fica muito claro que há uma nítida intenção de fugir às responsabilidades civis decorrentes da tragédia com o voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, uma vez que a seguradora, as corretoras e as resseguradoras participam diretamente da colocação de uma apólice de seguro "arranjada" sob medida para que a mencionada companhia aérea pudesse voltar a operar e, consequentemente, provocar o acidente.

Nesse contexto, a iniciativa do Senador Jorginho Mello (PL/SC), Presidente da CPICHAPE, deve ser compreendida como uma tentativa de se oferecer alguma solução concreta àquelas famílias que pretendem aderir ao "Fundo de Assistência Humanitária", sem a necessidade de aguardar a anuência de todos os outros envolvidos, pois não têm condições financeiras para esperar uma decisão judicial que não se sabe quando virá, mas, ao mesmo tempo, mantendo-se a capacidade de demandar judicialmente em desfavor de outros atores importantes (como por exemplo a corretora AON UK).

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

SUPOSTO ENVOLVIMENTO DA CONMEBOL NO AGENCIAMENTO DA LaMia SRL

A possível participação da Confederação Sul-Americana de Futebol – Conmebol, direta ou indiretamente, em "tratativas" para a contratação da companhia aérea LaMia SRL pelas equipes de futebol que participavam da Copa Sul-Americana em 2016 é uma suspeita que merece ser considerada.

Oficialmente, a explicação para a contratação da companhia aérea LaMia SRL pelos clubes de futebol, incluída a Associação Chapecoense de Futebol, foi a de que a mencionada empresa aérea oferecia preços muito mais competitivos do que a concorrência.

Todavia, no curso da investigação da CPICHAPE, apareceram algumas evidências que apontaram para uma possível participação de "terceiros" ligados ao mercado de futebol Sul-Americano no agenciamento da companhia aérea LaMia SRL.

Por exemplo, num dos e-mails trocados por Loredana Albacete com a corretora AON UK, há a menção expressa de um "terceiro" que manejava todos os jogos da Copa Sul-Americana, nestes termos:

> *"esse é um excelente cliente, que maneja todos os times de futebol, que os jogos estão começando e que eles [LaMia] não gostariam de perder essa oportunidade". [...] "há vários jogos da Copa Sul-Americana por acontecer e que eles [LaMia] seriam candidatos perfeitos para esses voos...".* – **Loredana Albacete**

Sobre esse fato, aliás, Ricardo Albacete e Marco Venegas, quando prestaram depoimento à CPICHAPE, disseram tratar-se de um paraguaio chamado Gustavo Encina, nestes termos:

> *É uma coisa totalmente sem base, quer dizer, o Sr. Gustavo Encina, que vocês estão perguntando e também perguntavam sobre as coisas, de como funcionavam, que minha filha dizia também que tinha um contato com o voo. Tudo o único contato que havia eu dizia à minha filha, que ela comentava... Gustavo Encina também morreu no acidente era um paraguaio que tinha... Que estava ali me causando uma péssima impressão infelizmente, para mim. Em Medelim, ele dizia: "Não, sou eu que vou construir isso melhor. Vão pagar mais, eles vão fazer mais barato", e todas essas coisas. Mas ele me comentou isso. No entanto, ele passou a fazer como se fosse*

um tripulante. E ele, supostamente, aquele que fazia os contatos, tinha os telefones de cada clube. – **Ricardo Albacete**

Eu volto e repito que todos tinham a razão e consentimento com o falecido, que fazia essa função de buscar os contratos ou fazer os contratos, eu acredito. [...] Eu acho que era esse Sr. Encina, Gustavo Encina – eu acho que é esse o nome –, que morreu no acidente. Acho que é ele. Ele estava em tudo isso e, inclusive, parece que houve uma discussão com esse senhor em Medellín. – **Ricardo Albacete**

Então, eu quero dizer que é um senhor infelizmente que era, digamos, pernicioso e estava em todas as operações e que seria aquele homem que tinha tal influência, digamos. Eu não conheço mais do que isso e não acho que haja mais do que isso. – **Ricardo Albacete**

Não, não. Eles estavam dando a entender aí nessa mensagem é que para nós seria uma boa, uma ótima oportunidade poder levar essa equipe e transportá-la e também fazer... ser conhecido com as demais equipes, já que estava começando a Copa Sul-Americana. [...] Não, não. Talvez está mencionando alguém que talvez começou conosco. [...] Gustavo Ensina era um paraguaio que contratava alguns que voos charters. Talvez, pode ser ele. – **Marco Venegas**

Na verdade, Gustavo Encina era piloto e trabalhava para a companhia aérea LaMia SRL, sendo que, naquele voo específico da Associação Chapecoense de Futebol, não havia sido inscrito como membro da tripulação. Todavia, Gustavo Encina estava na cabine do avião CP 2933 e faleceu no acidente.

Seguem alguns registros colhidos na rede mundial de computadores que atestam o vínculo de Gustavo Encina com a

companhia aérea LaMia SRL e, inclusive, levantam a suspeita de vínculo com a Conmebol:

> *O paraguaio Gustavo Encina era piloto e atuava como despachante aéreo para a Lamia, empresa dona da aeronave que caiu com a delegação da Chapecoense na Colômbia. Dono de uma empresa que cuida da burocracia necessária para um voo decolar, a Flight Service Internacional S.A, ele já tinha prestado esse serviço para o avião presidencial brasileiro [...] Com a Lamia, já tinha trabalhado em voos de outras seleções de futebol, como a da Bolívia, no dia em que eles vieram ao Brasil jogar pelas Eliminatórias [...] Sua empresa prestava o serviço de despacho a Lamia há mais ou menos oitos meses [...].* **https://www.bol.uol.com.br/esporte/2016/12/02/tripulante-de-aviao-da-chape-trabalhou-em-voos-de-lula-dilma-e-temer.htm**
>
> *A viúva do único paraguaio (Gustavo Encina) que estava viajando no trágico voo de Lamia, Raquel Coronel, fala sobre interesses ocultos que tentariam impedir a divulgação de arquivos do ex-piloto falecido com 70 pessoas. [...] Quase um ano após a tragédia, Raquel Coronel, viúva de Gustavo Encina (ex-piloto e único compatriota que viajou naquele voo), decidiu "quebrar o silêncio" [...] Curiosamente, uma linha de telefone celular, um endereço de e-mail e uma lista de contatos completa do ex-piloto Encina foram desativados e colocados fora do alcance da esposa, após a tragédia. [...] Com efeito, Coronel comentou em nosso boletim que ela e o marido tinham uma empresa geral de serviços aeronáuticos chamada "Fly Services International", que atua no setor há 11 anos. Ela acrescentou que Encina também era o representante da LAMIA no Paraguai e estava encarregado de conseguir clientes para a companhia aérea, especialmente fretamentos para os clubes. [...]*
>
> *[...] com o cancelamento da linha celular, ela perde todos os contatos*

dos clientes da empresa que o marido administrou por mais de uma década, o que é inestimável para sua atividade comercial. Mas, além dessa lista telefônica, somente com essa linha de celular você poderia acessar a conta de email, no Gmail, onde estão todas as mensagens enviadas e recebidas dos clientes. [...] a viúva de Encina afirmou que obviamente existem interesses ocultos que não querem que o conteúdo dessas contas seja conhecido (por contatos e e-mail). [...] Questionado se ela conhece alguma conexão que o marido Gustavo Encina mantinha com os executivos da Conmebol, Coronel respondeu que os clientes eram atendidos diretamente pelo marido e que ela não pode afirmar ou negar a existência de algum relacionamento.

Agora, curiosamente, tive informações de que o presidente da Confederação Sul-Americana de Futebol (Conmebol), Alejandro Domínguez, em recente entrevista a uma conhecida rede de televisão internacional, negou categoricamente qualquer relacionamento e disse que nem conhecia Gustavo Encina, como se quisesse distanciar-se disso. É difícil acreditar que Domínguez não saiba quem é Gustavo Encina após a tragédia que teve impacto mundial, ainda mais sabendo que ele era o único paraguaio que estava naquele voo e principalmente porque ele trabalha há muito tempo no campo do futebol [...].

Observando que existem versões em que Encina trabalhou diretamente com Domínguez ou seu ambiente próximo, na contratação de voos charter para os clubes e equipes dos países da região, Coronel sustentou que esse relacionamento não seria nada incomum, pois, de fato, ela tem várias versões de que seu marido estava muito perto de Conmebol, o que aumenta as suspeitas das declarações de Domínguez, rejeitando categoricamente ter encontrado Encina. - **https://www.abc.com.py/edicion-impresa/deportes/temen-quema-de-archivos-en-caso-tragedia-de-lamia-1648147.html**

Percebe-se, portanto, que a suspeita acerca de uma provável relação, mesmo que indireta, entre a companhia aérea LaMia SRL e a Conmebol não é de todo sem fundamento.

Aliás, é bom ressaltar, que a sede da Confederação Sul-Americana de Futebol é na cidade de Luque, no Paraguai. Ademais, o atual Presidente da entidade, Alejandro Domínguez, também é paraguaio. Ele assumiu a Conmebol em 26 de janeiro de 2016 e, portanto, à época do acidente, já era o presidente da entidade.

De igual modo, outros depoimentos prestados à CPICHAPE corroboraram a mencionada suspeita, como segue:

> *Nós temos uma grande dúvida se a Conmebol estava por trás disso ou não, porque, num dos e-mails, a Loredana diz assim: "Agora nós temos um contato [como é que é Abel?] com alguém, um contato com uma pessoa ligada à Sul-Americana...". Então, veja: esse tipo de mensagem não precisamos interpretar – está clara. [...] Ah, com certeza sim. Da Conmebol, no mínimo [interferência].* **- Josmeyr Oliveira**

> *É assim, eu milito há muito tempo no esporte, e, se existe um mercado fechado, ele se chama mercado do futebol; não é qualquer pessoa que se aproxima desse mercado. E nisso não há nenhum juízo de valor em relação aos fatos em si, mas o que eu digo é que causa muita estranheza, quando você tem um mercado tão fechado, você conseguir, muito rapidamente, adentrar esse mercado oferecendo voo. É no mínimo intrigante, porque, a partir do momento em que ocorrem as trocas de e-mails e o fato dos voos, denota-se uma celeridade desses fatos muito incomum.* **– Marcel Camilo**

Por que o dirigente colocaria uma equipe de futebol dentro de uma aeronave de uma companhia aérea de que você nunca ouviu falar? Nisso eu não faço um juízo de valores de se está certo ou se está errado, eu só quero que a gente raciocine para dizer assim: o que levaria uma equipe a, chegando alguém com um avião dizendo assim: "Olha, eu tenho essa empresa aqui, e ela voa", e você dizer assim: "Poxa, vou ser o primeiro, vou experimentar desse fato novo". Então, é no mínimo muito estranho, como disse, sem nenhum juízo de valores. – **Marcel Camilo**

O próprio Ricardo Albacete, quando prestou depoimento à CPICHAPE, sinalizou que alguns contratos da companhia aérea LaMia SRL foram obtidos em razão de uma suposta "entrada" que o gerente geral da companhia, Gustavo Gamboa, tinha com os times de futebol da Bolívia, nestes termos:

The Strongest era uma equipe que eu conhecia com o seu advogado, que depois foi Secretário da Presidência da Bolívia agora. Ele era também jogador e era Strongest, e conhecia o Gen. Gamboa. Esse General Gamboa tinha uma relação de amizade, contrataram a Strongest e eu acho que é por isso. – **Ricardo Albacete**

Do mesmo modo, o Ministério Público Federal registra:

"[...] Há um e-mail que foi colhido pelos familiares onde a Sra. Loredana menciona que eles teriam uma oportunidade de negócios interessante a partir de um contato com alguma entidade, imagino, ligada à área de futebol. Não sei exatamente quem seria, mas ela menciona isso. Nessas tratativas para a renovação do seguro, há um e-mail que dá a indicação de que algum contato foi realizado com

alguma entidade que poderia...". [...] "... na época, houve comentários na mídia sobre um possível envolvimento de entidade de futebol nessa intermediação com a empresa LaMia, mas não foi o foco da nossa apuração porque eventuais irregularidades que houvesse ali seriam da esfera privada e não seriam atribuição do Ministério Público Federal." [...] "... A leitura desse e-mail indica que seria alguém relacionado ao futebol e que teria possibilidade de angariar vários contratos de transporte para a LaMia, mas eu não tenho como afirmar se seria essa entidade ou não. Mas esse é justamente o e-mail [...]. Deixa muito claro que é alguém ligado ao futebol. [...] É. Mas esse e-mail chama muito a atenção".

Ora, após todas essas declarações, resta claro e evidente que falta muito a esclarecer a respeito dessa suposta conexão entre a companhia aérea LaMia SRL e a Conmebol.

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

POSSÍVEL LITIGÂNCIA DE MÁ-FÉ E RISCO DE IMAGEM

Termo usado para caracterizar o que é feito contra a lei, sem justa causa, sem fundamento legal e com plena consciência disso. Aliás, no caso concreto ora investigado, percebe-se claramente disposição de espírito que inspira e alimenta ação maldosa, conscientemente praticada por parte do sistema de seguro e resseguro, notadamente da resseguradora Tokio Marine Kiln e da corretora AON

UK, em desfavor das vítimas e familiares das vítimas do acidente do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, no processo de indenização que tramita na Flórida, Estados Unidos da América.

De acordo com os autos da CPICHAPE, o escritório norte-americano PodhurstOrseck ingressou com uma ação em Miami em face da companhia aérea LaMia SRL e obteve uma sentença desfavorável à mencionada empresa. Segundo as leis da Flórida, tal sentença permite às vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia pleitear a indenização do sistema de seguro e resseguro envolvido, notadamente da resseguradora Tokio Marine Kiln e da corretora AON UK. O valor da indenização alcança a cifra de 844 milhões de dólares.

Ocorre, todavia, que tanto a resseguradora Tokio Marine Kiln quanto a corretora AON UK, ambas sediadas na Inglaterra, têm patrocinado ações protelatórias e impróprias nos tribunais de Londres, nem sempre suportadas em argumentos verdadeiros, para negar a indenização. E pior, pretendem ainda impedir que as vítimas e familiares das vítimas prossigam com o litígio em Miami, o que configura uma extraterritorialidade jamais vista na história do direito da aviação.

Na verdade, os processos judiciais movidos pela resseguradora Tokio Marine Kiln e pela corretora AON UK na Inglaterra não têm suporte fático. Mencionadas empresas alegam que não havia seguro para o voo CP 2933 da LaMia SRL. Para tanto, afirmam que uma exclusão geográfica na apólice impedia voos para Colômbia.

Todavia, como já bem demonstrado neste relatório, tal restrição já não existia desde maio de 2016. Tanto é assim que todos os envolvidos sabiam e aprovaram os voos da LaMia SRL para e/ou da Colômbia. Aliás, antes do acidente, ocorreram diversos voos da LaMia SRL para a Colômbia. Em suma, antes e depois da colocação da apólice 2016/2017, a corretora AON UK e a resseguradora Tokio Marine Kiln sempre estiveram cientes das operações da LaMia SRL, incluídos os voos para a Colômbia e o transporte de equipes de futebol.

Prova disso é que, por volta de 11 de maio de 2016, Loredana Albacete escreveu para a corretora Estratégica, afiliada da AON UK na Bolívia, que *"em 17 de maio de 2016, vamos levar o time de futebol Rosario Central para um jogo em Medellín e retornaremos em 19 de maio de 2016. Em referência à nota de 'Limitações geográficas' LSW617H, onde a Colômbia e o Peru estão excluídos, gostaríamos de saber como proceder para estar em conformidade."* Na sequência, em 12 de maio de 2016, vários endossos à apólice foram feitos. Um endosso em específico, que tratou da *"Revisão de Limites Premium e/ou Geográficos",* previa que *"as seguradoras podem ser notificadas para revisão do prêmio e/ou limites geográficos. Tal notificação entrará em vigor após oito dias a partir das 23:59 GMT do dia em que a notificação for dada."*

Pois bem, em 13 de maio de 2016, a afiliada boliviana da corretora AON UK respondeu que *"[por] esta mensagem, confirmamos que as resseguradoras tomaram nota da viagem à Colômbia. Apenas para fins informativos, eles precisariam saber o seguinte: a equipe a ser*

transportada, quantos voos foram realizados até o momento, e se todos os voos eram para times de futebol." Percebe-se, portanto, que, desde maio de 2016, a restrição geográfica da apólice já não mais subsistia.

Outrossim, qualquer alegação de que a cobertura não estava disponível em razão de um suposto atraso no pagamento do prêmio também não tem suporte fático, pois (1) a apólice não previa cancelamento de cobertura em razão de atraso no pagamento do prêmio, (2) a apólice continha disposições que conferiam a oportunidade de compensar quaisquer pagamentos atrasados, e (3) a apólice exigia notificação por escrito antes de a cobertura ser cancelada ou encerrada.

De fato, nem a seguradora BISA nem as resseguradoras comunicaram a companhia aérea LaMia SRL que a apólice seria cancelada em razão do atraso no pagamento do prêmio antes do acidente. E mais... não avisaram a autoridade de aviação boliviana sobre qualquer descumprimento da apólice, como, aliás, haviam feito na apólice anterior (2015-2016). Ressalte-se, por oportuno, que a própria seguradora BISA já declarou que a apólice 2016-2017 estava em pleno vigor no momento do acidente.

Ademais, qualquer alegação de que a companhia aérea LaMia SRL violou os termos da apólice porque realizou um voo com uma equipe de futebol, agravando o risco de responsabilidade civil, não tem fundamento. Todos os voos da companhia aérea LaMia SRL com equipes de futebol foram consentidos pela seguradora BISA, pela corretora AON UK e pelas resseguradoras de Londres, notadamente

pela Tokio Marine Kiln. Aliás, todos eles estavam plenamente cientes das operações da companhia aérea LaMia SRL, antes e após a emissão da apólice 2016-2017, que consistiam quase que exclusivamente em voos para equipes de futebol.

Mas, ao invés de a Tokio Marine Kiln e a AON UK tentarem fazer valer seus argumentos no tribunal de Miami, simplesmente ajuízam ações protelatórias e impróprias em Londres para intimidar e interferir na capacidade das vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL de buscar justiça e, consequentemente, a justa indenização, tudo indicando que atuam de má-fé, contrariando as obrigações de boa-fé que deveriam reger as relações securitárias.

De fato, a resseguradora Tokio Marine Kiln e a corretora AON UK têm atuado no sentido de ludibriar o sistema legal inglês, com vistas a negar justiça a cidadãos brasileiros. Outrossim, têm empreendido esforços para persuadir as vítimas e os familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL em liberá-los de responsabilidade pelo acidente, por intermédio do oferecimento de uma suposta ajuda humanitária.

Na verdade, após o acidente, a resseguradora Tokio Marine Kiln assume a tarefa para lidar com as reclamações relacionadas ao seguro e busca obter isenção de responsabilidade para si e demais envolvidos, em troca de compensação financeira às vítimas e aos familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL.

Com efeito, em 20 de fevereiro de 2017, a resseguradora Tokio Marine Kiln e a seguradora BISA assinam uma espécie de "Escritura de Liberação". Tal escritura estabelece, entre outras coisas, que a *"BISA recusará a cobertura do seguro"*, que "*as resseguradoras desejam estabelecer um fundo de assistência humanitária em benefício dos 68 passageiros afetados pelo acidente"* e que *"em consideração, a BISA deseja liberar e renunciar total e irrevogavelmente a quaisquer direitos que tinha contra a Tokio Marine ao abrigo do contrato de resseguro."*

Enfim, a tal "Escritura de Liberação" operou um acordo espúrio em benefício da seguradora BISA, da corretora AON UK e das resseguradoras de Londres, notadamente da Tokio Marine Kiln, em detrimento da companhia aérea LaMia SRL e das vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL.

Percebe-se que, embora a apólice 2016-2017 tivesse sido tecnicamente emitida pela seguradora BISA, na maioria dos aspectos práticos, as seguradoras reais sempre foram a Tokio Marine Kiln e as outras "resseguradoras". Foram elas, e não a BISA, que (1) conduziram as negociações sobre os termos da apólice 2016-2017; (2) retiveram todo o risco da apólice; (3) receberam a esmagadora maioria dos prêmios da apólice; (4) providenciaram a negação de cobertura sob a apólice; e (5) por fim, lideraram todo o processo de tratamento de sinistros após o acidente.

Na verdade, a seguradora BISA funcionou apenas como um canal técnico para uma relação de seguro entre a companhia aérea

LaMia SRL, de um lado, e a Tokio Marine Kiln e demais resseguradoras de outro. Esse acordo - comumente conhecido como "fronting" - permitiu à Tokio Marine Kiln segurar riscos na Bolívia, onde não era possível emitir apólices diretamente devido aos regulamentos locais e requisitos de licenciamento. À seguradora BISA coube apenas uma ínfima taxa de 1%.

Pois bem... Nesse contexto, a SUSEP poderia ter papel fundamental no encaminhamento de uma solução. Para tanto, colaciona-se trecho de correspondência encaminhada pelo escritório de advocacia norte-americano PodhurstOrseck [tradução livre]:

> *Entendemos, especificamente, que, de acordo com a legislação brasileira, a SUSEP tem a função de supervisionar os participantes do mercado segurador brasileiro, protegendo os direitos dos segurados e, quando necessário, realizando inspeções, investigações e procedimentos disciplinares. Também entendemos que todas as seguradoras, corretores de seguros e resseguradoras precisam da aprovação da SUSEP para participar do mercado brasileiro.*
>
> *Como questão inicial, é importante enfatizar que, embora a apólice de seguro da LaMia tivesse sido emitida na Bolívia e sob a lei boliviana, a Tokio Marine e a AON estão claramente sujeitas a supervisão e jurisdição da SUSEP. Isso ocorre porque tanto a AON quanto a Tokio Marine são participantes do mercado segurador brasileiro e com funcionários e escritórios no Brasil. Por exemplo, a AON tem escritórios em São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador e Recife.*
>
> *De fato, em março de 2020, o Diretor da SUSEP, César da Rocha Neves, explicou a uma comissão do Congresso Brasileiro que tanto*

a AON quanto a Tokio Marine estão sujeitos à regulamentação do governo brasileiro devido à sua presença no Brasil. E, neste caso, a apólice de seguro foi emitida em favor de clientes brasileiros da LaMia e passageiros: o time de futebol da Chapecoense e as vítimas da tragédia, cuja maior parte era composta por brasileiros.

Embora o Sr. Rocha Neves também expresse dúvidas se a SUSEP teria jurisdição direta sobre a conduta da AON e da Tokio Marine neste acidente, nós, respeitosamente, alegamos que esta conclusão se baseou nas informações limitadas até então conhecidas. Hoje, com o benefício de informações adicionais obtidas nos últimos meses, ficou claro que a AON e a Tokio Marine tomaram medidas no caso da Chapecoense que foram direcionadas ao Brasil e, de fato, projetadas para intimidar e assediar os brasileiros.

Entre outras coisas, a AON e a Tokio Marine (1) tornaram potencialmente enganosas as representações perante autoridades governamentais brasileiras, incluindo a CPI do Senado, a respeito da tragédia da Chapecoense e relacionadas às questões de seguro; (2) fizeram representações enganosas sobre os documentos de seguro relevantes para os nossos clientes brasileiros, outras vítimas da Chapecoense e seus advogados; e (3) ajuizaram ação na Inglaterra contra demandantes brasileiros de seguros e ameaçaram com sanções criminais contra cidadãos brasileiros se eles continuassem com os litígios relacionados a seguros em Miami.

Embora não sejamos especialistas na legislação brasileira, nós acreditamos que essa conduta viola várias disposições do Código Civil Brasileiro, incluindo o artigo 765 (que exige que as seguradoras ajam de boa-fé antes e depois de concordar com um contrato de seguro).

Em suma, a AON e a Tokio Marine provavelmente violaram a lei brasileira, agiram de má-fé para com as vítimas brasileiras e

procuraram intimidar essas vítimas. Nós, respeitosamente, alegamos que a SUSEP não apenas deve iniciar uma investigação sobre essas questões, mas deve também exigir que a AON e a Tokio Marine demostrem a razão pela qual não devem ser impedidas ou pelo menos suspensas de conduzir negócios de seguros no Brasil em decorrência de má-fé.

Diante de tamanha falta de sensibilidade por parte da resseguradora Tokio Marine Kiln e da corretora AON UK, resvalando muitas das vezes em condutas de má-fé, outra alternativa não há senão a de se recomendar à SUSEP a abertura de procedimentos para averiguação da solvência de suas afiliadas no Brasil, cujas participações são significativas, dadas as repercussões negativas, inclusive financeiras, que o caso concreto traz, em razão da deterioração da imagem das empresas, como resultado de sua conduta em relação às vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL. Ademais, a adoção de ações disciplinares por parte da SUSEP, como multas ou suspensão das licenças das afiliadas para operar no mercado securitário brasileiro, obedecido o devido processo legal, não deve ser desconsiderada.

Nesse contexto, aliás, compete ressaltar que, recentemente, houve tentativa de acordo em reunião de conciliação, que ocorreu no Rio de Janeiro, nos dias 6 e 7 de abril, entre a Tokio Marine Kiln - TMK, representando as resseguradoras, e um significativo número de advogados, sobreviventes e familiares das vítimas do acidente aéreo sofrido pelos membros da Chapecoense.

Infelizmente, não houve acordo, como segue:

> *[...] Logo no início, a TMK e seus advogados informaram aos mediadores sobre a proposta de acordo feita em nome das Resseguradoras. A proposta consistiu em um pagamento total de US$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de dólares norte-americanos), a qual representaria a resolução total e final das reivindicações de todos os sobreviventes e familiares das vítimas, em todos os lugares e em todas as formas através das quais poderiam ser reivindicadas A oferta foi feita sem prejuízo e sem admissão de responsabilidade das Resseguradoras e sujeita à realização de acordo sobre os termos mencionados de liquidação e liberação. O valor da oferta era o equivalente ao limite disponível na apólice de seguro da companhia aérea, caso houvesse cobertura válida. [...] Em seguida, os advogados que representam os familiares e sobreviventes informaram, através do advogado norte-americano Steven Marks, que representa vários dos familiares das vítimas e alguns dos sobreviventes, que a proposta das Resseguradoras não foi aceita. Foi feita uma contra proposta à TMK no valor de USD 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de dólares norte-americanos). Os advogados da TMK informaram que se comunicariam com as Resseguradoras em Londres e reportariam as discussões ocorridas e o resultado da reunião de conciliação.*

A propósito, indagada a respeito de suas impressões acerca da retrocitada reunião de conciliação entre a Tokio Marine Kiln e as vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL, Mara Regina Paiva, representante da Presidente da Associação de Familiares das Vítimas do voo da Chapecoense (AFAV-C), prestou os seguintes esclarecimentos:

Nós tivemos uma conversa que aconteceu com a Tokio Marine depois de seis anos. Depois de seis anos, nós somos chamados para conversar com a Tokio Marine. Qual não foi a nossa surpresa? Mais do mesmo. Eles nos disseram: "Olha, estamos muito consternados com a situação de vocês. E o que temos para oferecer para vocês é exatamente aquilo que vocês já sabem" – uma apólice subdimensionada para uma aeronave que carregava uma média de cem pessoas, com risco agravado porque carregava times de futebol. Mas recebemos os pesares da Tokio Marine. Eu só tenho a lamentar.

[...] grosso modo, pode parecer: "Olha, puxa vida! A Tokio Marine fez uma aproximação". Eu senti que, não fosse a força desta CPI e do Senado Federal, isso jamais teria acontecido. [...] Para mim, foi um dos piores dias. Uma das piores experiências que eu tive foi o encontro com o pessoal da Tokio Marine. Eu acho que havia, sim, uma demanda reprimida, havia um tanto de emoção dentro das pessoas, e as pessoas realmente precisavam falar. Então, ao mesmo tempo em que isso foi catastrófico, eu acho que também ajudou a construir, porque as pessoas também... Acho que houve a possibilidade de a companhia, de a instituição ter um pouco de noção do que causaram para as famílias. [...] Mas, repito, eu tenho certeza de que isso não teria acontecido, esse primeiro passo, essa aproximação não teria acontecido, não fosse a exposição do nome Tokio Marine pela CPI, pelo Senado Federal. Se assim não fosse, isso não teria acontecido. Eles teriam dado de ombros, como não sabemos ainda o que vai acontecer, mas seis anos, seis anos!

Aliás, a dificuldade retratada por Mara Regina Paiva, representante da Presidente da Associação de Familiares das Vítimas do voo da Chapecoense (AFAV-C), também foi mencionada pelos Procuradores Federais de Chapecó, **Carlos Humberto Prola Júnior**

e **Edson Restanho**, nestes termos:

> *Esta CPI [ação] foi ajuizada no dia 19 de novembro de 2019 com uma série de pedidos, dentre os quais um pedido de tutela de urgência de bloqueio de valores, a fim de que aqueles valores que foram ofertados num denominado "fundo humanitário" fossem também disponibilizados para aquelas vítimas que não aceitaram se submeter aos acordos. No dia 11 de dezembro de 2019, esse pedido foi indeferido. Argumentou-se que, em relação a esse bloqueio de valores, não haveria... O fundamento central do indeferimento foi de que não haveria o perigo de dano ou periculum in mora, uma vez que não foram apresentados indícios de lapidação do patrimônio ou tentativa pelas partes demandadas. [...] Não obstante, ingressamos com recurso, denominado agravo de instrumento, e a 4ª Turma do TRF da 4ª Região manteve o entendimento do juiz federal.*
>
> *Bom, dia 18 de fevereiro de 2020, foi designada uma audiência de conciliação. Essa audiência contou com todas as partes, exceto Bisa e LaMia, que não tinham sido citadas e não participaram. Não houve acordo e, posteriormente, a Aon e a Tokio Marine ingressaram com recurso de agravo de instrumento perante o TRF da 4ª Região e obtiveram decisão, a reforma parcial dessa decisão, assegurando a elas que o início do prazo de contestação de todos os réus da demanda deveria iniciar-se na mesma data, reconhecendo que o prazo de resposta deveria ser efetivado depois da citação do último litisconsorte passivo e determinando que o juízo observasse a mesma data inicial, a partir da conclusão e da juntada de todas as citações.*
>
> *a partir do mês de março de 2020, tivemos que adotar medidas para que viabilizasse a citação das pessoas jurídicas estrangeiras na Bolívia. Então, isso foi desde a tradução das principais peças do processo e o encaminhamento para a autoridade central brasileira, que no caso é o DRCI, para que ele enviasse para a autoridade*

central boliviana congênere o pedido de auxílio no sentido da citação tanto da LaMia quanto da Bisa.

Eu só queria deixar registrado que, infelizmente, decorreu um prazo bastante razoável até que se conseguisse concluir a citação. Dois fatores impactaram nesse tempo: primeiro, a pandemia do covid acabou demandando um tempo maior e, segundo, a Bolívia exige requisitos muito específicos. A Bolívia não aceita que se dê uma tramitação eletrônica dos pedidos. Ela não aceita assinatura eletrônica dos pedidos. Enfim, então tivemos que estartar vários departamentos, seja da PGR, da Secretaria de Cooperação Internacional, quanto do DRCI.

As cartas rogatórias, ambas foram cumpridas. As duas empresas foram citadas, e elas foram juntadas aos autos apenas no dia 15 de março de 2022, ou seja, de fato, em todo esse período, eu diria que o andamento processual da ação civil pública ficou num estado de compasso de espera, porque nós tínhamos que citar todas as pessoas jurídicas que foram demandadas.

Pois bem, no dia 5 de abril de 2022, advieram aos autos as contestações de todas as demandadas, exceto da LaMia. Portanto, a LaMia é revel nesses autos. No dia 30 de maio, protocolamos a réplica das contestações, ou seja, uma peça processual em que se rebatem todas as questões preliminares levantadas pelas partes.

Os senhores imaginem demandadas do porte da Aon e Tokio Marine, que contrataram escritórios de advocacia bastante qualificados e com expertise na área. Então, levantaram dezenas e dezenas de questões preliminares a essa ação civil pública. Nós rebatemos uma a uma, entendemos que o feito deve prosseguir. E, atualmente, ontem, o último impulso da ação civil pública foi a conclusão ao Poder Judiciário.

E, agora, o Poder Judiciário vai ter que se pronunciar sobre essas questões preliminares levantadas. É um momento crucial do processo judicial porque, eventualmente, se acolhida alguma questão preliminar lá, e existem questões preliminares que, se acolhidas, poderão implicar, na prática, a extinção do processo, desde alegações como ausência de jurisdição internacional do Brasil no caso, ausência de competência da Justiça Federal, ilegitimidade ativa do Ministério Público Federal, prescrição da ação, enfim, são várias questões sensíveis e que, no atual momento, devem ser enfrentadas pelo Poder Judiciário, que é o próximo passo da ação. Então, esse é o estado da arte, o quadro geral da ação.

[...] No início da minha fala, eu só quis deixar claro a respeito do... Eu fiz alusão ao bloqueio que constitui um dos pedidos só para deixar claras as dificuldades que nós temos, as dificuldades de que, passados mais de três anos da tramitação da ação, nós não conseguimos ainda nenhum resultado concreto que amparasse minimamente a expectativa das vítimas. - ***Edson Restanho***

No mesmo sentido foi o depoimento de Carlos Humberto Prola Júnior, como segue:

esse resumo que o Dr. Edson fez agora mostra bem a dificuldade na tramitação de uma ação dessas em nosso país. E a gente tem conversado e pensado se a situação fosse o inverso: se uma seguradora ou uma resseguradora brasileira estivesse envolvida numa situação dessas, em um acidente envolvendo, por exemplo, uma equipe de futebol da Inglaterra. Eu, pessoalmente – e essa é uma posição pessoal nossa –, acredito que essa situação já teria sido resolvida há muito tempo nesses outros países. Provavelmente, a Justiça da Inglaterra já teria dado uma resposta para esse caso. E aqui não vai nenhuma crítica à Justiça Federal, ao juízo que está

atuando nesse caso, mas é o nosso sistema de justiça que, infelizmente, não consegue, para um caso tão grave como esse, dar uma resposta célere que o caso demanda.

E aqui – e o Senador Amin sabe muito bem – há um ditado antigo: "Justiça tardia, na verdade, não é justiça, é injustiça". E a gente tem muito receio de que nesse caso aconteça exatamente isto: que essa ação tramite por muitos anos. Se a gente não conseguir uma tutela antecipada, uma tutela de evidência, uma liminar que atenda pelo menos parcialmente as vítimas, essa ação vai se eternizar, e, até se chegar ao trânsito em julgado disso, a gente pode talvez percorrer muitos anos em relação a isso.

As defesas questionam tudo que a gente aponta [...] Nós temos confiança em relação à ação. A gente entende que refutou todas os questionamentos formais e processuais que foram feitos e espera que o juízo dê andamento, e a gente avalie, inclusive, talvez, os próximos passos, para tentar buscar pelo menos que seja concedido às famílias o que nos parece, na nossa visão, pelo menos, ser incontroverso, porque nós afirmamos isso na ação.

Esse fundo dito humanitário, que foi criado, não tem nada de humanitário – ele não tem nada de humanitário. Ele foi criado para resolver essa questão de uma forma extrajudicial. No nosso entendimento, aqueles valores que são ofertados é o mínimo que os envolvidos entendem devidos às famílias que foram prejudicadas nesse caso. Então, a gente entende que essa parcela é incontroversa, porque eles ofereceram o que parece ser o entendimento do mínimo de reparação, na visão deles, que seria devida às várias famílias.

Depois da instauração da CPI, houve um movimento encabeçado pelo grupo Tokio Marine, que enviou uma pessoa para iniciar uma negociação. A gente teve várias reuniões. Foram algumas reuniões

mesmo, a gente tentou à exaustão chegar a um acordo nesse caso, mas não foi possível, não foi possível. Depois, logo em seguida, houve uma paralisação; logo em seguida, começou a pandemia; e não se teve mais nenhum avanço em relação a isso. Talvez agora, com o fim da pandemia, com o assunto voltando a ser debatido, inclusive aqui no Senado, a gente possa iniciar, se houver interesse por parte desses grupos econômicos envolvidos que são de porte, e fazer novas tratativas para chegar a algum acordo com relação a isso. Eu acho que seria a melhor solução para esse caso para atender minimamente o interesse das famílias que há muitos anos sofrem com essa situação e não tiveram ainda um retorno mínimo em relação a essa situação.

[...] Houve várias tratativas, várias reuniões, tentando chegar a um consenso. Quanto à última oferta que foi apresentada, neste caso, não houve uma assunção de uma confidencialidade expressa, mas a gente entende que não se mostra adequado divulgar valores. A última proposta que foi apresentada pelo Grupo Tokio Marine não atendia minimamente os interesses das famílias. Por isso a gente encerrou a negociação, porque foram várias reuniões, e não se chegava a um consenso. [...]

É evidente, todos os envolvidos sabem disso, que, se esta ação tramitasse por exemplo num sistema chamado common law, nos Estados Unidos, na Inglaterra, as indenizações seriam muito superiores aos padrões que o nosso país fixa para casos similares. Isso é notório e evidente. Mas a gente também tem um patamar mínimo que nos parece intransigível. E a gente não pode transigir em relação a isso. Por isso a negociação não avançou. - ***Carlos Humberto Prola Júnior***

De mais a mais, a corroborar e bem retratar as medidas

procrastinatórias patrocinadas pelas seguradoras/resseguradoras e corretoras envolvidas no caso concreto ora investigado, oportuno consultar a síntese acostada às fls. 591/629 da Instrução que compõe este relatório, onde o Ministério Público Federal apresenta as "Contestações" de pontos levantados pela Defesa dos réus na Ação Civil Pública ajuizada perante o Juízo da 2ª Vara Federal de Chapecó/SC.

Nesse ponto, inclusive, oportuno ressaltar que o Ministério Público Federal acatou na íntegra o Relatório da CPICHAPE, que foi disponibilizado no dia 17/05/2022, juntando-o à peça apresentada ao Juízo da 2ª Vara Federal de Chapecó/SC.

Vale registrar, por derradeiro, que, numa última tentativa de sensibilizar a Tokio Marine Kiln – TMK quanto à necessidade de uma justa indenização, o Presidente da CPICHAPE, Senador Jorginho Mello (PL/SC), numa inciativa pessoal, esteve em Londres. Mais uma vez foi oferecida uma indenização de 25 milhões de dólares, a ser formalizada via "Fundo de Assistência Humanitária", valor esse superior aos 15 milhões de dólares inicialmente oferecidos.

No entanto, novos avanços foram alcançados, como segue:

> *[...] Senador Jorginho logo em seguida trouxe a mesa proposta de aumento do fundo eleitoral [sic] no valor de U$ 15 milhões de dólares totalizando U$ 30 milhões. Após debaterem o assunto, o CEO da empresa destacou que seria possível aumentar o valor do fundo humanitário em U$ 10 milhões de dólares, totalizando U$ 25 milhões de dólares com base no entendimento firmado entre as 13 resseguradoras. A empresa destacou que esse seria o valor que a*

empresa entende como limite de proposta, uma vez que a apólice contratada seria nesse mesmo valor.

Diante disso, o Senador Jorginho Mello então solicitou que o acesso ao fundo humanitário fosse permitido a qualquer família, não sendo necessário aceite de 100% das famílias, e questionou se o termo de quitação poderia ser apenas com a Tokio Marine e as demais seguradora e resseguradoras.

Após a discussões havidas Depois de longa conversa dentro da empresa essas condições foram aceitas, permitindo que cada família decida se quer ou não efetuar o acordo com a Tokio Marine Kiln e ter acesso ao respectivo valor, assim como, o aceite da proposta dará quitação apenas com a seguradora e resseguradora, permitindo o prosseguimento das ações contra AON, LAMIA, DGAC e quem mais queiram processar.

Os valores ficaram da seguinte forma: 24 famílias que receberam U$ 225 mil dólares receberão mais U$ 142 mil dólares; 44 famílias que ainda não aceitaram o acordo terão a possibilidade de receber U$ 367 mil dólares. Quanto ao pagamento, a empresa se comprometeu em agilizar ao máximo, de forma a permitir que possam acontecer até a primeira e segunda semana do mês de setembro de 2022, respeitadas as restrições legais que existem na homologação de tais acordos. O aceite das famílias deverá ser feito em até 30 dias a contar do dia 11 de julho de 2022, data em que o Senador fará o anúncio oficial da presente proposta.

Registra-se, por oportuno, que todos os indícios de autoria e/ou materialidade acerca da presente constatação encontram-se acostados à Instrução que acompanha este Parecer.

DO DIREITO APLICÁVEL

No curso do ano de 1999, foi realizada uma conferência diplomática para unificar as regras internacionais de transporte aéreo, com vistas a assegurar a proteção dos interesses dos usuários desse tipo de transporte e garantir uma indenização eqüitativa, nos casos de acidente, fundada no princípio da restituição. O Brasil, por intermédio do Decreto nº 5.910, de 2006, e a Bolívia aderiram ao referido tratado, que ficou conhecido por Convenção de Montreal.

Pois bem, em que pese não ser unânime, o entendimento jurídico construído é no sentido de que a Convenção de Montreal prevalece sobre as demais normas de transporte aéreo internacional, naquilo que a contradizer, à luz do disposto no art. 178 da Constituição Federal, *in verbis:*

> *Art. 178 - a lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.*

No mesmo sentido, posiciona-se parte importante da doutrina, nestes termos:

> *Mais que uma aplicação do princípio da especialidade, há de se convir que (i) as regras da Convenção de Montreal não desalentam o consumidor na sua posição de vulnerabilidade, mas apenas adequam suas garantias à necessidade de uniformização do transporte aéreo internacional; e (ii) a observância da Convenção é*

imperativo do pacta sunt servanda e da boa-fé do Estado Brasileiro perante à ordem internacional, sendo eventual negativa de aplicação motivos para suscitar a responsabilidade internacional do Estado. **Saliba e Souza**

É nesse sentido, inclusive, que o art. 55 da Convenção de Montreal estabelece que:

A presente Convenção prevalecerá sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional:

1. entre os Estados Partes na presente Convenção devido a que esses Estados são comumente Partes: [...]

2. dentro do território de qualquer Estado Parte na presente Convenção devido a que esse Estado é Parte em um ou mais dos instrumentos mencionados nas letras a) a e) anteriores.

E o artigo 29 da citada Convenção ainda acrescenta:

No transporte de passageiros, de bagagem e de carga, toda ação de indenização de danos, seja com fundamento na presente Convenção, em um contrato ou em um ato ilícito, seja em qualquer outra causa, somente poderá iniciar-se sujeita a condições e limites de responsabilidade como os previstos na presente Convenção, sem que isso afete a questão de que pessoas podem iniciar as ações e quais são seus respectivos direitos. Em nenhuma das referidas ações se outorgar uma indenização punitiva, exemplar ou de qualquer natureza que não seja compensatória.

De fato, a Convenção de Montreal, a partir de seus

princípios e regras, busca a completa reparação dos danos experimentados pelas vítimas em transporte aéreo internacional, em razão de lesão ou morte de passageiros, bem como de perda ou avaria de cargas e bagagens. Ou seja, segundo o mencionado tratado, o ressarcimento de eventual prejuízo havido no transporte aéreo internacional deve ocorrer na medida mais ampla possível.

Aliás, tal prerrogativa dos passageiros está muito bem alicerçada no instituto da responsabilidade civil, pois o transportador aéreo se compromete, ao firmar o contrato de voo, a transportar pessoas ou coisas, de um lugar a outro, sem prejuízo ou dano, mediante remuneração.

Na verdade, a reparação do dano é o principal propósito da responsabilidade civil, que pode estar relacionada à diminuição do patrimônio, à subtração da vida ou ao abatimento da integridade, da saúde e da honra. Além do mais, na esfera do dano patrimonial, deve-se observar toda a sua dimensão, ou seja, do dano emergente até o lucro cessante.

Por certo, a responsabilidade civil possui a pretensão de reparar ou, até mesmo, de equilibrar os danos causados ao patrimônio ou a moral. De mais a mais, é bom ressaltar que, no campo da responsabilidade civil, estão igualmente incluídos os agentes que excedem os limites e exercem de forma irregular o seu direito. Isto é, na presença de um comportamento voluntário que viole um dever, resta concebido o ato ilícito.

Assim, para que surja a obrigação de reparação por parte do transportador aéreo, é indispensável a ocorrência de um evento danoso que gere prejuízo e seja passível de ressarcimento. Ou seja, a indenização nada mais é do que a compensação devida à vítima ou ao usuário de transporte aéreo, com o intuito de neutralizar ou reduzir o dano provocado pelo descumprimento ou pelo cumprimento deficitário de uma obrigação.

Nesse contexto, inclusive, não é por outro motivo que a Convenção de Montreal estabelece, no art. 17, que *"[...] a transportadora só é responsável pelo dano causado em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro se o acidente que causou a morte ou a lesão tiver ocorrido a bordo da aeronave ou durante uma operação de embarque ou desembarque"*.

Logo, basta que a vítima esteja a bordo da aeronave ou em procedimento de embarque e desembarque, na ocasião do acidente, para que o transportador aéreo se torne inadimplente e a possibilidade de pagamento indenizatório desponte.

Quanto à indenização, a Convenção de Montreal prescreve, no art. 21, que *"[...] a transportadora não poderá excluir ou limitar a sua responsabilidade pelos danos [...] que não excedam 100.000 direitos de saque especiais por passageiro; e [...] a transportadora não será responsável pelos danos [...] que excedam 100.000 direitos de saque especiais por passageiro, se provar que: [...] tais danos não foram causados por negligência ou outro ato doloso ou omissão sua ou dos seus trabalhadores ou agentes; [...] tais danos foram*

causados exclusivamente por negligência ou outro ato doloso ou omissão de terceiro".

Registra-se, por oportuno, que o "Direito Especial de Saque" correspondia, na data de 27 de abril de 2020, a R$ 7,6717.

Por consequência, segundo o art. 21 da citada Convenção de Montreal, os danos ali previstos de até 767.170,00 reais estão amparados pela responsabilidade objetiva, ou seja, são integralmente indenizáveis independentemente de culpa. A partir desse valor, a responsabilidade passa a ser subjetiva. No entanto, convém destacar, desde já, que, no caso concreto ora investigado, não incide a limitação de valor de indenização prevista no mencionado art. 21 da Convenção de Montreal, porquanto o transportador, a companhia aérea LaMia SRL, atua com negligência e imperícia, ou seja, com culpa evidente.

Outrossim, o art. 50 da Convenção de Montreal registra que *"[...] os estados partes exigirão de seus transportadores que mantenham um seguro adequado, que cubra sua responsabilidade em virtude da presente convenção. O estado parte com destino ao qual o transportador explora serviços poderá exigir-lhe que apresente comprovação de que mantém um seguro adequado que cubra sua responsabilidade, de acordo com a presente convenção".*

Portanto, a necessidade de cobertura securitária no transporte aéreo internacional, por intermédio de uma apólice de seguro adequada, ou seja, que cubra os riscos das operações, é atividade obrigatória, devendo ser exigida a sua comprovação pelos Estados

partícipes da Convenção de Montreal.

Não é por outro motivo, inclusive, que o art. 121 da Lei nº 2.902, de 2004, estabelece, no *"caput"*, que a DGAC deve fiscalizar as atividades aeronáuticas comerciais na Bolívia e, na alínea "c", pontua que a DGAC deve suspender as atividades aeronáuticas que não estejam cobertas por seguro obrigatório ou que não observem as condições de segurança requeridas pela lei, *in verbis:*

> *Las actividades aeronáuticas comerciales están sujetas a fiscalización de la autoridad aeronáutica y de la autoridad de regulación sectorial. Son atribuciones de la autoridad aeronáutica: [...]*
>
> *c) Suspender las actividades cuando considere que no se aplican las condiciones de seguridad requeridas o cuando no estén cubiertos los riesgos de seguro obligatorio.*

Na mesma direção, o art. 123 da retrocitada lei registra, nas alíneas "f" e "h", que a DGAC deve revogar o Certificado de Operador Aéreo quando não houver contratação de seguro obrigatório pelo explorador aéreo ou este deixar de cumprir os requisitos legais da concessão, nestes termos:

> *Los Certificados de Operador Aéreo otorgados por plazo determinado, se extinguirán al vencimiento de éste. Sin embargo, exista o no un plazo de vencimiento, la autoridad aeronáutica, según lo determine la reglamentación, en cualquier momento podrá suspender o revocar el certificado de operador aéreo otorgado para la explotación de actividades aeronáuticas, en los siguientes casos:*

[...]

f) Si no se hubiese dado cumplimiento a la cobertura de riesgos obligatoria prevista en el Título XV. [...]

h) Si el explotador dejase de reunir los requisitos legales que dieron origen a la concesión o autorización.

Ainda na mesma linha, o art. 14 da citada Lei nº 2.902, de 2004, estabelece, na alínea "c", que a DGAC tem o poder de impedir a operação aérea com perigo iminente à aeronave, aos passageiros e às pessoas em terra, como segue:

La autoridad aeronáutica está autorizada para disponer que un operador o piloto de aeronave civil, no opere una aeronave en determinadas situaciones, cuando: [...]

c) La operación provocaría un peligro inminente para la aeronave, pasajeros o carga, y personas o cosas en tierra. La autoridad aeronáutica puede tomar las acciones necesarias para detener la aeronave o al piloto.

Todos esses dispositivos, aliás, são ratificados no art. 8º do Decreto Supremo nº 28.478, de 2005, que registra que a DGAC tem o poder de suspender ou restringir operações aéreas, nos termos dos arts. 14 e 121 da Lei nº 2.902, de 2004, *in verbis:*

Art. 8º - (Segurança geral) A segurança geral em matéria de aviação civil na República da Bolívia é de competência do Departamento Geral de Aviação Civil, a qual procederá de acordo com as diretrizes do Poder Executivo em matéria de segurança nacional. [...]

Cita-se, ademais, que o retrocitado art. 8º do mencionado Decreto prevê ainda que é função da DGAC *"exigir que os transportadores aéreos mantenham os seguros e garantias em dia, para poder operar"*. Daí por que a Regulamentação Aeronáutica nº 47 estabelece, em seu capítulo C, item 47.200, que *"toda aeronave para operar em território boliviano deve contar com os seguros obrigatórios previstos em lei"*.

Outrossim, para além da DGAC, outros dispositivos jurídicos, mais especificamente os arts. 158, 163 e 164, da mencionada Lei nº 2.902, de 2004, responsabilizam, objetivamente, a prestadora dos serviços de controle de tráfego aéreo na Bolívia, a AASANA, pelo descumprimento dos requisitos legais estabelecidos para as operações aéreas, nestes termos:

> *Art. 158 - La entidad que presta los servicios de navegación aérea es responsable por daños producidos a las aeronaves, a las personas, cosas y carga postal, transportadas por éstas y por los daños a terceros en la superficie, de conformidad con las disposiciones establecidas en el presente capítulo. La entidad referida, no será responsable si los daños sobrevienen por caso fortuito o fuerza mayor, por hechos de terceros, por culpa de la víctima o por la inexactitud de una información suministrada por un organismo similar y/o usuarios, que la entidad que presta servicios a la navegación aérea únicamente ha transmitido y siempre que pruebe que ha tomado todas las medidas para evitar el daño o que le ha sido imposible tomarlas.*
>
> *Art. 163 - La responsabilidad de la entidad que presta los servicios a la navegación aérea, por los daños que debieran indemnizar, será*

integral y en proporción a los daños causados. En cuanto a los daños producidos a las aeronaves, la indemnización se extenderá hasta el resarcimiento pleno de los perjuicios sufridos por el explotador o transportador en ese aspecto. La responsabilidad de la entidad que presta servicios a la navegación aérea, se extenderá hasta el resarcimiento pleno del daño sufrido por la víctima, si los funcionarios, empleados y/o agentes de los mismos, encontrándose en ejercicio de sus funciones y en el ámbito de sus atribuciones, incurriesen en la realización de actos dolosos o culposos con intención de causar daño, o en actos temerarios sin tener en cuenta las consecuencias de los mismos que dieran origen al daño. Si se hubiesen producido daños a terceros en la superficie, la responsabilidad será la prevista en la Sección III del Capítulo IV, Título XII de esta Ley.

Art. 164 - La responsabilidad de la entidad que presta servicios a la navegación aérea comienza cuando asume la aeronave bajo su protección o control y termina cuando transfiere los mismos a otra entidad que presta servicios a la navegación aérea con respecto a la aeronave, o cuando han terminado las operaciones para las cuales fue requerido. El damnificado podrá iniciar acción directa contra la entidad que presta servicios a la navegación aérea que considere responsable o bien contra el explotador en su caso.

Ressalta-se que, no caso concreto ora investigado, se tivessem sido cumpridos, na prestação dos serviços, os requisitos legais estabelecidos para as operações aéreas, certamente a AASANA teria impedido o voo que resultou no lastimável acidente.

No que pertine à responsabilidade do transportador aéreo, a retrocitada Lei nº 2.902, de 2004, estabelece, no art. 126, que

"El transportador es responsable por los daños causados por muerte, incapacidad total o parcial permanente, incapacidad total o parcial temporal, lesión corporal o psíquica sufridas por un pasajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque".

Ainda nesse contexto, o art. 129 do mencionado dispositivo legal estipula o limite de responsabilidade do transportador aéreo em 32.500 SDR/passageiro, como segue:

> *Art. 129 - El transportador es responsable de los daños resultantes del retraso en el transporte de pasajeros, equipajes o carga. El transportador no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. La responsabilidad del transportador podrá ser atenuada o eximida si prueba que la persona que ha sufrido el daño, lo causó o contribuyó a causarlo. En el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero queda limitada a 32.500 Derechos Especiales de Giro.*

Registra-se, por oportuno, que 1,00 Derecho Especial de Giro equivalia a 1,36195 dólares americanos - cotação em 27 de abril de 2020.

Dessa forma, o limite requerido pela legislação boliviana, a preços de 27 de abril de 2020, seria de USD 4.205.020,63 (95 * 32.500 * 1,36195). De modo semelhante, o limite requerido pela Convenção de Montreal seria de USD 14.633.471,78 (95 * 113.100 * 1,36195).

Percebe-se, portanto, que o limite de USD 25MM para a cobertura de "responsabilidade civil" da última apólice de seguro da companhia aérea LaMia SRL estava em conformidade com os requisitos mínimos estabelecidos na legislação boliviana e na Convenção de Montreal - o que é um verdadeiro contrassenso!

Apenas a título de registro, vale assinalar que o valor de indenização proposto pela resseguradora Tokio Marine, por intermédio do pretenso Fundo de Assistência Humanitária, algo em torno de 15,3 milhões de dólares, aproxima-se bastante do limite calculado nos termos da Convenção de Montreal. Certamente, esse limite serviu de parâmetro para a definição do valor da indenização proposto pela resseguradora Tokio Marine.

Quanto à necessidade de contratação de seguro pelo transportador aéreo para poder operar, a retrocitada Lei nº 2.902, de 2004, estabelece, de igual modo, a sua obrigatoriedade, nestes termos:

> *Art. 173 – O explorador está obrigado a assegurar o seu pessoal que exerce funções a bordo das aeronaves, seja habitual ou ocasionalmente, contra qualquer acidente passível de acontecer em cumprimento das suas funções ou serviços. Da mesma forma, o explorador está obrigado a contratar um seguro para cobrir as responsabilidades estabelecidas nesta Lei e as disposições pertinentes por danos às pessoas, bens transportados e terceiros na superfície.*
>
> *Art. 174 – Os seguros aos quais está obrigado o explorador a subscrever, para cobrir os danos previstos nos limites do Título XII desta Lei, deverão ser contratados de acordo com a legislação*

nacional vigente na matéria e a sua regulamentação. As apólices correspondentes deverão ser apresentadas à Autoridade Aeronáutica, originais e em idioma espanhol.

Art. 175 – Não será autorizado o tráfego em espaço aéreo boliviano de qualquer aeronave estrangeira que não comprove ter seguro por danos que possam ser causados às pessoas e coisas transportadas ou a terceiros na superfície. Nos casos em que a responsabilidade do explorador seja regida por acordos ou convênios internacionais, o seguro deverá cobrir os limites de responsabilidade neles previsto.

Observa-se que o retrocitado art. 173 não prevê a obrigação de contratação de seguro para o "casco" da aeronave. Ademais, o art. 174 estabelece que a apólice de seguro deve ser, necessariamente, apresentada ao órgão de controle aéreo.

De resto, a referida Lei nº 2.902, de 2004, é clara ao prescrever que toda cláusula que, porventura, exclua a responsabilidade do agente segurador pela indenização dos danos em acidentes aéreos é nula, mesmo nas situações onde a culpa do transportador aéreo seja evidente, como segue:

Art. 176 – Toda cláusula de seguro de vida ou incapacidade por acidente que exclua o risco ou a reparação de danos resultantes dos serviços de transporte aéreo público, será nula de pleno direito.

Art. 177 – Nos seguros obrigatórios estabelecidos por esta Lei, o segurador responderá perante os prejudicados mesmo quando os danos causados tenham sido em decorrência do dolo ou culpa do transportador ou do explorador, sem prejuízo da ação de repetição do segurador contra eles.

Art. 178 – A existência dos seguros e as datas de vencimento das respectivas apólices serão registradas no Registro Aeronáutico Administrativo. A vigência dos seguros obrigatórios, cujo vencimento se produza enquanto o voo está sendo realizado, será considerada prorrogada até o fim do voo.

Sob o ponto de vista da segurança operacional, a Regulamentação Aeronáutica nº 91, ao tratar das normas de voo e operação geral, estabelece que nenhum voo poderá decolar na Bolívia se não dispuser de quantidade suficiente de combustível para completar a rota, incluído o aeroporto alternativo, assim como de uma reserva que lhe permita voar nas mesmas condições de altitude por mais 45 minutos, *in verbis:*

(a) Não será iniciado qualquer voo a não ser que, considerando as condições meteorológicas e todo atraso que possa sofrer o voo, o avião conte com suficiente combustível e óleo para completar o voo sem riscos.

A quantidade de combustível disponível deve permitir:

(1) quando o voo seja realizado em conformidade com as normas de voo por instrumentos e não requeira um aeródromo alternativo de destino, em conformidade com o parágrafo 91.600 deste capítulo, ou quando o voo se dirija a um aeródromo isolado: (i) voar para o aeródromo de pouso previsto e depois (ii) contar com uma reserva de combustível final durante, pelo menos, 45 minutos, a altitude normal de cruzeiro.

(2) quando o voo seja realizado em conformidade com as normas de voo por instrumentos e requeira um aeródromo alternativo de

destino: (i) voar até o aeródromo de pouso previsto e depois até um aeródromo alternativo e depois (ii) contar com uma reserva de combustível final durante, pelo menos, 45 minutos, a altitude normal de cruzeiro.

(3) quando o voo seja realizado em conformidade com as VFR para voo diurno: (i) voar para o aeródromo de pouso previsto e depois contar com uma reserva de combustível final durante, pelo menos, 30 minutos, a altitude normal de cruzeiro.

(4) quando o voo seja realizado em conformidade com as VFR para voo noturno: (i) voar para o aeródromo de pouso previsto e depois (ii) contar com uma reserva de combustível final durante, pelo menos, 45 minutos, a altitude normal de cruzeiro.

Na mesma perspectiva operacional, a Regulamentação Aeronáutica nº 92, ao tratar dos serviços de Trânsito Aéreo na Bolívia, estabelece que a AASANA é o órgão responsável pela prestação desses serviços, nestes termos:

(a) O Estado Boliviano tem jurisdição sobre as partes do espaço aéreo e os aeródromos onde tenham que ser oferecidos serviços de trânsito aéreo, tomar as medidas necessárias para que tais serviços sejam estabelecidos e fornecidos em conformidade com as disposições deste Regulamento, assumindo a responsabilidade por estabelecer e fornecer os serviços de trânsito aéreo nas regiões de informação de voo, aéreas e zonas de controle estabelecidos dentro das FIR La Paz.

(b) Para tanto, determinou-se que a instituição responsável por fornecer os serviços de trânsito aéreo na FIR La Paz é a AASANA, exceto que o Estado Boliviano determine outra forma.

> *(c) Para os efeitos do presente Regulamento, a AASANA é a fornecedora dos Serviços de Trânsito Aéreo, sendo o Departamento Geral de Aviação Civil a Autoridade Aeronáutica Civil, em conformidade com a Lei nº 2.902 e em conformidade com a Regulamentação Aeronáutica Boliviana, para regulamentar, fiscalizar, inspecionar e controlar as atividades aéreas, de todas as atividades do fornecedor dos Serviços de Trânsito Aéreo [...].*

Ainda na quadra operacional, a Regulamentação Aeronáutica nº 47, em seu capítulo C, item 47.200, estabelece, de igual modo, que *"toda aeronave para operar em território Boliviano deve contar com os seguros obrigatórios previstos em Lei"*.

Pois bem, em que pese todos os preceitos legais ora trazidos, ainda merecem ser assinalados os seguintes dispositivos do Código Comercial boliviano – Decreto Lei nº 14.379, de 1977:

> *Art. 939 – (Responsabilidade por danos pessoais ou morte de passageiro) A empresa transportadora – estando ou não amparada por um contrato de seguro – responde pelas lesões, danos físicos ou morte do passageiro, acontecidos durante a execução do contrato de transporte, desde o momento em que se responsabiliza por ele.*
>
> *Art. 930 – Essa responsabilidade cessará no momento em que o passageiro desembarque no local de destino, e em qualquer um dos seguintes casos: (i) quando os danos aconteçam por exclusiva culpa do passageiro ou por lesões orgânicas ou doenças anteriores ao incidente, que não tenham sido agravados por atos imputados ao transportador; (ii) quando os danos sejam causados por terceiras pessoas, exclusivamente.*

> *Art. 1090. - (Derecho Del Tercero Damnificado). En el seguro de responsabilidad, el tercero damnificado puede, en caso de ausencia, fuga, impedimento o muerte del asegurado, ejercer acción contra el asegurador como beneficiario de la indemnización desde el momento en que se origina de responsabilidad del asegurado para percibir la suma correspondiente. En caso de muerte, sus herederos percibirán la indemnización que corresponda.*

Cita-se, ainda, o art. 1034 do citado Código Comercial, que *"establece que todo pago debe ser expresso dentro de los 15 días del siniestro, para subsanar um hecho como este"*, assim como o art. 984 do Código Civil boliviano, que, ao tratar do ressarcimento por fato ilícito, é claro no sentido de que *"quem, com um fato doloso ou culposo, causar a alguém um dano injusto, fica obrigado ao ressarcimento"*.

Finalmente, vale mencionar o art. 23, inc. "a", da Lei nº 1.883 – Ley de Seguros, que trata da responsabilidade das corretoras 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.*

Nesse sentido, a suposta alegação da seguradora Bisa de que não tinha conhecimento das tratativas entre as corretoras Estratégica e AON UK com a companhia aérea LaMia SRL, para justificar o não reconhecimento do sinistro, não tem impacto no alcance da cobertura do seguro.

Oportuno ressaltar que os tratados internacionais são internalizados no Brasil, à exceção dos tratados de direitos humanos aprovados na forma do § 3º do Art. 5° da Constituição Federal, com *status* de lei ordinária. Esse é o entendimento sedimentado na jurisprudência pátria desde 1977, por ocasião do julgamento do RE 80.004/SE pelo STF.

Dessa forma, as regras insertas na retrocitada Convenção de Montreal foram incorporadas ao ordenamento jurídico brasileiro como "*lex specialis*".

Por falar nisso, no âmbito do ordenamento jurídico brasileiro, o Código Civil, de forma análoga aos dispositivos bolivianos antes citados, trata a questão da indenização nestes termos:

> *Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.*
>
> *Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.*
>
> *Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.*

Percebe-se, portanto, que a responsabilidade civil consiste na obrigação de indenizar o dano, patrimonial ou moral, causado a outrem. Ou seja, não pode haver responsabilidade sem a existência de um dano.

De mais a mais, há a necessidade de existência de evidente nexo de causalidade entre o dano experimentado pela vítima e o ato ilícito praticado pelo autor, que pode ser conceituado como o descumprimento de um dever jurídico. Isto é, a transgressão é resultado natural da ação ou omissão da conduta humana que, por consequência, viola o padrão determinado pela norma.

Além do mais, conforme bem acentuado na jurisprudência, o autor pode ferir o direito de outrem de dois modos possíveis: pelo descumprimento de uma obrigação contratual (responsabilidade contratual) ou pela prática de um ato ilícito (responsabilidade extracontratual), como segue:

> *Se preexistir um vínculo obrigacional, e o dever de indenizar é consequência do inadimplemento, temos a responsabilidade contratual, também chamada de ilícito contratual ou relativo; se esse dever surge em virtude de lesão a direito subjetivo, sem que entre o ofensor e a vítima preexista qualquer relação jurídica que o possibilite, temos a responsabilidade extracontratual, também chamada de ilícito aquiliano ou absoluto.* **Cavalieri Filho**

Por sinal, vale ressaltar, nesse ponto, que a responsabilidade extracontratual suscitada no curso da presente investigação decorre de evidente omissão dos diversos autores envolvidos, na forma do art. 186 do Código Civil antes citado, que concorrem para a produção do evento danoso.

E nesse caso, o art. 942, *caput*, do Código Civil, estabelece que, havendo vários atores contribuindo para o dano, há

responsabilidade solidária, *in verbis:*

> *Art. 942. Os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito de outrem ficam sujeitos à reparação do dano causado; e, se a ofensa tiver mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação.*

Conforme magistério de Cláudio L. B. Godoy, *"[...] havendo mais de um causador do dano a ser reparado, erige-se entre eles uma responsabilidade solidária, de tal arte que todos se vinculam `a integralidade da prestação ressarcitória, podendo por ela ser exigidos juntos ou separadamente, à escolha da vítima. [...] Para fins civis, responde solidariamente quem tenha, de forma eficiente, concorrido à causação do dano, portanto cuja conduta se integre no nexo causal, posto que plúrimo."*

Importante salientar que, conquanto a responsabilidade contratual esteja limitada ao valor da apólice de seguro, a responsabilidade extracontratual não observa limite, senão aquele que representa, tanto por tanto, a extensão do dano, consoante art. 944, *caput*, do Código Civil, nestes termos:

> *Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano.*
>
> *Parágrafo único – Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, equitativamente, a indenização.*

A propósito desse dispositivo, inclusive, necessário

pontuar novamente que não incide a limitação de valor de indenização previsto na Convenção de Montreal, pois, por expressa disposição daquele texto legal, a limitação abrange apenas o transportador e não terceiros que concorrem para o ilícito, conforme o art. 21 do mencionado tratado.

Portanto, a recomposição da lesão sofrida pela vítima, na exata extensão do prejuízo que lhe foi causado, é fundamental. E sobre isso, é importante deixar claro que o dano citado no art. 944 abrange não só as perdas individuais, materiais ou imateriais, mas também os prejuízos sociais, difusos, coletivos e individuais homogêneos.

Seja dito de passagem, inclusive, que, no caso concreto ora analisado, não há que se cogitar da mitigação contida no parágrafo único do art. 944, porquanto não há entre os envolvidos participação com grau mínimo de culpa a justificar uma desproporcionalidade com o prejuízo identificado.

Nesse contexto, aliás, o art. 948 do Código Civil brasileiro, estabelece que *"ocorrendo a morte da vítima, a indenização consistirá no pagamento das despesas com tratamento, funeral e luto da família (danos emergentes), bem como prestação de pensão às pessoas a quem o de cujus devia alimentos (lucro cessante)"*.

Ademais, nos termos do art. 187 antes mencionado, não se permitem excessos que contrariem os fins econômicos e sociais no exercício de qualquer direito.

O abuso de direito consiste em um ato jurídico de objeto lícito, mas

> *cujo exercício, levado a efeito sem a devida regularidade, acarreta um resultado que se considera ilícito* – **R. Limongi França**

Ou seja, não exige a lei o elemento subjetivo, ou a intenção de prejudicar, para a caracterização do abuso de direito, bastando que seja distorcido o seu exercício.

Aliás, em regra, conforme ensinamento de Nestor Duarte, *"a exigibilidade da reparação subordina-se a um elemento subjetivo, o dolo ou a culpa, do causador do dano. Excepcionalmente, porém, a culpa ou o dolo têm sua comprovação dispensada, nas hipóteses submetidas ao regime da responsabilidade objetiva, ou seja, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente exercida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem".*

Curiosamente, a atividade de transporte de pessoas é regida pela teoria da responsabilidade objetiva, consoante art. 734 e 927, parágrafo único, do Código Civil (teoria do risco), nestes termos:

> *Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.*
>
> *Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.*
>
> *Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.*

> *Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.*

Verdade seja dita, como leciona Cláudio L. B. de Godoy, *"[...] sempre se admitiu que, ínsita ao contrato de transporte, havia, como de fato há, uma cláusula de incolumidade, porquanto ao transportador afeta uma obrigação de resultado, a de levar o passageiro e suas bagagens ao destino, a salvo e incólume. Ademais, induvidoso tratar-se de uma atividade perigosa, induzindo, assim, caso típico de risco criado".*

De fato, a responsabilidade do transportador, uma vez inalcançado o resultado pelo qual se obrigou, prescinde da verificação de sua culpa, bastando a demonstração do nexo de causalidade entre o prejuízo sofrido e a atividade de transporte, salvo motivo de causa maior.

De mais a mais, o Código Civil, ao tratar do contrato de corretagem, estabelece que o corretor deve executar a mediação com *"diligência e prudência"*, devendo prestar ao cliente *"todos os esclarecimentos acerca da segurança ou do risco do negócio"*, como segue:

> *Art. 723. O corretor é obrigado a executar a mediação com diligência e prudência, e a prestar ao cliente, espontaneamente, todas as informações sobre o andamento do negócio.*
>
> *Parágrafo único. Sob pena de responder por perdas e danos, o*

> *corretor prestará ao cliente todos os esclarecimentos acerca da segurança ou do risco do negócio, das alterações de valores e de outros fatores que possam influir nos resultados da incumbência.*

Quer dizer, para além do dever de agir em conformidade com as instruções recebidas do cliente, o corretor se obriga, no desempenho de suas atribuições, a portar-se de forma diligente, ou seja, com zelo e cuidado. A conduta do corretor deve não só evitar o prejuízo que possa ser causado ao cliente, mas, antes e igualmente, ostentar-se apta a lhe gerar o razoável proveito esperado do negócio agenciado.

Ademais, o corretor tem o dever de informar seu cliente sobre o andamento dos negócios que esteja a intermediar. Mas não apenas informar, como também esclarecer e aconselhar o seu cliente sobre a segurança e o risco do negócio. Significa dizer que o corretor tem o dever de informar sobre as condições dos interessados em firmar o negócio. Tudo isso, é bom que se diga, sob pena de responder por perdas e danos.

Pois bem, cumpre destacar ainda que, para além da responsabilidade contratual e extracontratual, o Código Civil, por intermédio do art. 944 antes mencionado, consagra o princípio da reparação integral do dano, seja esse de natureza material ou imaterial.

Nesse sentido, o dano moral infligido às vítimas, consistente na violação dos direitos da personalidade dos

sucessores/familiares dos falecidos, bem como, de forma direta, em relação aos poucos sobreviventes do acidente aéreo, deve ser igualmente indenizado, conforme disposto no art. 12 do Código Civil, nestes termos:

> *Art. 12. Pode-se exigir que cesse a ameaça, ou a lesão, a direito da personalidade, e reclamar perdas e danos, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei.*
>
> *Parágrafo único. Em se tratando de morto, terá legitimação para requerer a medida prevista neste artigo o cônjuge sobrevivente, ou qualquer parente em linha reta, ou colateral até o quarto grau.*

De acordo com a lição de Nestor Duarte, *"[...] os direitos da personalidade são oponíveis erga omnes e sua violação configura descumprimento de obrigação legal de não fazer, dando, porém, ensejo a sanções de natureza pública ou privada. [...] A sanção privada compreende não só a indenização, [...] como a pretensão cominatória..."*.

Ora, no caso concreto sob análise, resta muito bem evidenciada a responsabilidade civil dos envolvidos pela causação de dano moral às vítimas do acidente aéreo, bem como aos sucessores e/ou familiares dos falecidos, tendo em vista a violação dos seus direitos de personalidade, a exemplo do direito à vida, à integridade física ou psíquica e à convivência familiar. E nesse caso, vale destacar, tal responsabilidade é solidária, na forma do art. 942 do Código Civil, antes mencionado.

De resto, registra-se, por relevante, que o dano moral

decorrente de morte de familiar é presumido *in re ipsa*, ou seja, o dano está vinculado à própria existência do fato ilícito, prescindindo-se de prova.

Vale citar, por derradeiro, uma vez que se está diante de uma relação de consumo, alguns dispositivos do Código de Defesa do Consumidor – CDC, a exemplo do art. 14, que prevê a responsabilidade objetiva por fato do serviço, *in verbis:*

> *Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.*

Quer dizer, o fornecedor do serviço tem responsabilidade objetiva pelos danos decorrentes da prestação viciosa do seu serviço, a qual somente é afastada se comprovar ausência de defeito, culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros, e ocorrência de caso fortuito ou força maior.

Ademais, assim como prescrito no art. 944 do Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor adota, igualmente, o princípio da reparação integral do dano.

Enquanto o Código Civil defende que a reparação integral seja medida pela extensão do dano, o Código de Defesa do Consumidor estabelece que é direito básico do consumidor a efetiva reparação de

danos patrimoniais e morais (Art. 6°, VI), nestes termos:

> *Art. 6º São direitos básicos do consumidor: [...]*
>
> *VI – a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;*

De todo o exposto, resta muito claro que, regra geral, a responsabilidade de indenizar decorre da coexistência dos seguintes pressupostos: (i) ação ou omissão, (ii) culpa ou dolo do agente, (iii) relação de causalidade e (iv) dano experimentado pela vítima.

Desse modo, em resumida síntese, no caso concreto ora analisado, os envolvidos violaram a boa-fé objetiva e praticaram falta contratual e extracontratual, devendo responder pelas perdas e danos materiais e morais solidariamente, na forma dos arts. 12, 186, 187, 389, 402, 422, 927, 942 e 944, entre outros, do Código Civil, *in verbis:*

> *Art. 12. Pode-se exigir que cesse a ameaça, ou a lesão, a direito da personalidade, e reclamar perdas e danos, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei.*
>
> *Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.*
>
> *Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.*
>
> *Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais*

regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

Art. 402. Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar.

Art. 422. Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Art. 942. Os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito de outrem ficam sujeitos à reparação do dano causado; e, se a ofensa tiver mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação.

Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano.

No que pertine ao Termo de Transação celebrado para efetivação dos supostos "pagamentos humanitários" ofertados aos familiares das vítimas do acidente com a aeronave da companhia aérea LaMia SRL, resta evidente o vício de consentimento na celebração do ajuste pelas vítimas, consistente em lesão, nos termos do art. 157 do Código Civil, porquanto, sob premente necessidade financeira, aceitaram oferta de valor desproporcional ao verdadeiro dano experimentado.

Art. 157. Ocorre a lesão quando uma pessoa, sob premente necessidade, ou por inexperiência, se obriga a prestação manifestamente desproporcional ao valor da prestação oposta.

De fato, a lesão pode dar-se pela desproporção grave entre as prestações opostas. Ou seja, ocorre lesão, apta a invalidar o ajuste, quando, em negócio comutativo, uma das partes, por inexperiência ou necessidade premente, se obriga a prestação significativamente desproporcional à outra. Não se exige o conhecimento das circunstâncias pelo beneficiário, bastando o prejuízo do lesado.

Nesse ponto, aliás, vale registrar o posicionamento do MPF, ao analisar o presente caso concreto, de que *"[...] restam, portanto, configurados os requisitos para o reconhecimento desse vício de consentimento, a saber: (i) as prestações entre as partes eram manifestamente desproporcionais (oferta de valor muito aquém do devido para quitação ampla e irrestrita de responsabilidade); (ii) havia premente necessidade das famílias, conforme acima detalhado; e, (iii) havia também inexperiência por parte dos aceitantes, na medida que, após o acidente aéreo, as famílias viram-se envoltas no complexo mundo securitário (ainda mais em se tratando de seguro aeronáutico), que desafia até mesmo os operadores do direito. Ademais, a corroborar esse entendimento, as apólices de seguro foram celebradas fora do Brasil, em língua estrangeira, e sequer as famílias tiveram acesso, p. ex., à apólice de resseguros".*

Frisa-se, todavia, que os requisitos 2 e 3 antes citados são alternativos, conforme se depreende da atenta leitura do art. 157 do Código Civil, bastando, portanto, a presença de um deles para o reconhecimento da lesão.

De mais a mais, não se pode olvidar, conforme já

registrado anteriormente, que o acidente aéreo representa um acidente de consumo, acarretando responsabilidade por fato do serviço, nos termos do art. 12 do Código de Defesa do Consumidor.

> *Art. 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos.*

Com efeito, o acidente de consumo é configurado quando se constata um defeito no produto ou serviço que, além de torná-los inadequados para seu uso, também causa dano ao consumidor ou represente riscos à sua saúde ou segurança. Melhor dizendo, o acidente de consumo nada mais é que um defeito que ultrapassa o dano causado ao objeto e provoca um dano extrapatrimonial ao consumidor, ofendendo a vida, a saúde, a higidez física e psíquica, ou mesmo a segurança do consumidor.

À vista disso, a legislação protetiva deve ser aplicada ao caso concreto ora analisado, devendo-se reconhecer a vulnerabilidade das vítimas/sucessores do acidente de consumo, na forma do inciso I do art. 4° do Código de Defesa do Consumidor.

> *Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus*

> *interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:*
>
> *I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo; [...]*

Por certo, diante da vulnerabilidade do consumidor em face do fornecedor, torna-se imprescindível a utilização, ao caso concreto ora analisado, dos dispositivos do Código de Defesa do Consumidor, que surgiu justamente para reivindicar um equilíbrio na relação de consumo e nas próprias normas legais, uma vez que o Código Civil simplesmente tratava consumidor e fornecedor em pé de igualdade, o que se mostrava inoportuno e foi devidamente regulado pela mencionada legislação consumerista.

De outro lado, o Código de Defesa do Consumidor estabelece que é vedado ao fornecedor de serviços, sob pena de prática abusiva, a conduta de *"exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva"*, nestes termos:

> *Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas: [...]*
>
> *V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;*

Decerto, a vantagem manifestamente excessiva está, exatamente, na cobrança indevida por serviços não prestados, gerando, evidente, enriquecimento sem causa do fornecedor.

Sem dúvida, são direitos básicos do consumidor, nos termos do art. 6º do Código de Defesa do Consumidor, a proteção contra práticas abusivas no fornecimento de serviços e a efetiva prevenção/reparação de danos patrimoniais.

> *Art. 6º São direitos básicos do consumidor: [...]*
>
> *IV – a proteção contra publicidade enganosa e abusiva, métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como contra práticas e cláusulas abusivas ou impostas no fornecimento de produtos ou serviços; [...]*
>
> *VI – a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;*

E nesse contexto, o Código de Defesa do Consumidor prevê que são nulas de pleno direito as cláusulas contratuais que, por colocarem o consumidor em desvantagem nos contratos de consumo, *"impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos [...]"* e que *"estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade"*, como segue:

> *Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:*
>
> *I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços*

> *ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis; [...]*
>
> *IV - estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade;*

Na prática, uma vantagem é considerada exagerada quando: (i) ofende os princípios fundamentais do sistema jurídico a que pertence; (ii) restringe direitos ou obrigações fundamentais inerentes à natureza do contrato de modo a ameaçar seu objeto ou o equilíbrio contratual; (iii) mostra-se excessivamente onerosa para o consumidor, considerando-se a natureza e o conteúdo do contrato, o interesse das partes e outras circunstâncias peculiares ao caso.

Para o MPF, aliás, no caso concreto ora analisado, faz-se necessário reconhecer e declarar a nulidade das cláusulas exorbitantes do Termo de Transação proposto, que excluem, de forma ampla e irrestrita, a responsabilidade civil dos envolvidos, bem como obrigam as vítimas à desistência das ações, eventualmente, em curso.

Nesse ponto, a propósito, destaca-se que, embora o Código Civil considere anulável o negócio jurídico eivado do vício da lesão (art. 171, II), deve-se aplicar a norma especial e mais protetiva do Código de Defesa do Consumidor, que considera tais cláusulas nulas de pleno direito, nos termos do art. 51 antes citado.

> *Art. 171. Além dos casos expressamente declarados na lei, é anulável o negócio jurídico: [...]*

II - por vício resultante de erro, dolo, coação, estado de perigo, lesão ou fraude contra credores.

Nesse contexto, de acordo com o entendimento do MPF, é necessário enfatizar que as cláusulas do Termo de Transação relativas ao pagamento do valor proposto de US$ 225.000,00 devem ser preservadas, pois representam assunção de culpa por parte dos envolvidos e encerram adiantamento de pagamento em relação ao valor global devido.

E desse modo, deveria ser aplicado o princípio da conservação contratual, sem a decretação da nulidade do ajuste, conforme expressamente previsto no §2° do art. 157 do Código Civil e no §2° do art. 51 do Código de Defesa do Consumidor, resguardando-se as cláusulas de pagamento, *in verbis:*

Art. 157, [...]

§ 2º Não se decretará a anulação do negócio, se for oferecido suplemento suficiente, ou se a parte favorecida concordar com a redução do proveito.

Art. 51, [...]

§ 2° A nulidade de uma cláusula contratual abusiva não invalida o contrato, exceto quando de sua ausência, apesar dos esforços de integração, decorrer ônus excessivo a qualquer das partes.

Por fim, vale registrar, por oportuno, que a Lei 11.182, de 2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, definiu

que *"compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária"* , como segue:

> *Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.*

Nesse cenário, a ANAC, por intermédio da Resolução nº 178, de 2010, estabeleceu os procedimentos para comunicação de pouso ou sobrevoo e solicitação de permanência no território brasileiro por aeronave civil estrangeira realizando transporte aéreo não remunerado, nestes termos:

> *Art. 2º Toda aeronave civil estrangeira, para sobrevoar e/ou pousar no território brasileiro, deve possuir seguro que cubra possíveis danos a terceiros no solo.*
>
> *Art. 3º A comunicação da chegada de aeronave estrangeira às autoridades de fiscalização federal é de responsabilidade do Operador de Aeródromo, que deve providenciá-la com antecedência mínima de 2 (duas) horas em relação à hora prevista de pouso. [...]*
>
> *Art 4º Todo operador ou piloto em comando de aeronave estrangeira referida no art. 1º desta Resolução deve comunicar à ANAC, previamente à apresentação do plano de voo, o local de pouso ou sobrevoo, informando o dia e a hora prováveis do voo, a rota e o ponto de entrada em território brasileiro, a marca de nacionalidade e o tipo de aeronave, a finalidade do voo e, se for o caso, o aeroporto*

internacional em que irá escalar para entrar no Brasil. [...]

Art. 7º Todo operador ou piloto em comando de uma aeronave estrangeira que, após o primeiro pouso em aeroporto internacional no território brasileiro, tenha a intenção de se deslocar para outro aeroporto localizado no território brasileiro deve obter uma autorização de permanência junto à ANAC.

§ 1º A solicitação de permanência no território brasileiro, com vistas à obtenção da necessária Autorização de Voo da ANAC (AVANAC), deve ser feita com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas do horário estimado para o pouso por meio de formulário eletrônico disponível no sítio da ANAC, ao qual devem ser anexados, igualmente por meio eletrônico, os seguintes documentos:

I – certificados de matrícula e de aeronavegabilidade da aeronave;

II – licenças e certificados de habilitação técnica e de capacidade física da tripulação; e

III – apólice de seguro contra danos a terceiros na superfície.

Ressalta-se, por relevante que a ANAC teve acesso à última apólice de seguro da aeronave CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL.

DO ENCAMINHAMENTO DA CPICHAPE

Nos termos do art. 58, § 3º da Constituição Federal, as comissões parlamentares de inquérito, que terão poderes de investigação próprios das autoridades judiciais, além de outros previstos nos regimentos das respectivas Casas, serão criadas pela

Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, em conjunto ou separadamente, mediante requerimento de um terço de seus membros, para a apuração de fato determinado e por prazo certo, sendo suas conclusões, se for o caso, encaminhadas ao Ministério Público, para que promova a responsabilidade civil ou criminal dos infratores.

Nesse sentido, ante todo o exposto no presente Relatório (Parecer e Instrução), propõe-se:

1. pela evidente necessidade de se indenizar, contratual e extracontratualmente, as vítimas e os familiares das vítimas do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL, assim como de se alcançar eventuais ilícitos penais e administrativos por parte de alguns dos atores envolvidos:

    a. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) ao Ministério de Relações Exteriores para que, por intermédio dos canais diplomáticos competentes, sejam encaminhadas cópias às autoridades bolivianas, colombianas e estadunidenses responsáveis pela investigação e/ou pelo ajuizamento de ações reparatórias em razão do acidente com o voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL para conhecimento e adoção das medidas pertinentes;

b. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) ao Ministério Público Federal, à Procuradoria da República no Estado de Santa Catarina e à Procuradoria da República no Município de Chapecó para conhecimento e adoção das medidas afetas ao seu *múnus* público;

c. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) ao Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região para conhecimento e adoção das medidas afetas ao seu *múnus* público;

d. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) à Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense (AFAV-C) para conhecimento e adoção de medidas que, de algum modo, possam colaborar com as ações reparatórias movidas nas diversas instâncias de jurisdição envolvidas.

e. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) à Associação Chapecoense de Futebol para conhecimento e adoção de medidas que, de algum modo, possam colaborar com as ações reparatórias movidas nas diversas instâncias de jurisdição

envolvidas.

2. pela evidente necessidade de se coibir os esforços empreendidos por alguns dos atores envolvidos, em especial a resseguradora Tokio Marine Kiln Limited e a corretora AON UK Limited, no sentido de negar ou restringir a cobertura do seguro e, consequentemente, impedir a justa indenização das vítimas e dos familiares das vítimas do voo CP 2933 da companhia aérea LaMia SRL:

   a. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) à Casa Civil da Presidência da República para conhecimento e adoção das medidas políticas e jurídicas pertinentes;

   b. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) ao Ministério da Justiça e Segurança Pública para conhecimento e adoção das medidas jurídicas pertinentes.

3. pela evidente necessidade de abertura de procedimento para averiguação da solvência das afiliadas da Tokio Marine Kiln Limited e da AON UK Limited no Brasil, cujas participações no mercado securitário brasileiro são significativas, dadas as repercussões negativas, inclusive de ordem financeira, que o caso concreto traz, em razão da

deterioração da imagem das retrocitadas empresas, como resultado de suas condutas em relação às vítimas e familiares das vítimas do voo CP 2933 da LaMia SRL:

a. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP para conhecimento e adoção das medidas administrativas pertinentes, sem olvidar, no entanto, da possibilidade de adoção de medidas disciplinares, como multas ou suspensão das licenças das afiliadas para operar no mercado securitário brasileiro, obedecido o devido processo legal, diante de tamanha falta de sensibilidade por parte da resseguradora Tokio Marine Kiln Limited e da corretora AON UK Limited, resvalando muitas das vezes em condutas de má-fé.

4. pela evidente necessidade de se aperfeiçoar as normas e os protocolos operacionais, visto que a companhia aérea LaMia SRL operou por cerca de seis meses, com todas as restrições securitárias apontadas, sem que houvesse qualquer tipo de manifestação contrária por parte dos órgãos de regulação aérea envolvidos:

a. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA para conhecimento e adoção de medidas que possam aperfeiçoar as normas e os protocolos operacionais atinentes às suas respectivas atribuições legais, de modo a inibir a ocorrência dos fatos relatados na presente investigação;

b. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) ao Ministério de Relações Exteriores para que, por intermédio dos canais diplomáticos competentes, sejam encaminhadas cópias às autoridades bolivianas (DGAC e AASANA) e colombianas (AEROCIVEL) para conhecimento e adoção de medidas que possam aperfeiçoar as normas e os protocolos operacionais atinentes às suas respectivas atribuições legais, de modo a inibir a ocorrência dos fatos relatados na presente investigação.

5. pela evidente necessidade de se aperfeiçoar as normas e os protocolos operacionais, visto que a companhia aérea LaMia SRL, empresa completamente descapitalizada e desestruturada, adentrou o mercado de futebol sul-americano, em

especial o brasileiro, e transportou diversas equipes de futebol, incluídas as seleções de alguns países, sem que houvesse qualquer tipo de crivo por parte das entidades responsáveis pelos campeonatos:

a. o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) à Confederação Brasileira de Futebol - CBF e à Confederação Sul-Americana de Futebol - CONMEBOL para conhecimento e adoção de medidas que possam aperfeiçoar as normas e os protocolos operacionais atinentes à contratação de empresas aéreas e de logística por parte de equipes de futebol, de modo a inibir a ocorrência dos fatos relatados na presente investigação;

6. pela evidente necessidade de se oportunizar alternativa àquelas famílias interessadas em aderir ao "Fundo de Assistência Humanitária", nos termos pactuados com a resseguradora líder Tokio Marine Kiln na última reunião de Londres, ou seja, sem a necessidade de se aguardar a anuência de todos os envolvidos no processo indenizatório para pleitear a indenização, mas com a possibilidade de se continuar demandando judicialmente em desfavor de outros atores importantes (a exemplo da

corretora AON UK), o envio da íntegra do Relatório (Parecer e Instrução) à Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense (AFAV-C) para conhecimento e adoção de medidas que, de algum modo, possam agilizar a indenização dessas famílias e, por conseguinte, amenizar o sofrimento de seus membros;

7. pela evidente necessidade de se aperfeiçoar a legislação afeta ao tema investigado pela CPICHAPE, imprescindível se faz reforçar à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – CCJ e à Comissão de Assuntos Econômicos – CAE a importância da celeridade na deliberação das seguintes proposições que atualmente tramitam no Senado Federal:

   a. Projeto de Lei da Câmara nº 29, de 2017, em tramitação na CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, que dispõe sobre normas de seguro privado; revoga dispositivos da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil); e dá outras providências.

   b. Projeto de Lei n° 4494, de 2019, em tramitação na CAE - Comissão de Assuntos Econômicos, que acrescenta os §§ 2º e 3º ao art. 281 da Lei

nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para assegurar o direito da vítima de acidente aéreo em cobrar a cobertura diretamente da seguradora.

c. Projeto de Lei nº 3693, de 2019, em tramitação na CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para alterar as regras vigentes que tratam sobre o procedimento extrajudicial bem como majorar a responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, no caso de morte ou lesão.

d. Projeto de Lei nº 2970, de 2019, em tramitação na CCJ - Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, que altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar o transportador a cumprir com os voos programados.

Senador IZALCI LUCAS – PSDB/DF

RELATOR

Projeto de Lei da Câmara - PLC 29/2017

Dispõe sobre normas de seguro privado; revoga dispositivos da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil); e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

TÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I
DO OBJETO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Art. 1º A atividade seguradora será exercida de modo que se viabilizem os objetivos da República, os fins da ordem econômica e a plena capacidade do mercado interno, nos termos dos arts. 3º, 170 e 219 da Constituição Federal.

Parágrafo único. O Poder Executivo da União terá competência para expedir atos normativos que não contrariem esta Lei, atuando em proteção dos interesses dos segurados e seus beneficiários.

Art. 2º Consideram-se integrantes da atividade seguradora, além dos contratos de seguro, também os contratos necessários à sua plena viabilidade, como o resseguro e a retrocessão.

Art. 3º São consideradas instrumentais à atividade seguradora as corretagens de seguros e resseguros, submetidas, no que couber, às determinações desta Lei.

Art. 4º As reservas e provisões advindas dos pagamentos de prêmios são consideradas patrimônio sob gestão dos que exercem a atividade econômica seguradora.

§ 1º Para garantia de suas operações, as seguradoras deverão constituir patrimônio de afetação, na forma da lei.

§ 2º O patrimônio de afetação será destinado ao adimplemento das obrigações das seguradoras decorrentes dos contratos de seguro celebrados, permanecendo os bens e direitos a ele vinculados separados dos bens e direitos da sociedade liquidada, até o advento do respectivo termo ou até o cumprimento de sua finalidade, ocasião em que o liquidante ou administrador judicial arrecadará em favor da massa liquidanda ou inscreverá na classe própria o crédito que contra ela remanescer.

Art. 5º Todos os atos praticados no exercício da atividade seguradora serão interpretados em conformidade com o disposto nesta Lei.

Art. 6º Pelo contrato de seguro, a seguradora se obriga, mediante o pagamento do prêmio equivalente, a garantir interesse legítimo do segurado ou do beneficiário contra riscos predeterminados.

Parágrafo único. As partes, os beneficiários e os intervenientes devem conduzir-se segundo os princípios de probidade e boa-fé, desde os atos pré-contratuais até a fase pós-contratual.

Art. 7º Só podem pactuar contratos de seguros sociedades que se encontrem devidamente autorizadas na forma da lei e que tenham elaborado e aprovado as condições contratuais e as respectivas notas técnicas e atuariais perante o órgão supervisor e fiscalizador de seguros.

Art. 8º A seguradora que ceder sua posição contratual a qualquer título, no todo ou em parte, sem concordância prévia dos segurados e seus beneficiários conhecidos, será solidariamente responsável com a seguradora cessionária.

Parágrafo único. A cessão do contrato por iniciativa da seguradora, mesmo quando autorizada, mantém a cedente solidária com a cessionária quando esta for ou tornar-se insolvente no prazo de até vinte e quatro meses.

Art. 9º O contrato de seguro, em suas distintas modalidades, será regido por esta Lei.

§ 1º Aplica-se exclusivamente a lei brasileira:

I. - aos contratos de seguro celebrados por seguradora autorizada a operar no Brasil;

II. - quando o segurado ou o proponente tiver residência ou domicílio no País;

III. - quando no Brasil situarem-se os bens sobre os quais recaírem os interesses garantidos; ou

IV. - sempre que os interesses garantidos recaírem sobre bens considerados relevantes para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira.

§ 2º Os seguros e planos de saúde regem-se por lei própria, aplicando-se-lhes esta Lei em caráter subsidiário.

CAPÍTULO II
DO INTERESSE

Art. 10. A eficácia do contrato de seguro depende da existência de interesse legítimo.

§ 1º A superveniência de interesse legítimo torna eficaz o contrato desde então.

§ 2º Se for parcial o interesse legítimo, a ineficácia não atingirá a parte útil.

§ 3º Se for impossível a existência do interesse, o contrato será nulo.

Art. 11. Extinto o interesse, resolve-se o contrato com a redução proporcional do prêmio, ressalvado, na mesma proporção, o direito da seguradora às despesas realizadas com a contratação.

Parágrafo único. Se ocorrer redução relevante do interesse, o valor do prêmio será proporcionalmente reduzido, ressalvado, na mesma proporção, o direito da seguradora às despesas realizadas com a contratação.

Art. 12. Quando o contrato de seguro for nulo ou ineficaz, o segurado ou o tomador terá direito à devolução do prêmio, deduzidas as despesas realizadas, salvo se provado que o vício decorreu de sua má-fé.

Art. 13. No seguro sobre a vida e a integridade física de terceiro, o proponente é obrigado a declarar, sob pena de nulidade do contrato, o seu interesse sobre a vida e a incolumidade do segurado.

Parágrafo único. Presume-se o interesse previsto no *caput* deste artigo quando o segurado for cônjuge, companheiro, ascendente ou descendente do terceiro sobre cuja vida ou integridade física o seguro é contratado.

CAPÍTULO III
DO RISCO

Art. 14. O contrato cobre os riscos relativos à espécie de seguro contratada.

§ 1° Os riscos excluídos e os interesses não indenizáveis devem ser descritos de forma clara e inequívoca.

§ 2° Se houver divergência entre os riscos delimitados no contrato e os previstos no modelo de contrato ou nas notas técnicas e atuariais apresentados ao órgão fiscalizador competente, prevalecerá o texto mais favorável ao segurado.

§ 3° Quando a seguradora se obrigar a garantir diferentes interesses e riscos, deverá a contratação preencher os requisitos exigidos para a garantia de cada um dos interesses e riscos abrangidos pelo contrato, de modo que a extinção ou nulidade de uma garantia não prejudicará as demais.

§ 4° A garantia nos seguros de transporte de bens e de responsabilidade civil pelos danos relacionados com essa atividade começa no momento em que as mercadorias são de fato

recebidas pelo transportador e cessa com a entrega ao destinatário.

Art. 15. O contrato pode ser celebrado para toda classe de risco, salvo vedação legal.

Parágrafo único. São nulas as garantias, sem prejuízo de outras vedadas em lei:

I - de interesses patrimoniais relativos aos valores das multas e outras penalidades aplicadas em virtude de atos cometidos pessoalmente pelo segurado que caracterizem ilícito criminal; e

II - contra risco proveniente de ato doloso do segurado, do beneficiário ou de representante de um ou de outro, salvo o dolo do representante do segurado ou do beneficiário em prejuízo desses.

Art. 16. O contrato é nulo quando qualquer das partes souber, desde o momento de sua conclusão, que o risco é impossível ou já se realizou.

Parágrafo único. A parte que tiver conhecimento da impossibilidade ou da prévia realização do risco e, não obstante, contratar pagará à outra o dobro do valor do prêmio.

Art. 17. Desaparecido o risco, resolve-se o contrato com a redução do prêmio pelo valor equivalente ao risco a decorrer, ressalvado, na mesma proporção, o direito da seguradora às despesas realizadas com a contratação.

Art. 18. O segurado deve comunicar à seguradora relevante agravamento do risco, tão logo tome conhecimento, inclusive o derivado de motivo alheio à sua vontade.

§ 1º Será relevante o agravamento que conduza ao aumento significativo e continuado da probabilidade de realização do risco ou da severidade de seus efeitos.

§ 2º Depois de ciente, a seguradora poderá, até o prazo máximo de vinte dias, cobrar a diferença de prêmio ou, não sendo possível tecnicamente garantir o novo risco, resolver o contrato.

§ 3º A resolução deve ser feita por carta registrada com aviso de recebimento ou meio idôneo equivalente, e deverá a seguradora restituir a eventual diferença de prêmio, ressalvado, na mesma proporção, o direito da seguradora às despesas realizadas com a contratação.

§ 4º No agravamento voluntário por parte do segurado ou beneficiário, a resolução por parte da seguradora produzirá efeitos desde o momento em que os riscos foram agravados.

§ 5º A seguradora não responderá pelas consequências do ato praticado com a intenção de aumentar a probabilidade ou de tornar mais severos os efeitos do sinistro.

§ 6º Nos seguros sobre a vida ou integridade física a seguradora poderá cobrar a diferença de prêmio, em caso de agravamento voluntário do risco.

Art. 19. Perde a garantia o segurado que dolosamente não comunicar o fato causador de relevante agravamento do risco.

Parágrafo único. O segurado que culposamente não comunicar o fato causador de relevante agravamento do risco do qual tenha tomado ciência será obrigado a pagar a diferença de prêmio que for apurada ou, se a garantia for tecnicamente impossível ou o fato corresponder a tipo de risco que não é subscrito pela seguradora, não fará jus à indenização.

Art. 20. Se houver relevante redução do risco, o valor do prêmio será proporcionalmente reduzido, ressalvado, na mesma proporção, o direito da seguradora às despesas realizadas com a contratação.

CAPÍTULO IV
DO PRÊMIO

Art. 21. O prêmio deve ser pago no tempo e forma convencionados, no domicílio do devedor.

§ 1º Salvo convenção, uso ou costume em contrário, o prêmio deverá ser pago à vista.

§ 2º É vedado o recebimento de mais de 25% (vinte e cinco por cento) do prêmio antes de formado o contrato.

Art. 22. A mora relativa à prestação única ou à primeira parcela de prêmio resolve de pleno direito o contrato, salvo lei, costume ou convenção em contrário.

§ 1º A mora relativa às demais parcelas suspenderá a garantia contratual, sem prejuízo do crédito da seguradora ao prêmio, após notificação ao segurado que concede prazo para a purgação não inferior a quinze dias contados da recepção.

§ 2º A notificação deve ser feita por carta registrada remetida para o último endereço do segurado informado à seguradora, ou outro meio idôneo, e deve conter as advertências de que o não pagamento no novo prazo suspenderá a garantia e, não sendo purgada a mora, a seguradora não efetuará quaisquer pagamentos relativos a sinistros ocorridos a partir do vencimento original da parcela não paga.

§ 3º Caso o segurado recuse a recepção ou por qualquer razão não seja encontrado no último endereço informado à seguradora, o prazo previsto no § 1º deste artigo terá início na data da frustração da comunicação.

Art. 23. A resolução, salvo quando se tratar de mora da prestação única ou da primeira parcela do prêmio, está condicionada a prévia notificação e não poderá ocorrer em prazo inferior a trinta dias após a suspensão da garantia.

§ 1º A resolução libera integralmente a seguradora por sinistros e despesas de salvamento ocorridos a partir de então.

§ 2º Nos seguros coletivos sobre a vida e a integridade física, a resolução somente ocorrerá após noventa dias, contado o prazo da última notificação feita ao estipulante.

§ 3º Nos seguros individuais sobre a vida e a integridade física estruturados com reserva matemática, o não pagamento de parcela do prêmio, que não a primeira, implicará redução proporcional da garantia ou devolução da reserva, o que for mais vantajoso para o segurado ou seus beneficiários.

§ 4º O prazo terá início na data da frustração da comunicação sempre que o segurado ou o estipulante recuse a recepção ou por qualquer razão não seja encontrado no último endereço informado à seguradora ou no que constar dos cadastros normalmente utilizados pelas instituições financeiras.

§ 5º A notificação da suspensão da garantia, quando advertir para a resolução do contrato caso não purgada a mora, dispensará nova comunicação.

Art. 24. Nos seguros sobre a vida e a integridade física, o prêmio pode ser convencionado por prazo limitado ou por toda a vida do segurado.

Art. 25. Caberá execução para a cobrança do prêmio, se infrutífera a notificação realizada pela seguradora.

CAPÍTULO V
DO SEGURO EM FAVOR DE TERCEIRO

Art. 26. O seguro será estipulado em favor de terceiro quando a contratação recair sobre interesse de titular distinto do estipulante, determinado ou determinável.

§ 1º O beneficiário será identificado por lei, por ato de vontade anterior à ocorrência do sinistro ou, a qualquer tempo, pela titularidade do interesse garantido.

§ 2º Sendo determinado o beneficiário a título oneroso, a seguradora e o estipulante deverão, tão logo quanto possível, entregar-lhe cópia dos instrumentos probatórios do contrato de seguro.

Art. 27. O interesse alheio, sempre que conhecido pelo proponente do seguro, deve ser declarado à seguradora.

§ 1º Presume-se que o seguro é por conta própria, salvo quando, em razão das circunstâncias ou dos termos do contrato, a seguradora tiver conhecimento de que o seguro é em favor de terceiro.

§ 2º Na contratação do seguro em favor de terceiro, ainda que decorrente de cumprimento de dever previsto em outro contrato, não poderá ser suprimida a escolha da seguradora e do corretor de seguro por parte do estipulante.

Art. 28. O seguro em favor de terceiro pode coexistir com seguro por conta própria ainda que no âmbito do mesmo contrato.

Parágrafo único. Salvo disposição em contrário, se houver concorrência de interesses, prevalecerá a garantia por conta própria até o valor em que concorrer, valendo, naquilo que ultrapassar, como seguro em favor de terceiro, sempre respeitado o limite da garantia.

Art. 29. O estipulante deverá cumprir as obrigações e os deveres do contrato, salvo os que por sua natureza devam ser cumpridos pelo segurado ou beneficiário.

Art. 30. O estipulante poderá substituir processualmente o segurado e o beneficiário para exigir, em favor exclusivo destes, o cumprimento das obrigações derivadas do contrato.

Art. 31. Cabe ao estipulante, além de outras atribuições que decorram de lei ou de convenção, assistir ao segurado e ao beneficiário durante a execução do contrato.

Art. 32. Considera-se estipulante de seguro coletivo aquele que contrata em proveito de um grupo de pessoas, pactuando com a seguradora os termos do contrato para sua adesão.

Art. 33. Admite-se como estipulante de seguro coletivo apenas aquele que tiver vínculo anterior e não securitário com o grupo de pessoas em proveito do qual

contratar o seguro, sem o que o seguro será considerado individual.

§ 1º As quantias eventualmente pagas ao estipulante de seguro coletivo pelos serviços prestados ao grupo segurado deverão ser informadas com destaque aos segurados e beneficiários nas propostas de adesão, questionários e demais documentos do contrato.

§ 2º O estipulante de seguro coletivo sobre a vida e a integridade física do segurado é o único responsável para com a seguradora pelo cumprimento de todas as obrigações contratuais, incluída a de pagar o prêmio.

Art. 34. O estipulante de seguro coletivo representa os segurados e beneficiários durante a formação e a execução do contrato e responde perante eles e a seguradora por seus atos e omissões.

Parágrafo único. Para que possam valer as exceções e as defesas da seguradora em razão das declarações prestadas para a formação do contrato, o documento de adesão ao seguro deverá ter seu conteúdo formado pessoalmente pelos segurados.

Art. 35. Além das defesas e exceções próprias ao segurado e ao beneficiário, a seguradora poderá opor-lhes todas as fundadas no contrato anteriores ao sinistro e, salvo no caso dos seguros em que o risco coberto seja a vida ou a integridade física, também as posteriores ao sinistro.

CAPÍTULO VI
DO COSSEGURO E SEGURO CUMULATIVO

Art. 36. Ocorre cosseguro quando duas ou mais seguradoras, por acordo expresso entre elas e o segurado ou o estipulante, garantem um determinado interesse contra o mesmo risco e ao mesmo tempo, cada uma delas assumindo uma cota de garantia.

Art. 37. O cosseguro poderá ser documentado em uma ou em várias apólices com o mesmo conteúdo.

§ 1º Se o contrato não identificar a cosseguradora líder, os interessados podem considerar líder qualquer delas, devendo dirigir-se sempre à escolhida.

§ 2º A cosseguradora líder substitui as demais na regulação do sinistro e, de forma ativa e passiva, nas arbitragens e processos judiciais.

§ 3º Quando a ação for proposta apenas contra a líder, essa deverá, no prazo da resposta, comunicar a existência do cosseguro e promover a notificação judicial ou extrajudicial das cosseguradoras.

§ 4º A sentença proferida contra a líder fará coisa julgada em relação às demais, que serão executadas nos mesmos autos.

§ 5º Não há solidariedade entre as cosseguradoras, arcando cada uma exclusivamente com a sua cota de garantia, salvo previsão contratual diversa.

§ 6º O descumprimento de obrigações entre as cosseguradoras não prejudicará o segurado, beneficiário ou terceiro, resolvendo-se em perdas e danos entre elas.

Art. 38. Os documentos probatórios do contrato deverão destacar a existência do cosseguro, suas participantes e as cotas assumidas individualmente.

Art. 39. Ocorre seguro cumulativo quando a distribuição entre várias seguradoras for feita pelo segurado ou estipulante por força de contratações independentes, sem limitação a uma cota de garantia.

§ 1º Nos seguros cumulativos de dano, o segurado deverá comunicar a cada uma das seguradoras sobre a existência dos contratos com as demais.

§ 2º Será reduzida proporcionalmente a importância segurada de cada contrato celebrado quando a soma das

importâncias seguradas nos seguros cumulativos de dano superar o valor do interesse, desde que haja coincidência de garantia entre os seguros cumulados.

§ 3º A redução proporcional prevista no § 2º não levará em conta os contratos celebrados com as seguradoras que se encontrarem insolventes.

CAPÍTULO VII
DOS INTERVENIENTES NO CONTRATO

Art. 40. Os intervenientes são obrigados a agir com lealdade e boa-fé e prestar informações completas e verídicas sobre todas as questões envolvendo a formação e execução do contrato.

Art. 41. Os representantes e prepostos da seguradora, ainda que temporários ou a título precário, vinculam-na para todos os fins, quanto a seus atos e omissões.

Art. 42. O corretor de seguro é responsável pela efetiva entrega ao destinatário dos documentos e outros dados que lhe forem confiados, no prazo máximo de cinco dias úteis. Parágrafo único. Sempre que for conhecido o iminente perecimento de direito, a entrega deve ser feita em prazo hábil.

Art. 43. Pelo exercício de sua atividade o corretor de seguro fará jus à comissão de corretagem.

§ 1º O corretor de seguro não pode participar dos resultados obtidos pela seguradora.

§ 2º A renovação ou prorrogação do seguro, quando não automática ou envolvendo alteração de conteúdo de cobertura ou financeiro mais favorável para os segurados e beneficiários, pode ser intermediada por outro corretor de seguro, da livre escolha do segurado ou estipulante.

CAPÍTULO VIII
DA FORMAÇÃO E DURAÇÃO DO CONTRATO

Art. 44. A proposta de seguro pode ser efetuada pelo segurado, pelo estipulante ou pela seguradora.

Art. 45. A proposta feita pela seguradora não poderá ser condicional e deverá conter, em suporte duradouro, assim entendido qualquer meio idôneo, durável e legível, capaz de ser admitido como meio de prova, mantido à disposição dos interessados, todos os requisitos necessários para a contratação, o conteúdo integral do contrato e o prazo máximo para sua aceitação.

§ 1º A seguradora não poderá invocar omissões em sua proposta depois da formação do contrato.

§ 2º A aceitação da proposta feita pela seguradora somente se dará pela manifestação expressa de vontade ou ato inequívoco do destinatário.

Art. 46. A proposta feita pelo segurado não exige forma escrita.

Parágrafo único. O simples pedido de cotação à seguradora não equivale à proposta, mas as informações prestadas pelas partes e terceiros intervenientes integram o contrato que vier a ser celebrado.

Art. 47. O proponente é obrigado a fornecer as informações necessárias para a aceitação do contrato e fixação da taxa para cálculo do valor do prêmio, de acordo com o questionamento que lhe submeta a seguradora.

§ 1º O descumprimento doloso do dever de informar importará perda da garantia.

§ 2º A garantia, quando culposo o descumprimento, será reduzida proporcionalmente à diferença entre o prêmio pago e o que seria devido caso prestadas as informações, salvo se, diante dos fatos não revelados, a garantia for tecnicamente impossível ou tais fatos corresponderem a tipo de risco que não seja subscrito pela seguradora, hipótese em que será resolvido o contrato.

Art. 48. As partes e os terceiros intervenientes no contrato devem informar tudo que souberem de relevante, bem como aquilo que deveriam saber, a respeito do interesse e do risco a serem garantidos, de acordo com as regras ordinárias de conhecimento.

Art. 49. A seguradora deverá alertar o proponente sobre quais são as informações relevantes a serem prestadas para a aceitação e formação do contrato e esclarecer nos seus impressos e questionários as consequências do descumprimento desse dever.

Art. 50. Quando o seguro, por sua natureza ou por expressa disposição, for daqueles que exigem informações contínuas ou averbações de globalidade de riscos e interesses, a omissão do segurado, desde que comprovada, implicará a resolução do contrato, sem prejuízo da dívida do prêmio.

§ 1º A sanção de resolução do contrato será aplicável ainda que a omissão seja detectada após a ocorrência do sinistro.

§ 2º O segurado poderá afastar a aplicação dessa sanção consignando a diferença de prêmio e provando a sua boa-fé.

Art. 51. O proponente deverá ser cientificado com antecedência sobre o conteúdo do contrato, obrigatoriamente redigido em Língua Portuguesa e inscrito em suporte duradouro, por qualquer meio idôneo, durável e legível, capaz de ser admitido como meio de prova.

§ 1º As regras sobre perda de direitos, exclusão de interesses e riscos, imposição de obrigações e restrições de direitos serão redigidas de forma clara, compreensível e colocadas em destaque, sob pena de nulidade.

§ 2º Serão nulas as cláusulas redigidas em idioma estrangeiro ou que se limitem a referir-se a regras de uso internacional.

Art. 52. Recebida a proposta, a seguradora terá o prazo máximo de quinze dias para cientificar sua recusa ao proponente, ao final do qual será considerada aceita.

§ 1º Considera-se igualmente aceita a proposta pela prática de atos inequívocos, tais como o recebimento total ou parcial do prêmio ou sua cobrança pela seguradora.

§ 2º O contrato celebrado mediante aceitação tácita reger-se-á, naquilo que não contrariar a proposta, pelas condições contratuais previstas nos modelos depositados pela seguradora no órgão fiscalizador de seguros para o ramo e modalidade de garantia constantes da proposta, prevalecendo, quando mencionado na proposta o número do processo administrativo, o clausulado a ele correspondente vigente na época da contratação do seguro, ou o mais favorável ao segurado, caso haja diversos clausulados depositados e não exista menção específica a um deles na proposta.

§ 3º A seguradora poderá, no prazo de quinze dias do recebimento da proposta, solicitar esclarecimentos ou produção de exames periciais, e o prazo para a recusa terá novo início a partir do atendimento da solicitação ou da conclusão do exame pericial.

§ 4º Durante o prazo fixado no *caput* deste artigo, a seguradora poderá garantir provisoriamente o interesse, sem obrigar-se à aceitação definitiva do negócio.

§ 5º Os critérios comerciais e técnicos de subscrição ou aceitação de riscos devem promover a solidariedade e o desenvolvimento econômico e social, sendo vedadas políticas técnicas e comerciais conducentes à discriminação social ou prejudiciais à livre iniciativa empresarial.

§ 6º Solicitadas as informações pelo proponente, a seguradora terá igual prazo para informar os motivos da recusa, desde que não importem prejuízos para terceiros.

§ 7º Se a seguradora não informar os motivos da recusa na forma do § 6º deste artigo, a proposta será considerada aceita.

Art. 53. O contrato presume-se celebrado para viger pelo prazo de um ano, salvo quando outro prazo decorrer da sua natureza, do interesse, do risco ou da vontade das partes.

Art. 54. Nos seguros com previsão de renovação automática, a seguradora deverá, em até trinta dias antes de seu término, cientificar o contratante de sua decisão de não renovar ou das eventuais modificações que pretenda fazer para a renovação.

§ 1º Se a seguradora for omissa, o contrato será automaticamente renovado.

§ 2º O segurado poderá recusar o novo contrato a qualquer tempo antes do início de sua vigência ou, caso não tenha promovido averbações de riscos, simplesmente não efetuando o pagamento da única ou da primeira parcela do prêmio.

§ 3º O seguro destinado a garantir interesses que recaírem sobre empreendimentos, como os de engenharia, cuja garantia não possa ser interrompida, será prorrogado até sua conclusão, ressalvado o direito da seguradora à diferença de prêmio relativo ao aumento do tempo do contrato.

CAPÍTULO IX
DA PROVA DO CONTRATO

Art. 55. O contrato de seguro prova-se por todos os meios admitidos em direito, vedada a prova exclusivamente testemunhal.

Art. 56. A sociedade seguradora é obrigada a entregar ao contratante, no prazo de vinte dias contados da aceitação, documento probatório do contrato, de que constarão os seguintes elementos:

I a denominação, a qualificação completa e o número de registro da seguradora única no órgão fiscalizador competente;

II – o número de registro no órgão fiscalizador competente do procedimento administrativo em que se encontram o modelo do contrato e as notas técnicas e atuariais correspondentes;

III – o nome do segurado e, sendo distinto, o do beneficiário se nomeado;

IV – o nome do estipulante;

V – o dia e o horário precisos do início e fim de vigência ou, se for o caso, o modo preciso para sua determinação;

VI – o valor do seguro e a demonstração da regra de atualização monetária, ou da regra por meio da qual se possa precisar aquele valor;

VII– os interesses e os riscos garantidos;

VIII – os locais de risco compreendidos pela garantia;

IX – os riscos excluídos e os interesses vinculados ao mesmo bem não compreendidos pela garantia, ou em relação aos quais a garantia seja de valor inferior ou submetida a condições ou a termos específicos;

X – o nome, a qualificação e o domicílio de todos os intermediários do negócio, com a identificação, em existindo, daquele que receberá e transmitirá as comunicações entre os contratantes;

XI – em caso de cosseguro, a denominação, a qualificação completa, o número de registro no órgão fiscalizador competente e a cota de garantia de cada cosseguradora, bem como a identificação da seguradora líder, de forma especialmente precisa e destacada; e

XII – o valor, o parcelamento e a estrutura do prêmio.

§ 1º A quantia segurada será expressa em moeda nacional, observadas as exceções legais.

§ 2º A apólice conterá glossário dos termos técnicos nela empregados.

Art. 57. Os contratos de seguro sobre a vida são títulos executivos extrajudiciais.

Parágrafo único. O título executivo extrajudicial será constituído por qualquer documento hábil para a prova da existência do contrato, do qual constem os elementos essenciais para a verificação da certeza e liquidez da dívida, acompanhado dos documentos necessários para a prova de sua exigibilidade.

CAPÍTULO X
DA INTERPRETAÇÃO DO CONTRATO

Art. 58. Se da interpretação de quaisquer documentos elaborados pela seguradora, tais como peças publicitárias, impressos, instrumentos contratuais ou pré-contratuais, resultarem dúvidas, contradições, obscuridades ou equivocidades, elas serão resolvidas no sentido mais favorável ao segurado, ao beneficiário ou ao terceiro prejudicado.

Art. 59. O contrato de seguro não pode ser interpretado ou executado em prejuízo da coletividade de segurados, ainda que em benefício de um ou mais segurados ou beneficiários, nem promover o enriquecimento injustificado de qualquer das partes ou de terceiros.

Art. 60. As condições particulares do seguro prevalecem sobre as especiais e estas sobre as gerais.

Art. 61. As cláusulas referentes à exclusão de riscos e prejuízos ou que impliquem restrição ou perda de direitos e garantias são de interpretação restritiva quanto à sua incidência e abrangência, cabendo à seguradora a prova do seu suporte fático.

Art. 62. O contrato de seguro deve ser executado e interpretado segundo a boa-fé.

Art. 63. A resolução de litígios por meios alternativos não será pactuada por adesão a cláusulas e condições predispostas, exigindo instrumento assinado pelas partes, e será feita no Brasil, submetida ao procedimento e às regras do direito brasileiro.

Parágrafo único. O responsável pela resolução de litígios é obrigado a divulgar, em repositório de fácil acesso a qualquer interessado, os resumos dos conflitos e das decisões respectivas, sem identificações particulares.

CAPÍTULO XI DO RESSEGURO

Art. 64. Pelo contrato de resseguro, a resseguradora, mediante o pagamento do prêmio equivalente, garante o interesse da seguradora contra os riscos próprios de sua atividade, decorrentes da celebração e execução de contratos de seguro.

Parágrafo único. O contrato de resseguro é funcional para o exercício da atividade da seguradora e será formado segundo o mesmo regime de aceitação tácita aplicável ao contrato de seguro, no prazo de dez dias, contado da recepção da proposta pela resseguradora.

Art. 65. A resseguradora, salvo disposição em contrário, e sem prejuízo do § 2º do art. 66, não responde, com fundamento no negócio de resseguro, perante o segurado, o beneficiário do seguro ou o prejudicado.

Parágrafo único. É válido o pagamento feito diretamente pelo ressegurador ao segurado quando a seguradora se encontrar insolvente.

Art. 66. Demandada para revisão ou cumprimento do contrato de seguro que motivou a contratação de resseguro facultativo, a seguradora, no prazo da contestação, deverá promover a notificação judicial ou extrajudicial da resseguradora, comunicando-lhe o ajuizamento da causa, salvo disposição contratual em contrário.

§ 1º A resseguradora poderá intervir na causa como assistente simples.

§ 2º A seguradora não poderá opor ao segurado, ao beneficiário ou ao terceiro o descumprimento de obrigações por parte de sua resseguradora.

Art. 67. As prestações de resseguro adiantadas à seguradora para o fim de provê-la financeiramente para cumprir o contrato de seguro deverão ser imediatamente utilizadas para adiantamento ou pagamento da indenização ou capital ao segurado, ao beneficiário ou ao prejudicado.

Art. 68. O resseguro abrangerá a totalidade do interesse ressegurado, incluído o interesse da seguradora relacionado à recuperação dos efeitos da mora no cumprimento dos contratos de seguro, bem como as despesas de salvamento e as efetuadas em virtude da regulação e liquidação dos sinistros.

Art. 69. Salvo o disposto no parágrafo único do art. 14 da Lei Complementar nº 126, de 15 de janeiro de 2007, os créditos do segurado, do beneficiário e do prejudicado têm preferência absoluta perante quaisquer outros créditos em relação aos montantes devidos pela resseguradora à seguradora, caso esta se encontre sob direção fiscal, intervenção ou liquidação.

CAPÍTULO XII
DO SINISTRO

Art. 70. Ao conhecer o sinistro ou iminência de seu acontecimento, o segurado é obrigado a:

I – tomar as providências necessárias e úteis para evitar ou minorar seus efeitos;

II – avisar prontamente a seguradora por qualquer meio idôneo; e

III – prestar todas as informações de que disponha sobre o sinistro, suas causas e consequências, sempre que for questionado a respeito pela seguradora.

§ 1º O descumprimento doloso dos deveres previstos neste artigo implica a perda da garantia.

§ 2º O descumprimento culposo dos deveres previstos neste artigo implica a perda do direito à indenização do valor dos danos decorrentes da omissão.

§ 3º Não se aplica o disposto nos §§ 1º e 2º deste artigo no caso das obrigações previstas nos incisos II e III do *caput* quando o interessado provar que a seguradora tomou ciência oportunamente do sinistro e das informações por outros meios.

§ 4º Incumbe também ao beneficiário, no que couber, o cumprimento das disposições deste artigo, sujeitando-se às mesmas sanções.

§ 5º As providências previstas no inciso I do *caput* deste artigo não serão exigíveis se colocarem em perigo interesses relevantes do segurado, beneficiário ou terceiros, ou sacrifício acima do razoável.

Art. 71. A provocação dolosa de sinistro determina a resolução do contrato, sem direito ao capital segurado ou indenização e sem prejuízo da dívida de prêmio e da obrigação de ressarcir as despesas feitas pela seguradora.

§ 1º Aplica-se a mesma sanção quando o segurado ou beneficiário tiver prévia ciência da prática delituosa e não tentar evitá-la, ou quando comunicar dolosamente sinistro não ocorrido.

§ 2º Nos seguros sobre a vida e a integridade física, o capital segurado, ou a reserva matemática devida, será pago ao segurado ou seus herdeiros, quando o sinistro for dolosamente provocado pelo beneficiário.

§ 3º A fraude cometida por ocasião da reclamação de sinistro leva à perda pelo infrator do direito à garantia,

liberando a seguradora do dever de prestar o capital segurado ou a indenização.

§ 4º O dolo e a fraude podem ser provados por todos os meios em direito admitidos, inclusive por indícios.

Art. 72. Nos seguros de dano, as despesas com as medidas de salvamento para evitar o sinistro iminente ou atenuar seus efeitos, mesmo que realizadas por terceiros, correm por conta da seguradora, até o limite pactuado pelas partes, sem reduzir a garantia do seguro.

§ 1º A obrigação prevista no *caput* deste artigo existirá ainda que os prejuízos não superem o valor da franquia contratada.

§ 2º A obrigação da seguradora existirá ainda que as medidas tenham sido ineficazes.

§ 3º Não constituem despesas de salvamento as realizadas com prevenção ordinária, incluída qualquer espécie de manutenção.

§ 4º A seguradora não estará obrigada ao pagamento de despesas com medidas notoriamente inadequadas, nem de quantias que excedam o limite máximo pelo qual seria responsável, observada a garantia contratada para o tipo de sinistro iminente ou verificado.

§ 5º A seguradora suportará a totalidade das despesas efetuadas com a adoção de medidas de salvamento que expressamente recomendar para o caso específico, ainda que excedam o limite previsto no § 4º.

Art. 73. A seguradora responde, nos termos da lei e do contrato, pelos efeitos do sinistro ocorrido ou cuja ocorrência tiver início na vigência do contrato, ainda que se manifestem ou perdurem após o término desta.

Art. 74. A seguradora não responde pelos efeitos manifestados durante a vigência do contrato, quando

decorrentes da ocorrência de sinistro anterior, salvo disposição em contrário.

Art. 75. Salvo disposição em contrário, a ocorrência de sinistros com efeitos parciais não importa redução do valor da garantia.

Art. 76. Apresentados pelo interessado os elementos que demonstrem a existência de lesão ao interesse garantido, cabe à seguradora provar a não existência da lesão ou não ser ela, no todo ou em parte, consequência dos riscos predeterminados no contrato.

CAPÍTULO XIII
DA REGULAÇAO E LIQUIDAÇÃO DE SINISTROS

Art. 77. A reclamação de pagamento por sinistro feita pelo segurado, beneficiário ou terceiro prejudicado determinará a prestação dos serviços de regulação e liquidação que têm por objetivo identificar as causas e os efeitos do fato avisado pelo interessado e quantificar em dinheiro os valores devidos pela seguradora, salvo quando convencionada reposição em espécie.

Art. 78. Cabem exclusivamente à seguradora a regulação e a liquidação do sinistro.

Art. 79. A regulação e a liquidação do sinistro devem ser realizadas, sempre que possível, com simultaneidade.

§ 1º Apurada a existência de sinistro e de quantias parciais devidas ao segurado ou beneficiário, a seguradora deve adequar suas provisões e efetuar, em no máximo trinta dias, adiantamentos por conta do pagamento final ao segurado ou beneficiário.

§ 2º A seguradora informará a autoridade fiscalizadora, até o décimo dia útil seguinte, a respeito das provisões e reservas que constituir para a garantia do sinistro.

Art. 80. O regulador e o liquidante do sinistro devem prontamente informar à seguradora as quantias apuradas a fim de que possam ser efetuados os pagamentos devidos ao segurado ou beneficiário.

Parágrafo único. O descumprimento dessa obrigação acarretará a responsabilidade solidária do regulador e do liquidante pelos danos decorrentes da demora.

Art. 81. O regulador e o liquidante de sinistro atuam por conta da seguradora.

Parágrafo único. É vedada a fixação da remuneração do regulador, do liquidante, dos peritos, dos inspetores e dos demais auxiliares com base na economia proporcionada à seguradora.

Art. 82. Cumpre ao regulador e ao liquidante de sinistro:

I - exercer suas atividades com probidade e celeridade;

II - informar aos interessados todo o conteúdo de suas apurações, quando solicitado;

III - empregar peritos especializados, sempre que necessário.

Art. 83. Em caso de dúvida sobre critérios e fórmulas destinados à apuração do valor da dívida da seguradora, serão adotados aqueles que forem mais favoráveis ao segurado ou ao beneficiário, vedado o enriquecimento sem causa.

Art. 84. O relatório de regulação e liquidação do sinistro é documento comum às partes.

Art. 85. É vedado ao segurado e ao beneficiário promover modificações no local do sinistro, destruir ou alterar elementos a esse relacionados.

§ 1º O descumprimento culposo implica obrigação de suportar as despesas acrescidas para a apuração e liquidação do sinistro.

§ 2º O descumprimento doloso exonera a seguradora.

Art. 86. Negada a garantia, no todo ou em parte, a seguradora deverá entregar ao segurado, ou ao beneficiário, os documentos produzidos ou obtidos durante a regulação e liquidação do sinistro que fundamentem a decisão.

Parágrafo único. A seguradora não está obrigada a entregar os documentos e demais elementos probatórios que forem considerados confidenciais ou sigilosos por lei ou que possam causar dano a terceiros, salvo em razão de decisão judicial ou arbitral proferida em processo no qual esteja garantido o sigilo.

Art. 87. Correm por conta da seguradora todas as despesas com a regulação e liquidação do sinistro, salvo as realizadas para a apresentação dos documentos predeterminados para aviso da ocorrência, prova da identificação e legitimidade do segurado ou beneficiários, e de outros documentos ordinariamente em poder destes.

Art. 88. A execução dos procedimentos de regulação e liquidação de sinistro não importa reconhecimento de qualquer obrigação de pagamento do valor do seguro por parte da seguradora.

Art. 89. A seguradora terá o prazo máximo de trinta dias para recusar a cobertura, sob pena de decair do direito, contado o prazo da data de apresentação da reclamação ou do aviso de sinistro pelo interessado, acompanhada de todos os elementos de que dispuser a respeito do fato reclamado, incluídos os documentos previstos no contrato necessários para a decisão.

Art. 90. A seguradora terá o prazo máximo de noventa dias, contado da apresentação da reclamação pelo interessado, para executar os procedimentos de regulação e liquidação de sinistro.

§ 1º Será de no máximo trinta dias o prazo para a regulação e liquidação dos sinistros relacionados a seguros de veículos automotores, seguros sobre a vida e a integridade física, e em todos os demais seguros cuja quantia segurada não exceda o correspondente a quinhentas vezes o salário mínimo vigente.

§ 2º Quando a regulação e a liquidação dependerem de fato superveniente, o prazo somente terá início após a ciência pela seguradora de sua ocorrência.

§ 3º Caso a seguradora, antes de vencido o prazo fixado no *caput*, apresente solicitação de elementos ou informações necessários para decidir sobre a cobertura ou sobre o valor do capital ou da indenização a ser paga, o prazo será suspenso até que o interessado apresente as informações, documentos e demais elementos expressamente solicitados pela seguradora.

§ 4º A recusa da cobertura ou do pagamento da indenização ou capital reclamado deve ser expressa e motivada, não podendo a seguradora inovar o fundamento posteriormente, salvo quando depois da recusa vier a tomar conhecimento de fatos que anteriormente desconhecia.

Art. 91. Os pagamentos devidos pela seguradora devem ser efetuados em dinheiro, salvo previsão de reposição em espécie.

Parágrafo único. O prazo para a reposição deverá ser expressamente pactuado em contrato.

Art. 92. A mora da seguradora fará incidir multa de 3% (três por cento) sobre o montante devido, corrigido monetariamente, sem prejuízo dos juros legais e da responsabilidade por perdas e danos.

TÍTULO II
DOS SEGUROS DE DANO

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 93. Os valores da garantia e da indenização não poderão superar o valor do interesse, ressalvadas as exceções previstas nesta Lei.

Art. 94. Ainda que o valor do interesse seja superior ao da garantia, a indenização não poderá excedê-lo.

Art. 95. Na hipótese de sinistro parcial, o valor da indenização devida não será objeto de rateio em razão de seguro contratado por valor inferior ao do interesse, salvo disposição em contrário.

§ 1º Quando expressamente pactuado o rateio, a seguradora exemplificará na apólice a fórmula para cálculo da indenização.

§ 2º A aplicação do rateio em razão de infrasseguro superveniente será limitada aos casos em que for expressamente afastado na apólice o regime de ajustamento final de prêmio, e o aumento do valor do interesse lesado decorrer de ato voluntário do segurado.

Art. 96. É lícito contratar o seguro a valor de novo.

§ 1º É lícito convencionar a reposição ou reconstrução paulatina com pagamentos correspondentes, salvo quando esse regime impedir a reposição ou reconstrução.

§ 2º Nos seguros de que trata este artigo, não são admitidas cláusulas de rateio.

Art. 97. Não se presume na garantia do seguro a obrigação de indenizar o vício não aparente e não declarado no momento da contratação do seguro, nem os seus efeitos exclusivos.

§ 1º Salvo disposição em contrário, se houver cobertura para o vício, a garantia compreende tanto os danos ao bem no qual manifestado o vício como aqueles dele decorrentes.

§ 2º A simples inspeção prévia pela seguradora de riscos relacionados com atividades empresariais não autoriza a presunção de conhecimento do vício.

Art. 98. A seguradora sub-roga-se ao segurado pelas indenizações pagas nos seguros de dano.

§ 1º É ineficaz qualquer ato do segurado que diminua ou extinga a sub-rogação.

§ 2º O segurado é obrigado a colaborar no exercício dos direitos derivados da sub-rogação, respondendo pelos prejuízos que causar à seguradora.

§ 3º A sub-rogação da seguradora não poderá implicar prejuízo ao direito remanescente do segurado ou beneficiário contra terceiros.

Art. 99. A seguradora não terá ação própria ou derivada de sub-rogação quando o sinistro decorrer de culpa não grave de:

I – cônjuge ou parentes até o segundo grau, consanguíneos ou por afinidade, do segurado ou beneficiário;

II – empregados ou pessoas sob a responsabilidade do segurado.

Parágrafo único. Quando o culpado pelo sinistro for garantido por seguro de responsabilidade civil, é admitido o exercício do direito excluído pelo *caput* deste artigo contra a seguradora que o garantir.

Art. 100. A seguradora e o segurado ratearão os bens atingidos pelo sinistro, na proporção do prejuízo suportado.

Art. 101. Os seguros contra os riscos de morte e de perda de integridade física de pessoa que visem a garantir direito patrimonial de terceiro ou que tenham finalidade indenizatória submetem-se às regras do seguro de dano.

Parágrafo único. Quando no momento do sinistro o valor da garantia superar o valor do direito patrimonial garantido, o excedente sujeitar-se-á às regras do seguro de

vida, e será credor da diferença aquele sobre cuja vida ou integridade física foi contratado o seguro e, no caso de morte, o beneficiário, observando-se as disposições do Título III.

CAPÍTULO II
DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Art. 102. O seguro de responsabilidade civil garante o interesse do segurado contra os efeitos da imputação de responsabilidade e do seu reconhecimento e o dos terceiros prejudicados à indenização.

Parágrafo único. Conforme o tipo de seguro contratado, o risco pode caracterizar-se pela ocorrência do fato gerador, da manifestação danosa ou da imputação de responsabilidade.

Art. 103. Os prejudicados poderão exercer seu direito de ação contra a seguradora, desde que em litisconsórcio passivo com o segurado.

§ 1º O litisconsórcio será dispensado quando o segurado não tiver domicílio no Brasil.

§ 2º Serão garantidos os gastos com a defesa do segurado contra a imputação de responsabilidade, mediante a fixação de valor específico e diverso daquele destinado à indenização dos prejudicados.

§ 3º O responsável garantido pelo seguro que não colaborar com a seguradora ou praticar atos em detrimento dela responderá pelos prejuízos a que der causa, cabendo-lhe:

I – informar prontamente a seguradora das comunicações recebidas que possam gerar uma reclamação futura;

II – fornecer os documentos e outros elementos a que tiver acesso e que lhe forem solicitados pela seguradora;

III – comparecer aos atos processuais para os quais for intimado; e

IV – abster-se de agir em detrimento dos direitos e pretensões da seguradora.

§ 4º Salvo disposição em contrário, a seguradora poderá celebrar transação com os prejudicados, o que não implicará o reconhecimento de responsabilidade do segurado, nem prejudicará aqueles a quem é imputada a responsabilidade.

§ 5º A garantia está sujeita aos mesmos acessórios incidentes sobre a dívida do responsável.

§ 6º Se houver pluralidade de prejudicados em um mesmo evento, a seguradora ficará liberada com a prestação da totalidade das indenizações decorrentes da garantia do seguro a um ou mais prejudicados, sempre que ignorar a existência dos demais.

§ 7º O segurado deve empreender todos os esforços para informar os terceiros prejudicados sobre a existência e o conteúdo do seguro contratado.

Art. 104. A seguradora, salvo disposição legal em contrário, pode opor aos prejudicados todas as defesas fundadas no contrato que tiver para com o segurado ou o terceiro que fizer uso legítimo do bem, desde que anteriores ao início do sinistro.

Art. 105. A seguradora poderá opor aos terceiros prejudicados todas as defesas que possuir contra eles, fundadas ou não no contrato.

Art. 106. O segurado, quando a pretensão do prejudicado for exercida exclusivamente contra si, é obrigado a comunicar a seguradora, tão logo seja citado para responder à demanda e fornecer os elementos necessários sobre o processo.

Parágrafo único. O segurado poderá chamar a seguradora a integrar o processo, na condição de litisconsorte, sem responsabilidade solidária.

CAPÍTULO III
DA TRANSFERÊNCIA DO INTERESSE

Art. 107. A transferência do interesse garantido implica a cessão do seguro correspondente, obrigando-se o cessionário no lugar do cedente.

§ 1° A cessão não ocorrerá quando o adquirente exercer atividade capaz de aumentar o risco ou não preencher os requisitos exigidos pela técnica de seguro, hipóteses em que o contrato será resolvido com a devolução proporcional do prêmio, ressalvado, na mesma proporção, o direito da seguradora às despesas realizadas.

§ 2° Caso a cessão implique alteração da taxa de prêmio, será feito o ajuste e creditada a parte favorecida.

§ 3° As bonificações, taxações especiais e outras vantagens personalíssimas do cedente não se comunicam ao novo titular do interesse.

Art. 108. A cessão do interesse segurado deixará de ser eficaz quando não for comunicada à seguradora nos trinta dias posteriores à transferência.

§ 1° A cessão do direito à indenização somente deverá ser comunicada para o fim de evitar que a seguradora efetue o pagamento válido ao credor putativo.

§ 2° Se não ocorrer sinistro, a seguradora poderá, no prazo de quinze dias, contados da comunicação, recusar o contrato com o cessionário, com redução proporcional do prêmio e devolução da diferença ao contratante original, ressalvado, na mesma proporção, o direito da seguradora às despesas realizadas.

§ 3° A recusa deverá ser notificada ao cedente e ao cessionário e produzirá efeitos após quinze dias contados do recebimento da notificação.

§ 4° Se não houver cessão do contrato, nem substituição do interesse decorrente de sub-rogação real, o segurado fará jus à devolução proporcional do prêmio,

ressalvado, na mesma proporção, o direito da seguradora às despesas realizadas.

Art. 109. A cessão dos seguros obrigatórios ocorre de pleno direito com a transferência do interesse.

TÍTULO III
DOS SEGUROS SOBRE A VIDA E A INTEGRIDADE FÍSICA

Art. 110. Nos seguros sobre a vida e a integridade física, o capital segurado é livremente estipulado pelo proponente, que pode contratar mais de um seguro sobre o mesmo interesse, com a mesma ou diversas seguradoras.

§ 1º O capital segurado, conforme convencionado, será pago sob a forma de renda ou de pagamento único.

§ 2º É lícita a estruturação de seguro sobre a vida e a integridade física com prêmio e capital variáveis.

Art. 111. É livre a indicação do beneficiário nos seguros sobre a vida e a integridade física.

Art. 112. Salvo renúncia do segurado, é lícita a substituição do beneficiário do seguro sobre a vida e a integridade física, por ato entre vivos ou declaração de última vontade.

Parágrafo único. A seguradora não cientificada da substituição será exonerada pagando ao antigo beneficiário.

Art. 113. Na falta de indicação do beneficiário, não prevalecendo ou sendo nula a indicação efetuada, o capital segurado será pago ou, se for o caso, será devolvida a reserva matemática, por metade, ao cônjuge, se houver, e o restante aos demais herdeiros do segurado.

§ 1º Considera-se inexistente a indicação quando o beneficiário falecer antes da ocorrência do sinistro ou ocorrer comoriência.

§ 2º Se o segurado for separado, ainda que de fato, caberá ao companheiro a metade que caberia ao cônjuge.

§ 3º Se não houver beneficiários indicados ou legais, o valor do seguro será pago àqueles que provarem que a morte do segurado lhes privou de meios de subsistência.

§ 4º Não prevalecerá a indicação de beneficiário nas hipóteses de revogação da doação, observados os arts. 555, 556 e 557 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

Art. 114. O capital segurado recebido em razão de morte não é considerado herança para qualquer efeito.

§ 1º Para os fins deste artigo, equipara-se ao seguro de vida a garantia de risco de morte contratada nos planos de previdência privada.

§ 2º Com o objetivo de preservar a legítima, a equiparação prevista no § 1º deste artigo não se aplica aos planos de previdência privada cujo capital seja constituído sob o regime de acumulação de contribuições.

Art. 115. É nulo, no seguro sobre a vida e a integridade física próprias, qualquer negócio jurídico que direta ou indiretamente implique renúncia ou redução do crédito ao capital segurado ou à reserva matemática, ressalvadas as atribuições feitas em favor do segurado ou beneficiários a título de empréstimo técnico ou resgate.

Art. 116. Nos seguros sobre a vida própria para o caso de morte e sobre a integridade física própria para o caso de invalidez por doença, é lícito estipular-se prazo de carência, durante o qual a seguradora não responde pela ocorrência do sinistro.

§ 1º O prazo de carência não pode ser convencionado quando se tratar de renovação ou substituição de contrato existente, ainda que seja outra a seguradora.

§ 2º O prazo de carência não pode ser pactuado de forma a tornar inócua a garantia e em nenhum caso pode exceder à metade da vigência do contrato.

§ 3º Ocorrendo o sinistro no prazo de carência, legal ou contratual, a seguradora é obrigada a entregar ao segurado ou ao beneficiário o valor do prêmio pago, ou a reserva matemática, se houver.

§ 4º Convencionada a carência, a seguradora não poderá negar o pagamento do capital sob a alegação de pré-existência de estado patológico.

Art. 117. É lícito, nos seguros sobre a vida e a integridade física, excluir da garantia os sinistros cuja causa exclusiva ou principal corresponda a estados patológicos pré-existentes ao início da relação contratual.

Parágrafo único. A exclusão só poderá ser alegada quando não convencionado prazo de carência e desde que o segurado, questionado claramente, omita voluntariamente a informação da preexistência.

Art. 118. O beneficiário não terá direito ao recebimento do capital quando o suicídio do segurado, voluntário ou não, ocorrer antes de findo um ano de vigência do primeiro contrato.

§ 1º Quando o segurado aumentar o capital, o beneficiário não terá direito à quantia acrescida se ocorrer o suicídio no prazo previsto no *caput* deste artigo.

§ 2º É vedada a fixação de novo prazo de carência na hipótese de renovação ou de substituição do contrato.

§ 3º O suicídio cometido em virtude de grave ameaça à existência do segurado ou de legítima defesa de terceiro não está compreendido no prazo de carência.

§ 4º Não será devido o pagamento do capital segurado quando o seguro for contratado dolosamente como ato preparatório de suicídio planificado, ainda que já decorrido o período de carência.

§ 5º É nula cláusula de exclusão de cobertura em caso de suicídio de qualquer espécie.

§ 6º Ocorrendo o suicídio no prazo de carência, é assegurado o direito à devolução da reserva matemática, quando o seguro pressupuser sua constituição.

Art. 119. A seguradora não se exime do pagamento do capital, ainda que previsto contratualmente, quando a morte ou incapacidade decorrer do trabalho, da prestação de serviços militares, de atos humanitários, da utilização de meio de transporte arriscado ou da prática desportiva.

Art. 120. Os capitais pagos em razão de morte ou perda da integridade física não implicam sub-rogação e são impenhoráveis, salvo quando e à medida que o seguro caracterizar-se como de dano.

Art. 121. Nos seguros coletivos sobre a vida e a integridade física, a mudança dos termos do contrato em vigor que possa gerar efeitos contrários aos interesses dos segurados e beneficiários dependerá da anuência expressa de segurados que representem pelo menos três quartos do grupo.

Parágrafo único. Quando não prevista no contrato anterior, a modificação do conteúdo dos seguros coletivos sobre a vida e a integridade física, em caso de renovação, dependerá da anuência expressa de segurados que representem pelo menos três quartos do grupo.

Art. 122. Salvo se a seguradora encerrar operações no ramo ou modalidade, a recusa de renovação de seguros individuais sobre a vida e a integridade física que tenham sido renovados sucessiva e automaticamente por mais de dez anos deverá ser precedida de comunicação ao segurado e acompanhada de oferta de outro seguro que contenha garantia similar e preços atuarialmente repactuados, em função da realidade e equilíbrio da carteira, com antecedência mínima de noventa dias, vedadas carências e direito de recusa de prestação em virtude de fatos preexistentes.

TÍTULO IV

DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS

Art. 123. As garantias dos seguros obrigatórios terão conteúdo e valores mínimos que permitam o cumprimento de sua função social.

Parágrafo único. É nulo, nos seguros obrigatórios, o negócio jurídico que direta ou indiretamente implique renúncia total ou parcial da indenização ou do capital segurado para os casos de morte ou invalidez.

TÍTULO V
DA PRESCRIÇÃO

Art. 124. Prescrevem:

I – em um ano, contado o prazo da ciência do respectivo fato gerador:

a) a pretensão da seguradora para a cobrança do prêmio ou qualquer outra pretensão contra o segurado e o estipulante do seguro;

b) a pretensão do corretor de seguro para a cobrança de suas comissões;

c) as pretensões das cosseguradoras, entre si;

d) as pretensões existentes entre seguradoras, resseguradoras e retrocessionárias;

e) a pretensão do segurado para exigir indenização, capital, reserva matemática, prestações vencidas de rendas temporárias ou vitalícias e restituição de prêmio em seu favor, após a recepção da recusa expressa e motivada da seguradora;

II – em três anos a pretensão dos beneficiários ou terceiros prejudicados para exigir da seguradora indenização, capital, reserva matemática, prestações vencidas de rendas temporárias ou vitalícias, a contar da ciência do fato gerador da pretensão.

Parágrafo único. No seguro de responsabilidade civil, o prazo terá início quando o segurado for citado ou notificado

isoladamente para responder ao pedido condenatório formulado pelo terceiro prejudicado.

Art. 125. Além das causas previstas na Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), a prescrição da pretensão relativa ao recebimento de indenização ou capital será suspensa uma única vez quando a seguradora receber pedido de reconsideração da recusa de pagamento.

Parágrafo único. Cessa a suspensão no dia em que o interessado for comunicado pela seguradora de sua decisão final.

TÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 126. É absoluta a competência da justiça brasileira para a composição de litígios relativos aos contratos de seguro celebrados no País.

Art. 127. O foro competente para as ações de seguro é o do domicílio do segurado ou do beneficiário, salvo se eles ajuizarem a ação optando por qualquer domicílio da seguradora ou de agente dela.

Parágrafo único. A seguradora, a resseguradora e a retrocessionária, para as ações e arbitragens promovidas entre essas, em que sejam discutidos negócios sujeitos a esta Lei, respondem no foro de seu domicílio no Brasil.

Art. 128. Esta Lei entra em vigor após decorrido um ano da data de sua publicação oficial.

Art. 129. Ficam revogados o inciso II do § 1º do art. 206 e os arts. 757 a 802 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

PROJETO DE LEI Nº 4494, DE 2019

Acrescenta os §§ 2° e 3° ao art. 281 da Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, para assegurar o direito da vítima de acidente aéreo em cobrar a cobertura diretamente da seguradora.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° O art. 281 da Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 2° e 3°, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1°:

"Art. 281. ....

§ 1° .....

§ 2° Nas hipóteses dos incisos I, II e III do caput deste artigo, o seguro será pago pelo segurador diretamente ao titular do direito à indenização no prazo de até trinta dias, contados a partir de requerimento deste, sob pena de multa moratória de vinte por cento.

§ 3° Para efeito do § 2° deste artigo, é irrelevante a existência de culpa ou dolo do transportador ou do explorador, mas fica assegurado o direito de regresso do segurador contra estes nas hipóteses contratual ou legalmente previstas." (NR)

Art. 2° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI Nº 3693, DE 2019

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que "dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica", para alterar as regras vigentes que tratam sobre o procedimento extrajudicial bem como majorar a responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, no caso de morte ou lesão.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para alterar as regras vigentes que tratam sobre o procedimento extrajudicial bem como majorar a responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, no caso de morte ou lesão.

Art. 2º Os arts. 252 a 255 da Seção II do Capítulo I do Título VIII da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 252. No prazo de trinta dias, a partir da data do incidente ou acidente aeronáutico, o interessado deverá habilitar-se ao recebimento da respectiva indenização provisória, a ser determinada em regulamento expedido pela Autoridade de Aviação Civil.

§ 1º A indenização de que trata este artigo tem por escopo garantir o pagamento de despesas urgentes do interessado e reveste-se de natureza alimentar.

§ 2º O pagamento da indenização a que se refere este artigo não equivalerá ao cumprimento do dever de indenizar nem afastará a responsabilidade do transportador e demais

responsáveis pelos danos decorrentes do acidente ou incidente aeronáutico.

§ 3º Os valores pagos a título de indenização provisória poderão ser compensados por ocasião do pagamento do valor indenizatório total, seja decorrente de transação judicial ou de sentença transitada em julgado.

Art. 253. Nos trinta dias seguintes ao término do prazo previsto no art. 252 deste Código, o responsável deverá efetuar aos habilitados o pagamento da indenização provisória, com recursos próprios ou provenientes de seguro.

Art. 254. Para os que não se habilitarem tempestivamente ou para aqueles cujos processos estejam na dependência do cumprimento de exigências legais, o pagamento a que se refere o art. 253 deste Código deverá ocorrer nos trinta dias seguintes à satisfação daquelas.

Art. 255. No mesmo prazo indicado no art. 252 deste Código, deverá ser instalada uma Câmara de Indenização, com o escopo de orientar as vítimas ou seus familiares, bem como proporcionar aos interessados a possibilidade de efetivar transação extrajudicial para pagamento de indenização pelos danos decorrentes do acidente.

Parágrafo único. A Câmara de Indenização será constituída por representantes dos transportadores envolvidos no acidente, por suas seguradoras e pelos órgãos que integram o Sistema Nacional de Defesa do Consumidor."

Art. 3º O art. 257 da Seção III do Capítulo I do Título VIII da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 17-A:

"Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 17.000 (dezessete mil) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN,

e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN."

Art. 4° Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI Nº 2970, DE 2019

Altera a Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para obrigar o transportador a cumprir com os voos programados.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1° O art. 229 da Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 229. O transportador deverá oferecer as alternativas de reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, devendo a escolha ser do passageiro, nos seguintes casos:

I – atraso de voo por mais de quatro horas em relação ao horário originalmente contratado;

II – cancelamento de voo ou interrupção do serviço;

III – preterição de passageiro; e

IV – perda de voo subsequente pelo passageiro, nos voos com conexão, inclusive nos casos de troca de aeroportos, quando a causa da perda for do transportador.

§ 1° As alternativas previstas no caput deste artigo deverão ser imediatamente oferecidas aos passageiros quando o transportador dispuser antecipadamente da informação de que o voo atrasará mais de 4 (quatro) horas em relação ao horário originalmente contratado.

§ 2° O reembolso do bilhete de que trata o caput será integral e corrigido pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) até a data da comunicação do fato pelo transportador.

§ 3° Nos casos em que o transportador não dispuser de aeronaves próprias para reacomodação dos passageiros, deverá reacomodá-los em voo de terceiros ou fretar aeronaves particulares.

§ 4° Fica vedada a comercialização de bilhetes aéreos pelo transportador a partir do momento em que for declarada a sua recuperação judicial.” (NR)

Art. 2° Fica revogado o art. 230 da Lei n° 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Art. 3° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.