



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO**

**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) JUIZ(A) FEDERAL DA ____ VARA FEDERAL
DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE CHAPECÓ/SC**

Origem: Inquérito Civil nº 1.33.012.000194/2019-26

Distribuição por dependência (conexão) aos autos nº 5001314-39.2018.4.04.7202

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo Procurador da República signatário, com fundamento no Inquérito Civil n. 1.33.012.000194/2019-26 (anexo), vem à presença de Vossa Excelência, com fundamento no Art. 129, III, da Constituição da República Federativa do Brasil, c/c Art. 6º, VII, “c”, da Lei Complementar n. 75/93, Arts. 1º, inciso II e IV, e 5º, inciso I, da Lei n. 7.347/85, e, ainda, Arts. 81, 82, 91 a 100 do CDC, propor a presente

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA
com pedido liminar**

em face de

LAMIA CORPORATION S.R.L., pessoa jurídica de direito privado, com domicílio na cidade de Santa Cruz de la Sierra, Estado Plurinacional da Bolívia, na Av. Paragua com Calle los Socoris, nos. 17 e 2454, Telefones (591 - 3) 3 472323, (591 - 3) 3 473101 e (591) 70440667, e-mail lamia@lamiacorp.com;

AON BENFIELD LIMITED, pessoa jurídica de direito privado, *UK Company Number* 06652620, com escritório registrado no endereço The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN, Reino Unido, **devendo a citação ser realizada no Brasil, na Rua São Bento, nº 18, Sala 1302, Centro, Rio de**



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Janeiro/RJ, CEP 20090-010, telefone (11) 3054-4274 (conforme Art. 21, p. único c/c Art. 75, X e seu §3º, do Código de Processo Civil).

AON UK LIMITED, pessoa jurídica de direito privado, também com escritório registrado no endereço The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, Londres, EC3V 4AN, Reino Unido, devendo a citação ser realizada no Brasil, na Rua São Bento, nº 18, Sala 1302, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20090-010, telefone (11) 3054-4274 (conforme Art. 21, p. único c/c Art. 75, X e seu §3º, do Código de Processo Civil);

AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 02.757.429/0001-53, com sede na rua São Bento, nº 18, Sala 1302, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20090-010;

BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A., pessoa jurídica de direito privado, com domicílio em La Paz, Estado Plurinacional da Bolívia, na Av. Arce nº 2631, Edifício Multicine, Piso 14, Telefone (591-2) 217 7000, Fax (591-2) 214 8724, e-mail: bisaseguros@grupobisa.com;

TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, pessoa jurídica de direito privado, *UK Company Number* 00729671, tendo seu escritório registrado em 20 Fenchurch Street, Londres, Reino Unido, devendo a citação ser realizada no Brasil, na Rua Sampaio Viana, nº 44, bairro Paraíso, São Paulo/SP, CEP 04004-902 (conforme Art. 21, p. único c/c Art. 75, X e seu §3º, do Código de Processo Civil);

TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED, pessoa jurídica de direito privado, também com escritório registrado em 20 Fenchurch Street, Londres, EC3M 3BY, Reino Unido, devendo a citação ser realizada no Brasil, na Rua Sampaio Viana, nº 44, bairro Paraíso, São Paulo/SP, CEP 04004-902 (conforme Art. 21, p. único c/c Art. 75, X e seu §3º, do Código de Processo Civil);

TOKIO MARINE SEGURADORA S.A., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 33.164.021/0001-00, com domicílio na rua Sampaio Viana, nº 44, bairro Paraíso, São Paulo/SP, CEP 04004-902.

pelas razões de fato e de direito a seguir expostas.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

I – RESUMO DO OBJETO DA AÇÃO

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 vítimas sobreviventes e familiares/sucessores das vítimas falecidas, em razão 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**).

II – DOS FATOS

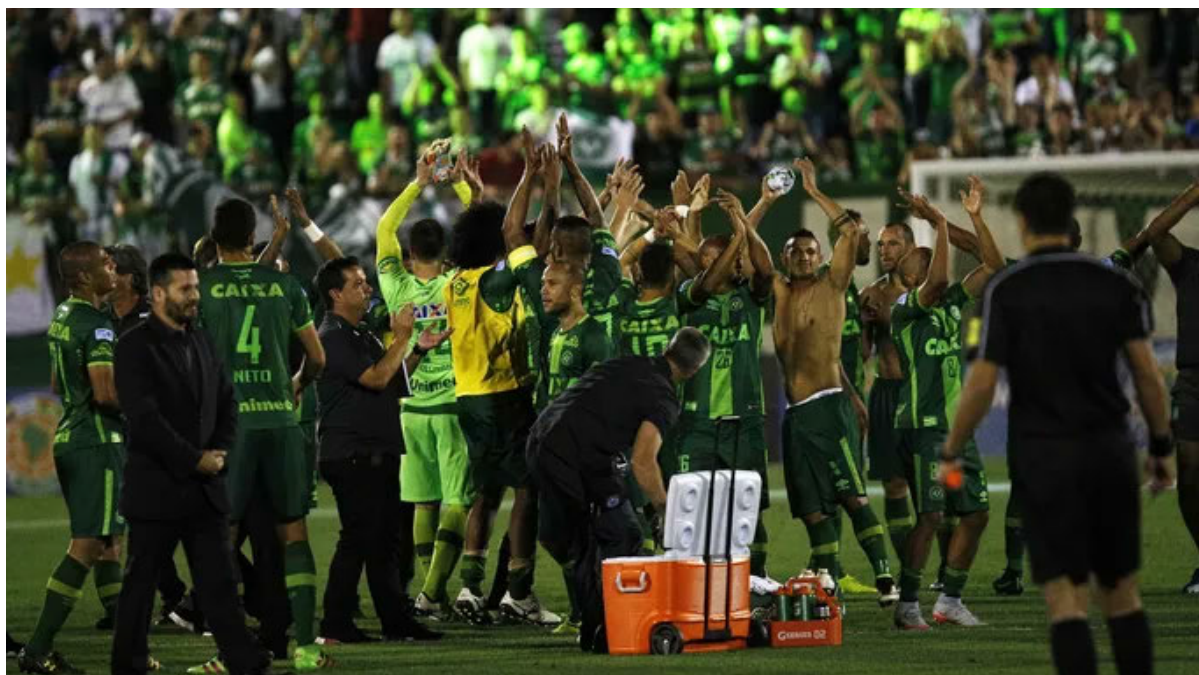
Conforme acima resumido, a presente ação visa tutelar os direitos individuais homogêneos dos brasileiros vitimados e familiares das vítimas falecidas no notório acidente aéreo ocorrido em 29 de novembro de 2016, na República da Colômbia, com a aeronave da empresa LAMIA (voo LaMia 2933), que transportava a delegação da Associação Chapecoense de Futebol.

II. a) Do Evento Danoso

Na noite de 23 de novembro de 2016, a Associação Chapecoense de Futebol (Chapecoense), num jogo histórico, diante de 17.569 torcedores, garantiu vaga na final da Copa Sul-Americana 2016, ao empatar em 1 x 1 com o time Argentino San Lorenzo, na Arena Condá, em Chapecó/SC.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO



A primeira partida da final seria realizada na cidade de Medellín, na Colômbia, no dia 30 de novembro de 2016, contra o time Atlético Nacional da Colômbia, e o segundo confronto na cidade de Curitiba/PR, tendo em vista que a Arena Condá, em Chapecó, não possuía capacidade suficiente a atender as normas da CONMEBOL¹.

Outrossim, logo após o fim da partida com o San Lorenzo, a Chapecoense iniciou os trâmites logísticos (transporte) para levar a sua delegação até a cidade de Medellín, na Colômbia. Como o time disputava também o campeonato brasileiro e jogaria com o Palmeiras, em São Paulo/SP, no dia 27/11/2016, a delegação partiria da capital paulista para Medellín.

Assim, a associação entrou em contato com a empresa GOL Linhas Aéreas S/A, em 25/11/2016, para solicitar orçamento para realização dos trajetos Guarulhos (GRU) X Medellín (MDE) e Medellín (MDE) X Chapecó (XAP), nos dias 28/11/2016 e 01/12/2016, respectivamente. A companhia aérea informou que o custo desse fretamento seria de US\$ 312.743,00 (DOC1, ps. 31/33 do IC).

1 Disponível em: <<http://globoesporte.globo.com/sc/futebol/copa-sul-americana/noticia/2016/11/noite-historica-chapecoense-empata-e-esta-na-final-da-copa-sul-americana.html>>. Acesso em: 20 set. 2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

A Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., que não possuía certificação para realizar aqueles trechos no exterior, manteve tratativas somente em relação ao trecho São Paulo/SP X Chapecó/SC, no dia 27/11/2017, o qual foi cancelado pela delegação (DOC3, ps. 38/39 do IC).

A Andes Lineas Aéreas, por meio de seu Gerente de Charter, Franco Nieves, apresentou à Chapecoense o orçamento de US\$ 209.780,00, para o transporte aéreo da equipe até Medelim (DOC2, ps. 34/36 do IC).

Chapman Freeborn apresentou a proposta no valor de US\$ 385.000,00 pelo serviço (DOC4, p. 40 do IC).

A LAMIA Corporation S.R.L, por sua vez, empresa intermediada pela empresa OFF Side Américas Logística Esportiva, a qual já havia transportado o time da Chapecoense até Barranquilla, também na Colômbia, para o jogo contra o Atlético Junior Barranquilla, em 19/10/2016, apresentou por e-mail (miquirog@hotmail.com) um orçamento no valor de US\$ 135.000,00, para o trecho de ida e volta Chapecó X Medelim (DOC5, p. 41 do IC).

Diante da elevada diferença entre os orçamentos apresentados e, considerando a situação financeira do clube frente a tantas viagens e hospedagens, a Chapecoense optou por contratar os serviços da empresa LAMIA Corporation S.R.L., para o transporte da sua delegação nos trechos de ida, Guarulhos X Medelim, e de volta, Medelim x Chapecó².

Alheia à precária situação financeira da empresa de transporte aéreo, bem como aos arranjos securitários firmados entre a LAMIA e a corretora de seguros AON UK – conforme demonstrado abaixo –, a Chapecoense firmou contrato com a empresa LAMIA CORPORATION S.R.L, para prestação de serviço de transporte aéreo em dois voos. O primeiro, no dia 28 de novembro de 2016, com origem do Aeroporto Governador André

2 Cumpre enfatizar que não se vislumbra qualquer negligência por parte da Chapecoense ao optar pela contratação da empresa Lamia, haja vista que, em períodos anteriores a essa contratação, a mesma empresa havia realizado o transporte de seleções de futebol de outros países da América do Sul para jogos das eliminatórias da Copa do Mundo, como, por exemplo, da seleção argentina, para jogo com a seleção brasileira, em Belo Horizonte, em 10/11/2016. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-11/brasil-e-argentina-jogam-hoje-pelas-eliminatarias-da-copa-de-2018>. Acesso em: 29 out. 2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Franco Montoro, em Guarulhos/SP, e destino ao Aeroporto Internacional José Maria Córdova, em Medelim, na Colômbia. O segundo, no dia 02 de dezembro de 2016, com origem do Aeroporto Internacional José Maria Córdova, em Medelim, e destino o Aeroporto Serafin Enoss Bertaso, em Chapecó/SC (DOC6, p. 43/55 do IC).

O valor estabelecido no contrato consistiu em US\$ 130.000,00, a serem pagos da seguinte forma: US\$ 65.000,00, correspondente a 50% do contrato, a serem pagos em 25 de novembro de 2016; US\$ 32.500,00 a serem pagos na chegada da aeronave em São Paulo, em 27 de novembro de 2016; e US\$ 32.500,00 a serem quitados com a saída da aeronave do aeroporto de Medelim, em 02 de dezembro de 2016.

O aludido contrato prevê, no item 8, que a contratada 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 o limite único combinado (lesão corporal ou dano à propriedade), com um limite máximo 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. **Esse seguro deveria incluir, o máximo possível, guerra e riscos afins, cobertura dos riscos excluídos pela guerra, sequestros e outros perigos da Cláusula de Exclusão AVN48B ou qualquer outra modificação ou substituição pelo prazo de vigência.** Ainda, consigna que “todos os seguros mantidos pela CONTRATADA, em conformidade com os requisitos de (dl), terão validade para que **o objeto de cobertura seja ‘válida para todo o mundo’**” [sic].

A euforia com a classificação para a primeira final de uma competição internacional foi tão grande que a Chapecoense incluiu na delegação vários convidados, na sua maioria dirigentes e conselheiros, além de jornalistas que veiculariam informações da partida nas emissoras brasileiras.

No dia 25/11/2016, a LAMIA protocolou pedido de autorização para o voo na ANAC, a qual, em 27/11/2016, negou o pedido de autorização sob a seguinte justificativa: “*O transporte deve ser feito por empresa brasileira ou colombiana. Entendo que exista empresa disponível para realização do voo. Assim sendo, nego a autorização*” (DOC7, p.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

56/60 do IC).

Em 28/11/2016, a Aero Markel refez a solicitação à ANAC e solicitou um “waiver”³ para esse voo. A ANAC, contudo, manteve sua posição e o Sr. Antonio Marcos Ferreira de Oliveira negou autorização ao voo baseando sua resposta em matéria publicada no site GloboEsporte.com, conforme segue: *“Por entender que o afretador conseguiu uma possibilidade de ida segundo a notícia de jornal (<http://globoesporte.globo.com/sc/futebol/times/chapecoense/noticia/2016/11/chapecoense-tem-voo-fretado-negado-e-refaz-planos-para-viagem-colombia.html>), entendemos que a demanda perdeu o objeto, não necessitando de deliberação sobre excepcionalidade, perdendo o objeto”* (DOC7, p. 56/60 do IC).

A negativa da ANAC fez com que a delegação da Chapecoense 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 Medellín, na Colômbia (DOC8, p. 61/63 do IC).

Importante destacar que o trecho Guarulho x Santa Cruz de La Sierra, com a empresa BOA, foi realizado a partir de orientação da empresa LAMIA, havendo inclusive um ajuste entre a Chapecoense e essa empresa, no sentido de que os valores pagos pelas passagens adquiridas diretamente pela Chapecoense com a empresa BOA seriam deduzidos dos pagamentos pendentes à LAMIA. 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.

Para o voo que, a seguir, partiu da Bolívia, a LAMIA apresentou, por meio de seu despachante, o plano de voo ao escritório da AASANA, a Administração Autônoma de Serviços Aeroportuários e Navegação Aérea da Bolívia, em Santa Cruz de La Sierra, que, por meio da funcionária Celia Castedo Monasterio, solicitou alterações a fim de corrigir as seguintes inconsistências (DOC9, p. 64 do IC).:

3 Renúncia voluntária por parte de órgãos reguladores ou governos, para isentar as empresas de certos regulamentos.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

a) a rota não incluía uma saída estandar por instrumentos (DID) desde Santa Cruz; b) não estava registrado no plano de voo um segundo aeroporto alternativo; c) o tempo de voo estimado na rota (EET) correspondia ao mesmo tempo de autonomia; d) o despachante só tinha assinado o plano de voo, mas não tinha registro do seu nome.

Todavia, o despachante da LAMIA negou-se a realizar as modificações solicitadas, justificando que o tempo real do voo seria inferior ao do plano de voo apresentado. Em que pese a solicitação de alterações ter sido reiterada pela funcionária Celia e novamente refutada pelo despachante, e apesar das (gravíssimas) irregularidades existentes, o escritório apresentou o plano de voo ao aeroporto às 20h30min, e enviou o relatório do incidente ao escritório regional da DGAC (Direção Geral de Aeronáutica Civil) (DOC10, p. 65/237 do IC).

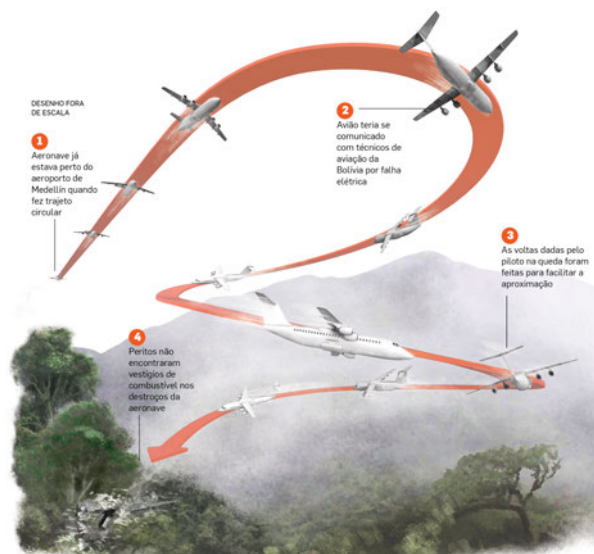
De acordo com o relatório do Grupo Colombiano de Investigação de Acidentes Aéreos (GRIAA), a aeronave decolou de Santa Cruz de La Sierra às 22h18min, com 4 tripulantes e 73 passageiros – atletas, equipe técnica e diretoria da Chapecoense, além de jornalistas, convidados e outras pessoas da companhia aérea (DOC10, p. 65/237 do IC).



Às 02h58 (hora de Brasília) do dia 29 de novembro de 2016, a torre de controle do Aeroporto José Maria Córdova de Rionegro (SKRG), na Colômbia, perdeu contato com o piloto. Durante a execução de uma descida no circuito de espera da posição GEMLI, para interceptar o Localizador LLZ e se aproximar da pista 01 do Aeródromo Internacional José Maria Córdova, a aeronave atingiu a região sul de um terreno montanhoso localizado a 10 km ao sul da cabeceira 01 do Aeroporto SKRG.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO



Fonte: <<https://infograficos.estadao.com.br/esportes/como-foi-o-acidente-com-aviao-da-chapecoense/>>. Acesso em: 16 set. 2019.

Iniciados os trabalhos de regaste, constatou-se que apenas seis pessoas foram retiradas com vida dos destroços (**quatro delas, brasileiros⁴**), sendo quatro passageiros e dois tripulantes. Dos 71 mortos, vinte eram jornalistas brasileiros, nove eram dirigentes, dois eram convidados, quatorze eram da comissão técnica, dezenove eram jogadores (**todas essas 64 pessoas eram brasileiros**) e sete eram tripulantes ou pessoas ligadas à companhia aérea, entre eles o piloto e “sócio” da LAMIA, Miguel Quiroga.



O relatório final do Grupo Colombiano de Investigação de Acidentes Aéreos (GRIAA) concluiu que o acidente foi causado (DOC10, p. 65/237 do IC):

4 Os jogadores Alan Ruschel, Jakson Follmann e Hélio Hermito Zampier Neto e o jornalista Rafael Henzel.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

a) por planejamento inadequado e execução de voo, por parte do Explorador, pois não havia a quantidade de combustível necessária que era requerida para voar desde o aeroporto de destino a um aeroporto diferente, nem o combustível de contenção, nem o combustível mínimo de pouso, quantidades de combustível que são requeridas pelas normas aeronáuticas para a execução do tipo de voo internacional que realizava o avião CP 2339; b) tomada de decisões inadequada da administração da companhia exploradora da aeronave, como consequência da falta de verificação da segurança operacional em seus processos; c) perda da consciência situacional e tomada de decisões equivocada da tripulação, que manteve a ideia de continuar um voo com uma quantidade de combustível extremamente limitada. A tripulação era consciente do baixo nível de combustível restante, mesmo assim, não tomou as ações corretas requeridas para pousar em um aeródromo e obter o reabastecimento que lhes permitiria continuar o voo de maneira segura.

A investigação identificou, ainda, os seguintes fatores associados:

a) configuração prematura da aeronave para o pouso, durante o descenso no padrão de repouso da posição GEMLI, já que, considerando a ausência de impulso, esta configuração afetou a distância do plano de voo do avião em direção à pista do aeroporto de Rionegro; b) deficiências latentes no planejamento e na execução de voos de transporte não regular, por parte da exploradora da aeronave, relacionadas com a quantidade de abastecimento insuficiente do combustível necessário; c) deficiências específicas no plano de voo equivocado, por parte do explorador da aeronave; d) falta de supervisão e controle operacional do voo por parte do explorador da aeronave, que não supervisionou o seu planejamento nem sua execução, nem efetuou um rastreamento do voo que poderia ter permitido ajudar a tripulação na tomada de decisões; e) ausência de chamados oportunos de “prioridade”, “emergência” ou outros, por parte da tripulação da aeronave, durante o voo, e especialmente quando o esgotamento de combustível era iminente na fase de descida e sustentação, que deveriam ter alertado os serviços de tráfego aéreo para realizar o apoio necessário; f) desvio organizacional e operacional por parte do explorador da aeronave na aplicação dos procedimentos de gestão de combustível, pois não cumpria na prática com as disposições aprovadas pelo DGAC de Bolívia no processo de certificação da empresa; g) demora na aproximação do voo CP 2933 à pista de Rionegro, originada por sua solicitação tardia de prioridade e declaração tardia de emergência por falta de combustível, somada à densidade de tráfego no padrão de sustentação de VOR RNG.

Diante do evento danoso causado pela empresa prestadora de serviços contratados, a Associação Chapecoense de Futebol, aliada aos familiares das **68 vítimas brasileiras do acidente (4 delas, sobreviventes)**, iniciou o processo de responsabilização pelo desastre que comoveu o mundo todo.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Não há qualquer sombra de dúvida que a responsabilidade pelo acidente que vitimou 71 passageiros no voo CP 2933 recai sobre a empresa 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, frente à insuficiência de combustível. Da mesma forma, tem-se a responsabilidade patente, no mínimo por omissão, das agências de aviação da Bolívia, em especial do órgão de controle aéreo boliviano, a Administração de Aeroportos e Serviços Auxiliares da Navegação Aérea (AASANA), que autorizou a decolagem mesmo ciente das irregularidades no plano de voo, especialmente no que tange ao tempo de voo e quantidade de combustível utilizado para o trecho.

Ademais, **tem-se a responsabilidade contratual e também extracontratual da corretora AON, da seguradora BISA e das resseguradoras. Com relação à responsabilidade extracontratual, primeiro, por não terem 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.

Ademais, conforme detalhadamente descrito em tópico abaixo, **essa responsabilidade extracontratual também exsurge das 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 adiante, a emissão dessa nova apólice, totalmente inadequada e que possibilitou que uma companhia aérea 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.

Após o acidente, a Associação Chapecoense de Futebol requereu à empresa a indenização pelo evento danoso, a qual, por sua vez, acionou a seguradora BISA, emissora da apólice nº 2000046/2016 (DOC11, p. 240/251 do IC).



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Todavia, a seguradora negou o pedido de cobertura do sinistro, alegando a violação das seguintes condições: *exclusão do território da Colômbia; prêmios em atraso vez que não foi pago em 02/10/2016; violações das condições precedentes em relação à segurança nas operações aéreas; agravação substancial de risco já que a LAMIA SRL deveria comunicar que estava transportando equipes de futebol; exclusões gerais AVS104B* (DOC14, 14-1, p. 272/283 do IC).

E aqui já se pode observar um primeiro aspecto importante do relevante interesse público a justificar a intervenção do Ministério Público Federal: 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.

II. b) Relação LAMIA e AON Corretora de Seguros – Trocas de Mensagens Eletrônicas.⁵

Inicialmente, cumpre registrar que, em que pese Ricardo Albacete e Loredana Albacete (filha daquele) afirmem não serem sócios da LAMIA S.R.L, os elementos trazidos a este procedimento denotam que ambos atuam na gestão de fato e como verdadeiros “donos” daquela empresa. Nesse sentido, verifica-se que ambos gestionam e questionam uma série de assuntos que ultrapassam sua posição formal de meros arrendantes das aeronaves. Nesse sentido, destaca-se a negociação – abaixo descrita – visando a emissão das apólices de seguros, que são conduzidas diretamente com a AON UK, a princípio, por Sean (ex-CityJet,

⁵ Grande parte dos fatos descritos acerca dessas negociações entre a empresa LAMIA e os corretores/seguradores/resseguradores constam de documentos cedidos pela Associação Chapecoense de Futebol, familiares das vítimas, Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Vôo da Chapecoense e advogados por eles contratados, e que foram objeto de análise por técnico na área de seguro por eles contratado, que resultaram no *Relatório da análise documental referente aos seguros aeronáuticos das empresas LAMIA C.A., Aruba LAMIA, LAMIA SRL e demais empresas relacionadas*, datado de 8/8/2018. Toda essa documentação foi juntada ao procedimento em epígrafe instaurado no Ministério Público Federal, sendo referenciado ao longo desta inicial.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

anterior proprietária das aeronaves) e Ricardo Albacete e, posteriormente, por sua filha, Loredana.

A posição de sócios fictícios da LAMIA, por parte de Marco Rocha Venegas e Miguel Quiroga, fica evidente em todas as tratativas envolvendo aquela empresa, seja para firmar novos contratos, seja para resolver as questões operacionais e securitárias, nas quais figuram como proponentes Ricardo Albacete ou Loredana Albacete. Registre-se, por exemplo, que o grupo de *WhatsApp* formado para tratar das questões do transporte da Chapecoense para a final da Copa Sul-Americana em Medelim⁶ tem como participantes membros da Diretoria da Chapecoense, Loredana Albacete, Ricardo Alberto Albacete, Marco Rocha Venegas e Micky (Miguel) Quiroga. Verifica-se, assim, que o interesse dos arrendantes vai muito além de apenas receber o valor do arrendamento da aeronave (DOC13, p. 269/271 do IC).

Para entender melhor a posição de Ricardo Albacete e Loredana Albacete em relação à LAMIA, faz-se necessário um breve resumo histórico da empresa, extraído do relatório de análise documental elaborado por Abel Dias, técnico em seguros contratado pela Associação Chapecoense de Futebol⁷ (DOC16, p. 286/325 do IC).

Em maio de 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 numeração: 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).

O contrato de compra e venda em referência segue um padrão de contrato adotado pelo mercado de aviação para esse tipo de operação. De acordo com a cláusula 14 do contrato, o Comprador deverá manter pelo período de 2 anos, a contar do “*delivery*” (entrega) das aeronaves, apólice de seguro de Responsabilidade Civil (*Comprehensive Aircraft Liability Insurance*), com um **limite mínimo agregado de US\$ 250.000.000/por ocorrência** e deverá

6 *Print* extraído do celular da vítima Sandro Pallaoro, presidente da Chapecoense à época do acidente (documento cedido ao MPF pelos familiares de Sandro).

7 Documentação encaminhada ao MPF pela Chapecoense e pelos advogados e associação de familiares/sucessores das vítimas desse acidente aéreo.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

nomear o vendedor como segurado adicional das apólices. Essa cláusula é padrão no mercado de aviação.

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 pela 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 emissão das apólices de seguros para a recém-criada LAMIA CA.

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*”⁸ com as seguradoras locais sob supervisão e orientação de Londres (AON UK).

Com o fracasso da empresa na Venezuela e Espanha, Ricardo Albacete reinicia as atividades em 2015, em Cochabamba, na Bolívia, com a empresa Lamia Corporación SRL, tendo como sócios Marco Antônio Rocha e Miguel Quiroga.

O relacionamento da LAMIA Corporation SRL é herdado da LAMIA C.A. e Aruba LAMIA, 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 contratação do seguro das aeronaves desde que estas eram propriedade da empresa CityJet.

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 é fornecer e fazer recomendações a 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*”.

8 *Frontings*, no mercado de seguros, são apólices em que a seguradora não retém nada do risco e o transfere integralmente para uma resseguradora. Neste caso, então, a seguradora BISA teria transferido 100% do seguro da LAMIA para a TOKYO MARINE e demais resseguradores.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Em outro parágrafo a AON UK afirma que está autorizada pela FSA (atualmente FCA – *Financial Conduct Authority*) a operar como "advisor", aconselhando seus clientes sobre contratos de seguros, conforme segue: "*Nosso negócio (permitido/autorizado) é aconselhar os clientes sobre contratos de seguro (recomendando apólices de seguro específicas para clientes); organizar negócios em contratos de seguro (por exemplo, apresentar um cliente à uma seguradora); fazer arranjos com vistas a transações em contratos de seguro (por exemplo, ajudando um cliente a preencher um formulário de proposta); negociar como corretor em contratos de seguro (celebrar um contrato de seguro com um cliente em nome de uma seguradora); auxiliar na administração e execução de um contrato de seguro (por exemplo, notificar os sinistros à seguradora e negociar a liquidação em nome do cliente); e concordar em realizar qualquer das atividades reguladas acima*".

No mesmo documento a AON UK define os casos onde o cliente poderia demandar contra ela, assim como o limite agregado para as demandas, fixado em £ 1,000,000.00 (um milhão de libras esterlinas).

E assim o fez, tanto que nos anos de 2011 a 2015 intermediou e manteve contratos de seguro com a LAMIA CORPORATION S.R.L, nos seguintes termos (DOC29-33, p. 700/869 do IC):

Segurado: LAMIA CORPORATION S.R.L. e todas as duas respectivas companhias subsidiárias, associadas e afiliadas (nomeia KiteAir como segurado adicional e beneficiário em caso de sinistro).

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.

As mensagens eletrônicas a seguir descritas, entregues espontaneamente por Ricardo Albacete à AFAV-C (Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Vôo da Chapecoense)⁹ (DOC18, 18-2, 18-2.1, p. 350/352 do IC), comprovam a efetiva participação

9 Nesse sentido, a declaração de Josmeyr Oliveira (DOC 18-2.1, p. 353 do IC), em que ele afirma ter recebido, de forma livre e espontânea, diversas mensagens eletrônicas enviadas pelo Sr. Ricardo Albacete. Tal fato é corroborado por declarações prestadas durante a 44ª Reunião Ordinária da Comissão de Relações Exteriores



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

da AON UK nas negociações entre a BISA Seguros e Resseguros S/A e a LAMIA Corporation S.R.L, e ainda com os resseguradores da apólice¹⁰. Nesse sentido:

- Em 28/07/2015, Loredana Albacete informa a Simon Kaye de AON UK que a LAMIA SRL – agora sediada na Bolívia – 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 a 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. E continua com outro exemplo de charter para uma companhia de carvão em voos diários para dois diferentes lugares;
- Em 29/07/2015, Simon responde a Loredana que não há problema quanto à 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 (obs.: no e-mail há um erro de digitação do ano, constando 01/08 a 10/04/2015, entretanto, essa é a vigência anterior). 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 se ela está em pleno vigor e efeito;

e Defesa Nacional do Senado Federal (Ata anexa - DOC28, p. 654/699 do IC). Primeiro, quando Ricardo Albacete afirma que tal documentação foi cedida por ele aos advogados brasileiros. O que, na sequência, é confirmado pelo Advogado Jasmeyer Oliveira, ao afirmar que “*um dia, o Albacete ligou e falou: ‘Eu quero conversar’*. E ele veio com um monte de papel e falou: ‘Olhem aqui, minha vida é esta’. Ele entregou o computador dele, com informações que nós tivemos que descobrir”.

¹⁰ Conforme esclarece o relatório técnico contratado pela Associação Chapecoense de Futebol, não foram disponibilizados documentos da negociação das apólices com vigência em 2015/2016, entretanto, em e-mails entre Jorge Londoño Pinto do Grupo Estratégica e Loredana Albacete, fica claro que as negociações das apólices para essa vigência foram feitas por Ricardo Albacete e Loredana Albacete.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

- Em 21/09/2015, Darwin Serrate, do Grupo Estratégica¹¹, 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 04/11/2015, 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 de Loredana uma posição quanto ao pagamento e diz que está preocupado com o possível cancelamento da cobertura;
- Em 28/12/2015, Loredana responde a Simon, explicando os motivos do não pagamento, relacionados a 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 a AON UK conseguiu extensão até 05/01/2016 e informa que não será possível outras extensões;
- Em 03/01/2016, Loredana informa a Simon que não farão o pagamento do prêmio e que entende se a apólice for cancelada e explica os motivos do não pagamento,

¹¹ Grupo Estratégica é o corretor local, parceiro estratégico da Aon na Bolívia. Segundo Ricardo Albacete, Estratégica é a antiga Aon Bolívia, inclusive, Jorge Londoño Pinto era funcionário da Aon Bolívia, quando da colocação das apólices de Garantia Aduaneira ao final de 2014.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

relacionados a negócios não concretizados por falta de aprovação das autoridades bolivianas;

- Na mensagem de 05/01/2016, Simon confirma que os resseguradores cancelaram a cobertura e que, para reativá-la, será necessário o pagamento da totalidade dos prêmios pendentes (3ª e 4ª parcelas).

Neste ponto, cumpre destacar que a inadimplência com relação aos prêmios resulta, em 11/01/2016, na suspensão de permanência em solo da aeronave CP-2933 (E2348 – aeronave sinistrada) pelo DGAC, em decorrência da correspondência CUESP-OO1/2015, encaminhada pela Seguros y Reaseguros BISA. **O mesmo, contudo, não ocorreu com relação à nova apólice nº 2000046/2016 da BISA, vez que a seguradora não emitiu a devida comunicação ao órgão de fiscalização aeronáutica da Bolívia, acerca dos (afirmados) atrasos no pagamento do prêmio, permitindo, assim, que a aeronave CP-2933 realizasse voos sem a regular cobertura securitária**, atrasos que agora estão sendo alegados pelas seguradoras/resseguradoras como um dos motivos para se negarem a efetuar o pagamento das indenizações devidas – situação que será abaixo melhor abordada (DOC15, p. 284/285 do IC).

Seguem os e-mails com as tratativas acerca do seguro da aeronave (DOC 19/22, p. 401/423 do IC) – e que também demonstram claramente o poder de mando de Loredana e seu pai (Ricardo) em relação à empresa LAMIA SRL:

- 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. 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*”. **Informa a Loredana que terá de discutir com os resseguradores sobre os times de futebol**, visto esse ser um risco



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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, com continuidade da negociação somente após o pagamento dos prêmios pendentes, mas que no momento não pode efetuar o pagamento;
- Em 05/02/2016, Simon informa a 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, mas que as negociações não avançaram, e que as aeronaves estão paradas e que buscam novos negócios para suas aeronaves. As apólices seguiram canceladas;
- Em 30/03/2016, Loredana comenta que não concretizaram o negócio esperado e que estão trabalhando duro em outros. Informa, ainda, que tem 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 a Venezuela e de volta para a Bolívia, no dia 10/04/2016. Também, que estão buscando contratos de longo prazo, mas que nesse meio tempo existem várias opções de contratos de voos determinados. **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 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*" (ou seja, por viagem) 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 10/04/2016 e ainda teriam que pedir todas as autorizações. Afirma que **esse é um excelente cliente, que maneja todos os times de futebol**, que os jogos estão



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

começando e que eles não gostariam de perder essa oportunidade;

- Em 02/04/2016, Simon responde que entende a urgência, informa que a LAMIA 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;**
- 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. Ainda, **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 de 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 US\$ 50.000,00 e que eles enviaram para o Grupo Estratégica para obterem o valor final, com impostos e etc., e questiona se esse seria um valor que eles poderiam pagar. **Informa que efetuiu a revisão do contrato com o Club STRONGEST da Bolívia e que não encontrou nenhuma exigência quanto aos limites do seguro. Propõe, então, adotar os limites impostos pelo cliente e pelas leis da Venezuela (limites inferiores aos praticados pelas apólices anteriores). Lembra que a apólice até então vigente possuía limite de US\$ 300 milhões e que gostaria de apresentar propostas que cumpram com os contratos para que a LAMIA decida;**

Ressalta-se que não se tem notícias de que a AON UK tenha analisado o contrato firmado entre a LAMIA e a Chapecoense, para verificar a adequação dos termos propostos pela BISA aos serviços oferecidos pela empresa de transporte aéreo. A AON UK analisou apenas um dos contratos entabulados pela LAMIA, o qual não fixava valores mínimos de cobertura, para estabelecer o valor de cobertura de todos os voos realizados pela



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

empresa durante a validade da apólice, qual seja **10/04/2016 a 10/04/2017**, em valores muito abaixo daqueles anteriormente segurados. Ademais, resta **evidente que a AON UK tinha perfeito conhecimento da clientela alvo da empresa LAMIA: clubes de futebol, para viagens na América do Sul, inclusive para países da região dos Andes (Colômbia e Bolívia, em especial)**. Tal fato, cabe destacar, foi confirmado por Ricardo Albacete em suas declarações na 44ª Reunião Ordinária da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal (DOC28, p. 654/699 do IC), quando afirmou que:

Documentos, correio, onde foi informado a esses senhores [corretores, seguradora e resseguradores] 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.

Seguem as tratativas para emissão de uma nova apólice de seguro para a empresa LAMIA (DOC23/26, p. 424/446 do IC):

- 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. Também 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*”);
- 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” (termos da proposta): prêmio total de US\$ 572 mil por 4 aeronaves, para cobertura de casco e responsabilidade civil, e propõe o pagamento máximo de US\$ 170 mil para a aeronave da LAMIA SRL nas mesmas condições da Ecojet. **Informa a Simon que estão fechando mais 3 contratos com times de**



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

futebol. Simon confirma para Loredana que os resseguradores não aceitaram a proposta de prêmio de US\$ 170 mil e apresenta cotação da AIG com US\$ 333 mil de prêmio e **coberturas de US\$ 50 milhões para responsabilidade civil** e US\$ 4,8 milhões 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 a Loredana uma alternativa obtida por Simon. A proposta é a emissão de apólice cobrindo somente responsabilidade civil com limite de cobertura de US\$ 50 milhões e prêmio de US\$ 120 mil, 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, dizendo que precisam de uma resposta brevemente, caso a 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 da Bolívia, para o jogo do Club Strongest, 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 US\$ 25 milhões,** argumentando que conversou com colegas que negociam os seguros e que toda a América do Sul trabalha bem com esse limite e que os US\$ 50 milhões estariam muito alto;
- Simon Kaye informa que irá formalizar a cobertura de acordo com as instruções de Loredana, bem como verificar se há diferença de prêmio considerando a alteração na cobertura de US\$ 50 milhões para US\$ 25 milhões, para que Loredana tome a decisão de que limite “comprar”. Afirma que, de qualquer forma, irá solicitar a cobertura para US (Estados Unidos), 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;



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

- Em 05/04/2016, Jorge Londoño Pinto, do Grupo Estratégica, informa a 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 por Loredana, a definição do limite é estabelecida e executada pela AON UK e Grupo Estratégica.**

Finalmente, após várias tratativas, e a fim de possibilitar que a LAMIA opere voos *charter*, atendendo aos pedidos de Loredana Albacete, a AON UK, **com anuência das resseguradoras**, encontra uma apólice com prêmio nos limites pretendidos pela segurada, nos seguintes termos – Apólice nº 2000046 (DOC11, p. 238/251 do IC).

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.

A conversa entre Simon Kaye da AON UK e Loredana Albacete, na qual trocam informações sobre o voo para a Venezuela, com o time The Strongest, e mensagens acima descritas evidenciam, de forma inequívoca, que **a AON UK tinha conhecimento dos serviços prestados pela LAMIA SRL a equipes de futebol e, consequentemente, que a**



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

apólice negociada não atendia os efetivos riscos dos serviços prestados pela empresa aérea. Ou seja, a AON UK (e também a seguradora e os resseguradores) agiu de modo a favorecer à empresa segurada, a fim de viabilizar 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.

Conforme acima demonstrado, 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.

II.c) Relação LAMIA, AON Corretora De Seguros e Tokio Marine Kiln – Pagamento “Voluntário/Humanitário” e Transação.

Após a comunicação do acidente ocorrido em Medelim, em 29/12/2016, **Neil Darvill, Diretor da AON UK, em 01/12/2016, confirma a Loredana Albacete a aceitação dos resseguradores ao pagamento de indenizações nos limites da apólice.** Informa que a Clyde&Co conduzirá as ações na Colômbia e na Bolívia, mas não informa nada sobre o Brasil, e nomeia Alex Stovold como responsável e coloca-se à disposição para reuniões etc. (DOC27, p. 495/497 do IC). Pela importância desse documento, segue abaixo sua transcrição integral:



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

26/7/2018

Gmail - LAMIA RJ 85 CP-2933 D/L:29/11/16



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>

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

[https://mail.google.com/mail/u/1/?ui=2&ik=43b8f1c399&jsver=BaPGuKtGuwv.es.&cbl=gmail_fe_180719.14_p6&view=pt&as_query=from%3A\(neil.darvill%40aon.co.uk\)to%3A\(loredana.albacete@gmail.com\)subject=LAMIA%20RJ%2085%20CP-2933%20D/L%3A29%2F11%2F16](https://mail.google.com/mail/u/1/?ui=2&ik=43b8f1c399&jsver=BaPGuKtGuwv.es.&cbl=gmail_fe_180719.14_p6&view=pt&as_query=from%3A(neil.darvill%40aon.co.uk)to%3A(loredana.albacete@gmail.com)subject=LAMIA%20RJ%2085%20CP-2933%20D/L%3A29%2F11%2F16) 1/2



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

26/7/2018

Gmail - LAMIA RJ 85 CP-2933 D/L:29/11/16

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

[The Insurance Act 2015 came into effect on 12 August 2016 – what does it mean for you?](#)

Aon UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority.

Registered in England and Wales. Registered number: 00210725.

Registered Office: The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, London EC3V 4AN. Tel: 020 7623 5500

This email message, including any attachment(s), is intended only for the named recipient(s) and may contain confidential, proprietary or legally privileged information. Unauthorised individuals or entities are not permitted access to this information. Any dissemination, distribution, disclosure, or copying of this

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

[The Insurance Act 2015 came into effect on 12 August 2016 – what does it mean for you?](#)

Aon UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority.

Registered in England and Wales. Registered number: 00210725.

Registered Office: The Aon Centre, The Leadenhall Building, 122 Leadenhall Street, London EC3V 4AN. Tel: 020 7623 5500

This email message, including any attachment(s), is intended only for the named recipient(s) and may contain confidential, proprietary or legally privileged information. Unauthorised individuals or entities are not permitted access to this information. Any dissemination, distribution, disclosure, or copying of this information is unauthorised and strictly prohibited. If you have received this message in error, please advise the sender by reply email, and delete this message and any attachments.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ALEX CARDOSO CUNHA

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL – Matrícula 057/2010
Rua Marquês do Pombal, 783/501 – CEP 90.540-001 – Porto Alegre/RS/Brasil
Tel.: 55 51 3222-2277 – Cel.: 55 51 99212-7939 – E-mail: juramentados@traduzca.com.br

Eu, Alex Cardoso Cunha, devidamente autorizado pela Junta Comercial, Industrial e Serviços do Rio Grande do Sul, Brasil, e qualificado de acordo com a legislação em vigor, por meio deste certifico que o documento descrito abaixo foi apresentado a mim para tradução de inglês para português.

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 | 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. neil.darvill@aon.co.uk | aon.com. 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

Página 1 de 2





MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
ALEX CARDOSO CUNHA

TRADUTOR PÚBLICO E INTÉRPRETE COMERCIAL – Matrícula 057/2010
Rua Marquês do Pombal, 783/501 – CEP 90.540-001 – Porto Alegre/RS/Brasil
Tel.: 55 51 3222-2277 – Cel.: 55 51 99212-7939 – E-mail: juramentados@traduzca.com.br

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.

[https://mail.google.com/mail/u/1/?ui=2&ik=43b8f1c399&jsver=BaPGuKtGuwc.es.&cbl=gmaü_fe_180719.14_p6&view=pt&as_query=from%3A\(neil.darvill%.1/2.2/2](https://mail.google.com/mail/u/1/?ui=2&ik=43b8f1c399&jsver=BaPGuKtGuwc.es.&cbl=gmaü_fe_180719.14_p6&view=pt&as_query=from%3A(neil.darvill%.1/2.2/2)

Em testemunho da verdade, eu declaro não haver nada mais no documento original apresentado a mim e que ele foi traduzido integral e fielmente por mim neste instrumento de tradução em 04 de setembro de 2019, em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil. Esta tradução tem força legal no Brasil e no exterior.


Alex Cardoso Cunha
Tradutor Público Juramentado
CPF 727.552.960-20
Junta Comercial do RS
Página 2 de 2



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO**

Ou seja, tem-se comprovação de que, em um primeiro momento, as seguradoras e resseguradoras aceitaram arcar com sua responsabilidade contratual em relação aos danos e prejuízos causados pelo trágico acidente.

CONTUDO, posteriormente, e em que pese essa primeira concordância com a assunção de suas responsabilidades, a seguradora BISA, **em conjunto com o ressegurador Tokio Marine Kiln (TMK)** e demais resseguradores, passam a negar o pagamento das indenizações e constituem 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 decorrente de tal pagamento e em conexão com o acidente (p. 499/590 do IC)

Ressalta-se que a não aceitação do sinistro por parte da seguradora e dos resseguradores, com a constituição do referido “fundo humanitário”, possibilita que a soma dos pagamento a serem realizados de forma (supostamente) “voluntária e altruística” não “esgotem” os limites da apólice, ou seja, que os seguradores despendam um montante muito inferior ao estabelecido na apólice, pois ficará a cargo do Fundo de (pretensa!) Assistência Humanitária a definição do valor das indenizações. O valor disponibilizado atualmente por família/vítima é de US\$ 225 mil, longe dos possíveis US\$ 367,6 mil, considerando apenas o limite de US\$ 25 milhões da apólice (Racional: 25 milhões/68 famílias/vítimas = US\$ 367.647,09, pois a tripulação possui seguro específico); mais distante ainda do valor possível de indenização, considerando o limite de US\$ 50 milhões, previsto no contrato firmado pela Chapecoense com a LAMIA SRL; e ainda muito mais, no caso dos US\$ 300 milhões das apólices anteriormente contratadas por essa empresa aérea.

Na Cláusula Quinta do documento (escritura pública) intitulado como **“PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO E TRANSAÇÃO”**, os resseguradores, representados pela **Tokio Marine Kiln Syndicates Limited**, na condição de ressegurador líder, condiciona o pagamento do valor “humanitário” ao cumprimento dos requisitos processuais estabelecidos nas Cláusulas 14ª e 23ª, com a exoneração estabelecida na Cláusula 27ª, que a seguir se transcrevem:

***CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA (DA ASSINATURA DE ESCRITURA PÚBLICA
E OUTROS PROCEDIMENTOS): Os HERDEIROS concordam e se comprometem***



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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: (...)

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA (DA HOMOLOGAÇÃO JUDICIAL E DO RECEBIMENTO DO PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO): (...) 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. (...)

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: (...)

(27.10) 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 e resseguradores e seus representantes legais; e LaMia C.A., Línea Aérea Merideña Internacional de Aviación C.A. e/ou Línea 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 presente DOCUMENTO, os proprietários da aeronave, incluindo mas não limitado à



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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.*

(...)

(27.13): **APÓLICE DE SEGURO AERONÁUTICO:** *A apólice de seguro emitida pela BISA para a LaMia 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.*

Irresignados com as cláusulas de exoneração de responsabilidade das seguradoras e resseguradoras, membros da AFAV-C e familiares das vítimas do acidente aéreo da Chapecoense, sem obter sucesso nas negociações individuais travadas contra as grandes empresas securitárias responsáveis pelas indenizações, buscaram o Ministério Público Federal para denunciar a grave ofensa aos seus direitos na condição de consumidores do serviço de transporte aéreo prestado pela LAMIA, cujo instrumento contratual previa a cobertura securitária de US\$ 50 milhões, sem exclusão territorial e de riscos sensíveis, ensejando a instauração deste procedimento e o ajuizamento da presente demanda (DOC6, p. 43/55 do IC).

Analisando as escrituras públicas dessas (pretensas) ajudas “humanitárias e voluntárias” propostas pelas empresas de seguro/resseguro, **encabeçadas pelo grupo Tokio Marine**, resta evidente tratar-se de um embuste, visando exonerar toda a responsabilidade da seguradora e resseguradores com a realização de pagamentos, pretensamente “voluntários” e de intuito supostamente “humanitário”, em montantes inferiores ao que a própria apólice contratada pela empresa LAMIA estabelecia – montante total de US\$ 25 milhões, limite esse já muito abaixo daquele fixado na apólice anteriormente contratada pela empresa (US\$ 300 milhões) e também dos valores usualmente contratados por outras companhias aéreas.

Verificando, então, tratar-se de verdadeiro embuste, conduzido de forma sub-reptícia, sem a necessária boa-fé por parte da seguradora e resseguradores envolvidos (em



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

especial, o grupo TOKYO MARINE), a grande maioria das vítimas e familiares não aceitou assinar o referido acordo e receber a suposta “ajuda humanitária”. Segundo informação repassada pelo advogado que representou essas empresas de seguro na 44ª Reunião Ordinária da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Senado Federal (DOC28, p. 654/699 do IC), apenas 23 famílias firmaram o referido acordo com o (pretenso) “fundo humanitário”, sendo que dessas, apenas 13 teriam recebido efetivamente o pagamento ofertado.

Denise Lemes Burtet, esposa de Décio Sebastião Burtet Filho, ex-Diretor Administrativo da Chapecoense e vítima do acidente, foi uma das pessoas que firmaram acordo com o “fundo humanitário”. Ouvida pelo MPF (Vídeo anexo) e questionada acerca do acordo oferecido aos familiares/sucessores das vítimas do acidente, esclareceu que foi procurada por representante de um “Fundo Humanitário” criado por empresas envolvidas nessa questão, que procuraram os advogados dos familiares, apresentando esse acordo. A pessoa que a contatou diretamente informou que **esse fundo representava diversas empresas seguradoras (entre outras, BISA e TOKYO MARINE)** e também uma corretora de seguros. Discorreu sobre uma reunião ocorrida em 2017, em Florianópolis, onde foi apresentado o fundo. Nessa reunião apresentaram um documento (“laudo”), que afirmava que a causa do acidente seria “pane seca” e que isso desonerava as seguradoras/resseguradoras. Segundo ela, sua interpretação foi de 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.** Sobre a natureza do fundo, informou que os representantes sempre afirmaram que o valor oferecido teria somente natureza “humanitária”. 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.** Afirmou também que houve uma nova reunião, com pessoas que vieram de Londres – não sabendo dizer se da BISA ou da TOKYO MARINE –, com famílias que tinham menores de idade, quando houve vários questionamentos, especialmente sobre cláusulas consideradas



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

abusivas. **Reiterou que decidiu aceitar a proposta por ter perdido seu marido, principal provedor da família, e pensando no futuro de seus filhos.** A seguir, discorreu sobre as dificuldades enfrentadas por sua família com o falecimento de seu marido, bem como sobre a insuficiência do valor recebido, muito abaixo do que seria realmente devido, o que obrigou a ela e sua família fazerem várias adaptações, com redução de seu padrão de vida. **Reiterou, ainda, que se sentiu coagida no começo das negociações com as seguradoras** e que o próprio acordo/contrato é muito claro em eximir as responsabilidades das seguradoras. Por fim, afirmou que ainda não recebeu o valor do “acordo” e **destacou a situação de dificuldade financeira de várias famílias de vítimas do acidente, que estariam passando muita necessidade; sua preocupação com a possibilidade de que essa tragédia caia no esquecimento; e a necessidade de que haja o pagamento das indenizações devidas**, conforme previsto nas apólices de seguro, segundo o que lhes é de direito.

A partir dos documentos obtidos junto ao 1º Tabelionato de Notas e Protesto de Chapecó/SC, identificaram-se 7 famílias desta região que aceitaram o pagamento do (suposto) “Fundo Humanitário” e assinaram o acordo oferecido pelas resseguradoras.

Sobre esses documentos, deve ser destacado inicialmente o fato de as “Escrituras Públicas de Pagamento Voluntário/Humanitário & Transação” terem sido lavradas em nosso país, no domicílio dos familiares das vítimas. Dessa forma, verifica-se claramente que **as obrigações ali assumidas – inclusive suas cláusulas abusivas – serão regidas pelas normas brasileiras**, segundo previsão expressa do art. 9º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (Decreto-Lei nº 4.657/42, com a redação dada pela Lei nº 12.376, de 2010), bem como pelos arts. 21 e 22 do CPC¹².

12 Art. 9º Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem.

§ 1º Destinando-se a obrigação a ser executada no Brasil e dependendo de forma essencial, será esta observada, admitidas as peculiaridades da lei estrangeira quanto aos requisitos extrínsecos do ato.

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;

(...)

Art. 22. Compete, ainda, à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações:

(...)

II - decorrentes de relações de consumo, quando o consumidor tiver domicílio ou residência no Brasil;



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Por outro lado, comprova-se também – em que pese ainda não ter sido possível o acesso à apólice de resseguro – a **responsabilidade do grupo TOKYO MARINE**, na qualidade de “ressegurador líder”, em relação às indenizações pelo sinistro ocorrido com a aeronave da empresa LAMIA SRL.

Ainda, gera perplexidade verificar-se que, após afirmar que a empresa BISA teria concluído que a apólice de seguro aeronáutico não cobria o “incidente”, o documento consigna que aquela seguradora e os resseguradores “*concordaram que os RESSEGURADORES estabeleceriam um Fundo de Assistência Humanitária, por razões de compaixão*”, do qual os intitulados “*PAGAMENTOS VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO*” foram/serão feitos.

Efetivamente, causa espécie a artimanha empregada pelo grupo TOKYO MARINE (resseguradora líder) e demais seguradores/resseguradores, que buscam fazer crer que uma verdadeira e mesquinha transação, seria, em verdade, um ato nobre e solidário, fruto de elevado espírito humanista. Tal situação gera ainda maior assombro quando se pensa na comoção, na enorme tristeza – não apenas no município de Chapecó e no Estado brasileiro, mas por todo o mundo – que a tragédia com a equipe de futebol da Chapecoense gerou¹³.

Registre-se que, na mesma proporção da comoção gerada foram os atos de verdadeira solidariedade para com aquele clube de futebol¹⁴. Infelizmente, porém, não se pode incluir nesse rol o (pretense) “Fundo Humanitário” criado pelo grupo TOKYO MARINE e demais resseguradores. É o que se extrai de uma rápida leitura do documento ora analisado.

Já no início, o documento já deixa transparecer clara e expressamente sua real natureza: um termo de “TRANSAÇÃO”. **Ora, se efetivamente estivéssemos diante de um ato de solidariedade humana por parte das empresas resseguradoras, qual o motivo de constar nesse documento o termo “TRANSAÇÃO”?**

Ademais, **qual o motivo de um termo de pagamento humanitário conter**

13 Entre tantas outras notícias a respeito, cumpre destacar a homenagem realizada pela torcida do Liverpool, clube inglês de futebol: **Torcida do Liverpool canta ‘You’ll Never Walk Alone’ em homenagem à Chapecoense**. Disponível em: <<https://esportes.estadao.com.br/noticias/futebol/torcida-do-liverpool-canta-youll-never-walk-alone-em-homenagem-a-chapecoense,10000091465>>. Acesso em: 10 nov. 2019.

14 Também, entre tantas outras: **Onda de solidariedade: as 15 homenagens à Chapecoense que comoveram o mundo**. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/esportes/noticia/2016/11/onda-de-solidariedade-as-15-homenagens-a-chapecoense-que-comoveram-o-mundo-8553618.html>>. Acesso em: 10 nov. 2019



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

diversas e minuciosas cláusulas que desoneram a seguradora, os resseguradores e diversas outras entidades da responsabilidade pelo acidente? A resposta, com a devida vênia, nos parece evidente. Vislumbrando sua responsabilidade pelo sinistro, mas considerando o grande clima de comoção envolvendo o caso, buscaram os resseguradores uma forma de diminuir suas despesas com indenizações – ofertando um valor bem abaixo daquele suportado pela apólice contratada pela LAMIA, cujo limite, aliás, já era muito inferior ao anterior seguro contratado por aquela empresa – e, ainda, gerar uma publicidade positiva para os envolvidos, que estariam supostamente praticando um ato de solidariedade.

Tal postura por parte da matriz de grande e respeitado grupo econômico, com forte atuação em nosso país – grupo TOKIO MARINE – gera enorme surpresa. Segundo sua página oficial na internet (p. 525/544 do IC), trata-se de “UM DOS MAIORES GRUPOS DE SEGUROS DO MUNDO, ATUANDO DESDE 1879. PRESENTE EM 38 PAÍSES, COM MAIS DE 45 MIL COLABORADORES”. Ademais, contata-se que “a *Tokio Marine* é uma Seguradora nascida no Japão e criada no Brasil. Isto significa que aliamos à solidez e aos valores de um dos mais antigos grupos seguradores do mundo, a tranquilidade e personalização do atendimento brasileiro”.

Contudo, o que mais chama a atenção é um dos motivos apresentados no site para que a TOKYO MARINE seja a seguradora escolhidas pelos brasileiros: “TRANSPARÊNCIA: UMA FILOSOFIA QUE PRIMA PELA ÉTICA E RESPEITO EM TODAS AS SUAS RELAÇÕES E NO DIA A DIA DA COMPANHIA”. A alegada preocupação dessa companhia com a transparência, aliás, aparece expressa inclusive em sua logomarca, conforme se vê abaixo:



Ora, no presente caso – e mais uma vez se pede a devida vênia –, não parece



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

haver qualquer dúvida de que tal princípio não norteou a atuação da resseguradora, pois tudo o que não houve durante toda a tratativa envolvendo o pagamento desses valores ofertados pelo grupo TOKYO MARINE foi transparência. E isso restou muito evidente dos depoimentos colhidos e das manifestações dos senadores nas audiências realizadas pela Comissão de Relações Exteriores do Senado Federal, em 18 de junho e 15 de agosto deste ano.

Nesse sentido, pertinente transcrever trechos do depoimento do jogador Neto, da Chapecoense, na última audiência realizada no Senado (DOC28, p. 654/699 do IC), que resume a tragédia vivenciada pelos familiares e vítimas daquele trágico acidente:

(...) Esse dia de hoje não é comum para mim, porque esperei muito por esse dia. Só Deus sabe o que passei naquele acidente e quantas noites orei para que Deus colocasse pessoas capacitadas que realmente solucionassem o problema. Durante muito tempo, a gente teve uma exposição muito grande, principalmente os sobreviventes, televisão e tudo mais, e nada funcionava. A gente falou bastante, tudo foi dito, todo mundo sabe das situações que aconteceram e ninguém pôde nos ajudar. (...)

Eu, como atleta de futebol, não do nível que o Romário foi, mas as coisas são semelhantes, as viagens, a convivência; a Leila, que foi atleta, também sabe do que estou falando; eu vivi um momento ímpar na minha carreira. Sou um carioca do subúrbio que começou muito tarde no futebol, comecei como amador no Pavonês, estava jogando um final de sul-americano por um clube do interior, um clube muito organizado quando cheguei. Dentre tantas viagens, a gente viajando com a LaMia, uma alegria tremenda, a gente sonhando com aquilo que gostaria de conquistar, que era esse título, que depois veio de uma forma muito ruim, com a tragédia, mas a gente queria conquistar em campo.

E eu gostaria que vocês se colocassem na minha situação porque o que eu vivi ali naquela aeronave eu não desejo para ninguém. As lembranças que eu tenho e a destruição que causou não só a mim mas a minha família: só Deus sabe o que a minha filha passou depois, quando foi andar de avião, só Deus sabe as tremedeiras que ela teve em casa, as noites de choro, eu tendo que consolar como pai e tendo que ser forte. Só Deus sabe tudo que passei.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

(...)

Mas se coloquem no meu lugar e tentem imaginar vocês indo para uma decisão tão importante para o clube, para a sua vida, para a sua família, porque só quem é atleta sabe o quanto a família torce para você chegar num momento como esse. E, de uma hora para outra, você entender e observar que o avião não tem mais motor, que o avião se desligou por completo, que acendeu uma luz de emergência no chão, o que nunca acontece, só em filmes, mas não na vida real, e você começar a entender que a vida vai acabar dessa forma, numa final. Mas como? A gente lutou para chegar aqui e vai acabar assim? E você, a partir de um momento, perceber que não existe mais barulho de motor, que existe o barulho do vento batendo na lataria, que o avião já não tem mais estabilidade e que vai ser o final de tudo.

Eu posso falar claramente, porque a Gislaine, que está ali, esposa do Bruno Rangel, sofre com isso até hoje. Eu estava ao lado do marido dela e lembro do olhar dele para mim. Não falou uma palavra, só olhou, balançou a cabeça como: "Neto, acho que é o fim da linha".

(...)

O sofrimento é grande, a minha vida mudou, como de todos aqui. As esposas perderam seus maridos, eu perdi grandes amigos, amigos mesmo, gente que me fez crescer, porque amigo é isso, amigo te faz crescer. Ele te bate, mas para te fazer crescer. É igual ao pai, quando corrige é porque quer fazer o filho crescer.

Eu tive amigos ali que eu ouvi falar pelo meu pai. O marido da Mara, quando meu pai soube que ele iria viajar, meu pai, como amante do futebol, disse: "Você está indo ao lado de um cara que jogou muita bola". E não tem mais ninguém aqui.

E eu, entendendo que Deus fez com que eu ficasse vivo, para que eu pudesse, de certa forma, expor a verdade que eu vivi, para que eu pudesse tocar o coração de cada um para que ajudassem as famílias dos que se foram, porque o filho não tem mais o pai em casa; as famílias dos que ficaram...

(...)



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

A vida nunca mais será a mesma para quem teve dentro dessa tragédia. Eu tenho certeza de que para mim não vai ser a mesma coisa e muito menos para meus filhos, porque de todos os atletas que se foram fui o único que ficou e que é pai. Então, meus filhos, com 12 anos, sabem dos pais dos amigos deles que se foram, porque a gente convivia junto.

(...) Eu espero que tudo isso venha a ser pincelado aqui não para que a gente volte somente ao assunto, mas para que a gente possa solucionar este caso e dar um pouco mais de conforto e alegria para tantas famílias que estão despedaçados aí internamente.

Obrigado.

Portanto, diante de todo esse quadro – uma enorme tragédia, ainda mais agravada por esse comportamento sub-reptício das companhias de seguro –, tem-se que o termo de pagamento, elaborado a partir de exigência (quase coação) das resseguradoras, mostra-se eivado de diversas ilicitudes, servindo unicamente para **explicitar o montante de indenização, por família, que aquelas empresas reconhecem como incontroverso (US\$ 225.000,00).**

III – DA JURISDIÇÃO BRASILEIRA

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 2006¹⁵, assim como ao ordenamento boliviano¹⁶.

15 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em: 03/10/2019.

16 A Bolívia ratificou sua adesão à Convenção de Montreal em 6/5/2015, com vigência a partir de 5/7/2015, conforme informação disponível em <https://www.icao.int/secretariat/legal/Status_of_individual_States/bolivia_plurinational_state_of_es.pdf>. Acesso em: 07/10/2019. Tradução disponível nos autos n. 5001314-39.2018.4.04.7202 (evento 1, PROCADM13, p. 218-226).



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Essa norma internacional estabelece especial regra de competência territorial quando o acidente aéreo resultar em morte ou lesões ao passageiro (Art. 33, item 2), *in verbis*:

Artigo 33 – 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. [grifo nosso]

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.

Cabe lembrar que os tratados internacionais são internalizados no Brasil (à exceção dos tratados de direitos humanos aprovados na forma do §3º do Art. 5º da Constituição Federal), com *status* de lei ordinária¹⁷. Como não há reserva de lei complementar para criação de normas de direito civil e processual (Art. 22, I, da Constituição Federal), conclui-se que as regras de competência insertas na Convenção de Montreal são incorporadas ao ordenamento jurídico brasileiro como *lex specialis* em relação ao Código de Processo Civil – e também à própria Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro –, definindo a

17 ADI 1480 MC, Relator(a): Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, julgado em 04/09/1997, DJ 18-05-2001 PP-00435 EMENT VOL-02031-02 PP-00213.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

jurisdição brasileira para o processamento de ações relativas à responsabilidade civil por acidente aéreo no caso de morte ou lesão corporal a vítima residente permanentemente no Brasil no momento do acidente, ainda que a transportadora tenha sede fora do Brasil ou o sinistro tenha ocorrido em país estrangeiro. Nessa esteira, preceitua o Código de Processo Civil que “obedecidos os limites estabelecidos pela Constituição Federal, a competência é determinada pelas normas previstas neste Código **ou em legislação especial**” (Art. 44 – grifo nosso).

Ademais, 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 nº Lei nº 12.376/2010), *é competente a autoridade judiciária brasileira, quando for o réu domiciliado no Brasil **ou aqui tiver de ser cumprida a obrigação**.*

Ora, considerando, tanto o local em que firmadas as transações, quanto o da quitação dos valores previstos no acima referido termo de “PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO E TRANSAÇÃO” – ambos no Brasil, em muitos casos em Chapecó/SC –, resta evidente, também por esse motivo, que tem o Brasil jurisdição sobre o caso.

No mesmo sentido, os dispositivos do Código de Processo Civil, que estabelecem:

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.

Assim, considerando, de um lado, 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.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO**

Ademais, estabelece o art. 22, também de nosso Código de Processo Civil, que *“competê, ainda, à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações: (...) decorrentes de relações de consumo, quando o consumidor tiver domicílio ou residência no Brasil”*. Considerando que a presente ação visa tutelar os direitos individuais homogêneos das vítimas sobreviventes e familiares das demais vítimas de acidente aéreo, situação que os equipara a consumidores, conforme previsão expressa do art. 17 de nosso Código de Defesa do Consumidor (CDC), tem-se, sem qualquer sombra de dúvidas, a jurisdição do Estado brasileiro para processamento e julgamento desta demanda.

Por fim, cumpre registrar que, nos autos nº **5001314-39.2018.4.04.7202**, o D. Juízo da 2ª Vara Federal de Chapecó/SC já reconheceu a competência da autoridade judiciária brasileira para julgamento de ação conexa (Evento 4, DESPADEC1, e Evento 68, DESPADEC1).

IV – DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL

IV.a – Acidente de consumo em serviço concedido, regulado e fiscalizado pela União

Inicialmente, cabe destacar que, conforme acima descrito, os passageiros do voo LaMia 2933 partiram do território brasileiro, conforme se infere do Contrato firmado entre a LAMIA CORPORATION S.R.L e a Associação Chapecoense de Futebol, bem como do Relatório Final do Grupo Colombiano de Investigação de Acidentes Aéreos que relatou todo o histórico do voo. Evidente, portanto, que, 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. 2º da Lei n. 8.078/90. Ademais, **o CDC equipara a consumidores todas as vítimas do acidente de consumo**¹⁸.

Outrossim, nos termos do CDC, fornecedor é “toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, **nacional** ou **estrangeira**, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou **prestação de**

¹⁸ Art. 17. Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

serviços” (grifo nosso).

Dessa forma, inegável que no caso em apreço havia relação de consumo, senão entre o time de futebol e as empresas aéreas, mas certamente em relação a todas as vítimas do acidente que são consumidores por equiparação, na forma do Art. 17 do Código.

Nessa esteira, cumpre lembrar 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 aérea¹⁹, bem como legislar sobre trânsito e transporte²⁰. Por sua vez, o Código Brasileiro de Aeronáutica prevê que a exploração de serviço de transporte público aéreo depende de prévia concessão (Art. 180). Outrossim, a Lei n. 11.182/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), definiu que “**competete 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 infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária” (Art. 2º) [grifo nosso].

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 – em voo da empresa BOA, indicada à Chapecoense pela LAMIA –, é inequívoca a competência da Justiça Federal, na forma do inciso I do Art. 109 da Constituição Federal.

IV.b – Causa fundada em tratado internacional

A competência da Justiça Federal também é fixada no presente caso com fundamento no inciso III do Art. 109 da Constituição Federal (“as causas fundadas em tratado ou contrato da União com Estado estrangeiro ou organismo internacional”). Com efeito, conforme sobredito, a presente ação lastreia-se 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

19 Art. 22, inciso XI.

20 Art. 21, inciso XII, alínea ‘c’.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

setembro de 2006²¹, assim como ao ordenamento boliviano²². No presente caso, incidem diversos dispositivos daquele tratado, conforme descrito ao longo desta inicial.

Dessa forma, a presente causa tem fundamento em tratado internacional, a reclamar a competência da Justiça Federal.

**IV.c – Atividade de seguro regulada e fiscalizada pela SUSEP –
Intimação da SUSEP para integrar o polo ativo da demanda**

Acerca do Sistema Nacional de Seguros Privados, 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 dêste Decreto-lei, de outras leis pertinentes, disposições regulamentares em geral, resoluções do CNSP e aplicar as penalidades cabíveis;

Evidente, portanto, a atribuição da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), autarquia federal, para apurar a atuação dos grupos seguradores réus desta ação – integrados por companhias seguradoras que operam no Brasil –, no que tange aos termos de supostos “pagamentos humanitários” ofertados, em nosso país, aos familiares das vítimas do

21 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm>. Acesso em 03/10/2019.

22 A Bolívia ratificou sua adesão à Convenção de Montreal em 6/5/2015, com vigência a partir de 5/7/2015, conforme informação disponível em <https://www.icao.int/secretariat/legal/Status_of_individual_States/bolivia_plurinational_state_of_es.pdf>. Acesso em 07/10/2019. Tradução disponível nos autos n. 5001314-39.2018.4.04.7202 (evento 1, PROCADM13, p. 218-226).



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

acidente com a aeronave da empresa LAMIA, tutelando adequadamente os interesses dos consumidores prejudicados.

Aliás, é o que consta expressamente da página oficial daquela Superintendência na internet, onde resta consignado, como uma de suas atribuições, “*zelar pela defesa dos interesses dos consumidores dos mercados supervisionados*”²³.

Dessa forma, ao final será formulado pedido de intimação da SUSEP para integrar o polo ativo da presente ação, como assistente simples, em virtude do interesse jurídico claramente presente, o que reforça ainda mais a competência da Justiça Federal para processamento e julgamento desta demanda.

IV.d – Da competência por conexão – distribuição por prevenção aos autos n. 5001314-39.2018.4.04.7202

A presente ação é conexa com a de autos n. 5001314-39.2018.4.04.7202, em trâmite na 2ª Vara Federal de Chapecó.

Referida ação possui no polo ativo a Associação Chapecoense de Futebol e sobreviventes e familiares/sucessores das vítimas do acidente envolvendo a equipe de futebol. No polo passivo, estão, entre outros, “LAMIA CORPORATION S.R.L” e “BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A. O pedido da referida ação, em análise perfunctória, é a condenação dos réus em danos materiais e morais em decorrência da responsabilidade civil oriunda do acidente aéreo em questão.

Portanto, está-se, inegavelmente, diante do fenômeno processual da “**conexão**”, conforme prevê o Código de Processo Civil:

Art. 55. Reputam-se conexas 2 (duas) ou mais ações quando lhes for comum o **pedido** ou a **causa de pedir**. [grifo nosso]

23 APRESENTAÇÃO. Disponível em: <<http://www.susep.gov.br/menu/a-susep/apresentacao>>. Acesso em: 10 nov. 2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

O códex processual impõe que as causas conexas, quando propostas separadamente, **devem** ser **reunidas**, para decisão conjunta (Art. 58). Preceitua Didier²⁴ que a conexão tem por objetivo “a **eficiência processual** (já que semelhantes, é bem possível que a atividade processual de uma causa sirva a outra) e **evitar a prolação de decisões contraditórias**”. É, justamente, a hipótese em exame: caso os processos tramitem em paralelo, é possível que decisões conflitantes e/ou contraditórias sejam prolatadas, capazes, até mesmo, de violarem o princípio da isonomia, na eventualidade de as vítimas do acidente que estejam em mesma situação, p. ex., venham a perceber indenização em valores distintos ou que uma vítima seja ressarcida e outra não, quando, na verdade, o fato originador da responsabilidade é o mesmo para as vítimas.

Assim, é extremamente importante que as demandas sejam reunidas no mesmo juízo, para se evitar injustiças. O renomado processualista, leciona, ainda, que a reunião dos processos propostos em separado, quando possível²⁵, é obrigatória, pois o juízo prevento na conexão possui competência absoluta, isto é, embora a conexão modifique a competência territorial (Art. 54 do CPC), a reunião dos processos é imperativa: o juízo que não for prevento, deverá remeter o processo ao juízo prevento:

A reunião das causas em um mesmo juízo é o efeito jurídico mais tradicional da conexão. O art. 55, §1º, determina que as causas conexas serão reunidas para decisão conjunta. Assim, se houver conexão, e for possível a reunião dos processos, o juiz **deve** reuni-los, pois se trata de regra processual **cogente**. A conexão é fato que atribui ao órgão jurisdicional uma **competência absoluta**, por isso ele pode conhecer de ofício desta alteração de competência²⁶. [grifo nosso]

Dessa forma, não há juízo de discricionariedade quanto à reunião ou não das ações conexas, pois devem tramitar no mesmo órgão jurisdicional em razão da eficiência processual, prevenção de prolação de decisões colidentes/contraditórias e observância do princípio da isonomia.

24 DIDIER JR., Fredie. Curso de direito processual civil. Salvador: JusPodium, 19 ed., 2017, v.1, p. 259.

25 Não é possível, p. ex., a reunião dos processos quando um deles já houver sido sentenciado (§1º do Art. 55 do Código de Processo Civil).

26 DIDIER JR., Fredie. Curso de direito processual civil. Salvador: JusPodium, 19 ed., 2017, v.1, p. 259.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Portanto, a presente ação deve ser distribuída por prevenção à 2ª Vara Federal da Subseção Judiciária de Chapecó, em que tramita a ação de autos n. 5001314-39.2018.4.04.7202.

V – DA LEGITIMIDADE ATIVA

A Constituição Federal, em seu art. 129, tratou de dispor sobre as funções institucionais do Ministério Público, incluindo nesse rol a promoção do inquérito civil e da ação civil pública, para a proteção dos direitos difusos e coletivos, bem como a atribuição para exercer outras funções que lhe forem conferidas, desde que compatíveis com sua finalidade (incisos III e IX do dispositivo em comento).

A Lei Complementar n. 75/93, por sua vez, no Art. 6º, inciso VII, alínea “c”, incumbiu o Ministério Público da União (do qual o Ministério Público Federal é ramo) da **“proteção dos interesses individuais indisponíveis, difusos e coletivos, relativos [...] ao consumidor”** (grifo nosso).

Conforme supramencionado, 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 Consumidor²⁷.

O Conforme esclarece Zavascki²⁸, “os direitos individuais homogêneos são, simplesmente, direitos subjetivos individuais. A qualificação de *homogêneos* não altera nem pode desvirtuar essa sua natureza. É qualificativo utilizado para identificar um conjunto de direitos subjetivos individuais ligados entre si por uma relação de afinidade, de semelhança,

27 Art. 81. A defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título coletivo.

Parágrafo único. A defesa coletiva será exercida quando se tratar de:

[...]

III - interesses ou direitos individuais homogêneos, assim entendidos os decorrentes de origem comum.

Art. 82. Para os fins do art. 81, parágrafo único, são legitimados concorrentemente:

I - o Ministério Público;

28 ZAVASCKI, Teori Albino. **Processo Coletivo** [livro eletrônico]: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. 5 Mb. PDF.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

de *homogeneidade*, o que permite a defesa coletiva de todos eles”. Ressalva o mesmo autor que não se trata de uma nova espécie de direito material, mas direitos comuns, individuais, “cuja coletivização tem um sentido meramente instrumental, como estratégia para permitir sua mais efetiva tutela em juízo”.

Ou seja, trata-se de direitos individuais que, a partir de uma perspectiva pragmática, são transformados em “estruturas moleculares”, não em decorrência de uma inerente indivisibilidade (direitos difusos) ou da existência de uma relação jurídica-base (direitos coletivos), mas sim para facilitar o acesso à justiça, priorizando a eficiência e a economia processual²⁹.

Dessa forma, justamente por não ser transindividual, o objeto dos direitos individuais homogêneos não é divisível, não havendo a incindibilidade natural dos direitos transindividuais – difusos e coletivos. O direito individual homogêneo, portanto, é “a soma de direitos individuais, que, fundados numa tese geral, podem ser tratados conjuntamente como se fossem um só em um processo coletivo”³⁰.

Assim, nos direitos individuais homogêneos, o nexo entre os sujeitos ativos e os responsáveis pelos danos reside numa situação jurídica – fato, ato, contrato etc – que tem uma origem comum para todos os titulares do direito violado. Ou seja, aqui “a origem é comum e atingiu a todos os titulares determinados do direito individual homogêneo, mas o resultado dessa violação é diversa para cada um, de tal modo que se trata de objeto que se cinde”³¹.

Deve ser destacado, portanto, que, em que pese essa origem comum, “não se exige, nem se poderia exigir, que cada um dos indivíduos atingidos na relação padeçam do mesmo mal”. Assim, a ação coletiva de tutela dos direitos violados em nada é afetada pelo fato de os danos serem diversos, o que será oportunamente apurado em liquidação de sentença³².

29 ZAVASCKI, Teori Albino. **Processo Coletivo** [livro eletrônico]: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. 5 Mb. PDF.

30 TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de Direito do Consumidor**. Direito Material e Processual. 3 ed. São Paulo: Método, 2014. p. 609.

31 NUNES, Rizzatto. **Comentários ao Código de Defesa do Consumidor** [livro eletrônico]. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

32 NUNES, Rizzatto. **Comentários ao Código de Defesa do Consumidor**. [livro eletrônico]. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Como esclarecem Tartuce e Neves³³:

Quando uma ação civil pública é proposta para reparar os danos de consumidores que se vitimaram num acidente em transporte oferecido por uma empresa turística, cada qual dos consumidores lesados terá um direito individual de reparação, que, uma vez somados, poderão resultar num direito individual homogêneo.

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”³⁴. E, como acima já referido, tratando-se de direitos homogêneos decorrentes de relações de consumo, o primeiro dos legitimados ativos relacionados pelo art. 82 do CDC é justamente o Ministério Público.

De igual modo, a própria Lei da Ação Civil Pública (Lei nº 7.347/85) também autoriza o Ministério Público a ajuizar ações civis para a tutela dos direitos dos consumidores (Art. 1º, inciso II c/c Art. 5º, inciso I)³⁵.

Trata-se de legitimação em regime de substituição processual, para ação de responsabilidade pelos danos sofridos por consumidores, a ser proposta pelo Ministério Público “em nome próprio e no interesse das vítimas ou seus sucessores” (art. 91 do CDC), não sendo os titulares do direito sequer indicados ou qualificados individualmente na petição inicial, mas simplesmente chamados por edital a intervir como litisconsortes, se assim o desejarem, conforme art. 94 do diploma consumerista³⁶.

33 TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de Direito do Consumidor**. Direito Material e Processual. 3 ed. São Paulo: Método, 2014. p. 606-607.

34 ZAVASCKI, Teori Albino. **Processo Coletivo** [livro eletrônico]: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. 5 Mb. PDF.

35 Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

II - ao consumidor;

(...)

Art. 5º Têm legitimidade para propor a ação principal e a ação cautelar:

I - o Ministério Público;

36 ZAVASCKI, Teori Albino. **Processo Coletivo** [livro eletrônico]: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. 5 Mb. PDF.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Assim, **o objeto da presente ação**, em sua fase cognitiva inicial, mais que obter a satisfação do direito pessoal e individual das vítimas, **consiste em obter a condenação dos demandados pelo valor total dos danos que causaram**³⁷.

Nesse ponto, importante destacar que “os objetivos perseguidos na ação coletiva são visualizados não propriamente pela ótica individual e pessoal de cada prejudicado, e sim pela perspectiva global, coletiva, impessoal, levando em consideração a ação lesiva do causador do dano em sua dimensão integral”³⁸.

Dessa forma, conforme disposto no art. 95 do CDC, na sentença a ser prolatada na fase final de conhecimento, “em caso de procedência do pedido, 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).

Nessa esteira, cumpre mencionar o recente enunciado da súmula da jurisprudência aprovado pelo Superior Tribunal de Justiça, que espanca qualquer dúvida acerca da legitimidade ativa do Ministério Público para a tutela de direitos individuais homogêneos dos consumidores:

Súmula 601-STJ: O Ministério Público tem legitimidade ativa para atuar na defesa de direitos difusos, coletivos e individuais homogêneos dos consumidores, ainda que decorrentes da prestação de serviço público. [grifo nosso]

Outrossim, cumpre mencionar remansosa jurisprudência de nossos Tribunais Superiores, no sentido da legitimidade do Ministério Público para promover a defesa de direitos individuais homogêneos “imbuídos de relevante interesse social”. Nesse sentido, entre tantos outros julgados:

Ementa: AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL. RESTABELECIMENTO DE BENEFÍCIOS PREVIDENCIÁRIOS. **DIREITOS INDIVIDUAIS HOMOGÊNEOS IMBUÍDOS DE RELEVANTE INTERESSE SOCIAL. LEGITIMIDADE**

37 ZAVASCKI, Teori Albino. **Processo Coletivo** [livro eletrônico]: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. 5 Mb. PDF.

38 ZAVASCKI, Teori Albino. **Processo Coletivo** [livro eletrônico]: tutela de direitos coletivos e tutela coletiva de direitos. 1 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017. 5 Mb. PDF.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

DO MINISTÉRIO PÚBLICO. PRECEDENTES. AGRAVO REGIMENTAL DESPROVIDO.

(STF. RE 635109 AgR, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Primeira Turma, julgado em 22/02/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-052 DIVULG 15-03-2019 PUBLIC 18-03-2019)

O relevante interesse social no presente caso, que envolve trágico acidente, que vitimou dezenas de cidadãos brasileiros e provocou comoção em âmbito internacional, conforme todo o quanto acima exposto, nos parece evidente, sendo desnecessário tecer maiores considerações a respeito.

Por fim, cabe destacar que muitos sucessores das vítimas do acidente aéreo, como se verá no decorrer da ação, são menores de idade, a reclamar também a intervenção do Ministério Público na forma do Art. 178, inciso II, do Código de Processo Civil.

Portanto, inequívoca a legitimidade ativa do Ministério Público Federal para a presente ação civil pública, cujo rito deverá respeitar, ainda, os preceitos estabelecidos nos arts. 91 a 100 do CDC.

VI – DO DIREITO

VI.a – Da responsabilidade civil da transportadora LAMIA

Consoante Art. 186 do Código Civil, “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”. O ato ilícito gera, na forma do Art. 927 do Código, em consequência, o dever de indenizar³⁹.

Assim, a responsabilidade de indenizar decorrente de ato ilícito requer a presença dos seguintes elementos: *a)* ação ou omissão do causador do dano; *b)* culpa ou dolo do agente (em se tratando de responsabilidade subjetiva); *c)* relação de causalidade (nexo causal); e *d)* dano sofrido pela vítima.

O acidente aéreo ocorrido com o voo da empresa LAMIA é fato notório, que sequer depende de prova (Art. 374, I, CPC). Contudo, o próprio relatório final do **Grupo**

³⁹ Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Colombiano de Investigação de Acidentes Aéreos (GRIAA) (DOC10, p. 65/237 do IC) também constitui prova incontestada desse fato.

Por sua vez, o elemento subjetivo (ato comissivo culposos) da ré LAMIA também restou comprovado pelo relatório final do **Grupo Colombiano de Investigação de Acidentes Aéreos (GRIAA)** (DOC10, p. 65/237 do IC), que espanca qualquer dúvida sobre a responsabilidade da ré LAMIA. Conforme já mencionado acima, concluiu o relatório que o acidente foi causado:

a) por planejamento inadequado e execução de voo, por parte do Explorador [LAMIA], pois **não havia a quantidade de combustível necessária que era requerida para voar desde o aeroporto de destino a um aeroporto diferente, nem o combustível de contenção, nem o combustível mínimo de pouso**, quantidades de combustível que são requeridas pelas normas aeronáuticas para a execução do tipo de voo internacional que realizava o avião CP 2339; b) **tomada de decisões inadequada da administração da companhia exploradora da aeronave**, como consequência da falta de verificação da segurança operacional em seus processos; c) perda da consciência situacional e tomada de decisões equivocada da tripulação, que manteve a ideia de continuar um voo com uma quantidade de combustível extremamente limitada. **A tripulação era consciente do baixo nível de combustível restante, mesmo assim, não tomou as ações corretas requeridas para pousar em um aeródromo e obter o reabastecimento que lhes permitiria continuar o voo de maneira segura.** [grifo nosso]

A investigação identificou, ainda, os seguintes fatores associados:

a) configuração prematura da aeronave para o pouso, durante o descenso no padrão de repouso da posição GEMLI, já que, considerando a ausência de impulso, esta configuração afetou a distância do plano de voo do avião em direção à pista do aeroporto de Rionegro; b) deficiências latentes no planejamento e na execução de voos de transporte não regular, por parte da exploradora da aeronave, relacionadas com a quantidade de abastecimento insuficiente do combustível necessário; c) deficiências específicas no plano de voo equivocado, por parte do explorador da aeronave; d) falta de supervisão e controle operacional do voo por parte do explorador da aeronave, que não supervisionou o seu planejamento nem sua execução, nem efetuou um rastreamento do voo que poderia ter permitido ajudar a tripulação na tomada de decisões; e) ausência de chamados oportunos de “prioridade”, “emergência” ou outros, por parte da tripulação da aeronave, durante o voo, e especialmente quando o esgotamento de combustível era iminente na fase de descida e sustentação, que deveriam ter alertado os serviços de tráfego aéreo para realizar o apoio necessário; f) desvio organizacional e operacional por parte do explorador da aeronave na aplicação dos procedimentos de gestão de combustível, pois não cumpria na



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

prática com as disposições aprovadas pelo DGAC de Bolívia no processo de certificação da empresa; g) demora na aproximação do voo CP 2933 à pista de Rionegro, originada por sua solicitação tardia de prioridade e declaração tardia de emergência por falta de combustível, somada à densidade de tráfego no padrão de sustentação de VOR RNG.

Como se vê, o trágico acidente ocorreu por grave culpa da ré LAMIA, em razão de que a tripulação, afora os outros elementos configuradores da negligência e 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.

No entanto, ainda que seja evidente a conduta culposa da ré LAMIA, 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).

Outrossim, por se tratar de relação de consumo, reclama-se a regência do Código de Defesa do Consumidor, que estabelece 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. [grifo nosso]

Assim, a ré LAMIA responde objetivamente pelos danos (materiais e também morais) causados às vítimas e seus familiares/sucessores, decorrentes do acidente aéreo.

A propósito, os danos materiais e morais experimentados pelas vítimas também são indubitáveis, na medida que houve o perecimento abrupto de vidas, muitas delas de pessoas que eram provedores financeiros de suas respectivas famílias.

O dano decorrente de evento causa mortis é reflexo aos sucessores das vítimas, à exceção das poucas pessoas que sobreviveram ao incidente, cujo dano é direto e também extremamente grave.

No entanto, nesta ação não se procederá à apuração individual do dano de cada vítima/sucessor, o que será realizado apenas em sede de liquidação e cumprimento



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

individual de futura sentença coletiva procedente – o que se espera –, por iniciativa de cada um dos interessados (Arts. 95 e 97 do CDC).

Contudo, convém destacar desde já que, no presente caso, não incide a limitação de valor de indenização prevista na Convenção de Montreal (Art. 21 – 1⁴⁰), porquanto o transportador (LAMIA) atuou com culpa, conforme exceção prevista, a *contrario sensu*, no item do mencionado dispositivo:

2. O transportador não será responsável pelos danos previstos no número 1 do Artigo 17, na medida em que exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, se prova que:

- a) o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos; ou
- b) o dano se deveu unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro.

Isto é, se o evento morte ocorreu em razão de negligência do transportador, a indenização não fica restrita ao limite de cem mil “Direitos Especiais de Saque”.

Assim, resta patente a responsabilidade civil da ré LAMIA, causadora direta do acidente aéreo, pelos danos morais e materiais causados às vítimas/famíliares/sucessores.

VI.b – Da responsabilidade civil da seguradora BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A.

Conforme a apólice de seguros n. 2000046/2016 (DOC11, p. 238/251 do IC), a ré LAMIA havia firmado contrato de seguro de transporte aéreo com a ré BISA, com limite de US\$ 25 milhões e cobertura abrangendo responsabilidade civil (em especial, lesão corporal).

Assim, 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.

40 Artigo 21 – Indenização em Caso de Morte ou Lesões dos Passageiros

1. O transportador não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1 do Artigo 17, que não exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Nesse aspecto, cabe refutar todas as cláusulas de exclusão alegadas pela empresa para tentar justificar a negativa de pagamento das indenizações às vítimas (e familiares) do acidente aéreo.

Com relação à alegação de *exclusão do território da Colômbia e agravação substancial de risco já que a LAMIA SRL deveria comunicar que estava transportando equipes de futebol*, de todo o quanto exposto anteriormente, resta fartamente comprovado que tanto a corretora quanto a seguradora e os resseguradores tinham perfeita ciência de que as operações da LAMIA envolviam justamente essas situações, que foram intencionalmente inseridas como exclusões na nova apólice emitida unicamente para reduzir o valor do prêmio a ser pago e possibilitar o retorno à operação da empresa aérea.

Com relação aos prêmios em atraso por parte da empresa LAMIA, que não teriam sido pagos em 02/10/2016, primeiramente verifica-se, no mínimo, uma controvérsia em relação a esse fato, haja vista as reiteradas declarações de Ricardo Albacete em sentido contrário, afirmando que a empresa aérea estaria em dia com suas obrigações frente à seguradora.

Além disso, mostra-se evidente que tal fato, se efetivamente existente, somente poderia eximir a responsabilidade da seguradora e resseguradores se houvesse ocorrido a devida comunicação aos órgãos/entes de aviação bolivianos, o que, conforme demonstrado acima, jamais ocorreu.

Finalmente, com relação às alegações de *violações das condições precedentes em relação à segurança nas operações aéreas* e de que a “pane seca” – principal causa do acidente – eximiria a responsabilidade da seguradora e dos resseguradores, cumpre destacar a expressa previsão da Lei nº 2.902/2004 do Estado Plurinacional da Bolívia, que estabelece a responsabilidade da seguradora (e resseguradores, por consequência) mesmo em caso de culpa ou dolo do transportador⁴¹:

Artigo 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.⁴²

41 Disponível em: <<https://www.dgac.gob.bo/ley-2902/>>. Acesso em: 10 nov. 2019.

42 ARTÍCULO 177°. En los seguros obligatorios establecidos por esta Ley, el asegurador responderá frente a los damnificados aun cuando los daños ocurridos hubiesen provenido del dolo o culpa del transportador o del explotador, sin perjuicio de la acción de repetición del asegurador contra ellos.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Ademais, cabe registrar que trata-se 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.

Ora, se tem-se tal entendimento até mesmo em relação ao seguro obrigatório de veículos automotores terrestres, o que dizer com relação ao serviço de transporte aéreo de passageiros, atividade que, pela complexidade e riscos envolvidos, é permeada por uma cadeia de exigências de segurança, que vão desde o momento do embarque dos passageiros nos aeroportos, até as atividades de manutenção e as rígidas exigências de certificação para essa atividade e inclusive para a produção de peças de reposição.

Além disso, tratando-se o seguro aeronáutico de um seguro obrigatório, exigência para operação da companhia aérea, o fato de a aeronave ter sido liberada para o voo gera a presunção, por parte do passageiro/consumidor, de que essa exigência legal, em âmbito mundial, tenha sido cumprida e que aquela operação esteja sendo realizada com a devida cobertura securitária. Ou teriam então os passageiros, no momento do embarque, que exigir que a tripulação apresentasse a apólice de seguro válida, com todos os comprovantes da tempestiva quitação dos prêmios à seguradora? A resposta nos parece óbvia, diante do absurdo da situação.

Assim, não merecem acolhida quaisquer das alegações da seguradora, visando eximir sua responsabilidade contratual.

Entretanto, o dever de indenizar da ré BISA não se esgota na responsabilidade contratual decorrente do contrato de seguro.

Há ainda, no presente caso, culpa aquiliana (responsabilidade extracontratual), na medida em que a ré BISA concorreu para a ocorrência do evento danoso,



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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, o 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 restará evidenciado nos itens seguintes, 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 Civil⁴³.

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 Civil⁴⁴.

Necessário salientar, também, 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

43 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.

44 Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

ilícito⁴⁵. Ademais, a limitação, no presente caso, sequer ocorre em relação ao próprio transportador, conforme demonstrado no tópico anterior.

VI.c – Da responsabilidade civil das corretoras AON BENFIELD LIMITED, AON UK LIMITED e AON BENFIELD BRASIL CORRETORA DE RESSEGUROS LTDA/Responsabilidade do grupo econômico

Conforme minuciosamente narrado acima, 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.

Os diversos e-mails trocados entre Loredana Albacete (representante, senão gestora de fato da LAMIA) e Simon Kaye (representante da corretora AON) e outros, relevam que 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, conseqüentemente, 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 bancarota, 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.

45 1. O **transportador** não poderá excluir nem limitar sua responsabilidade, com relação aos danos previstos no número 1 do Artigo 17, que não exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro.
2. O **transportador** não será responsável pelos danos previstos no número 1 do Artigo 17, na medida em que exceda de 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, se prova que:
a) o dano não se deveu a negligência ou a outra ação ou omissão do transportador ou de seus prepostos; ou
b) o dano se deveu unicamente a negligência ou a outra ação ou omissão indevida de um terceiro. [grifo nosso]



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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.

É o que prevê, expressamente a Lei nº 2.902/2004 do Estado Plurinacional da Bolívia⁴⁶:

Artigo 173 O explorador é obrigado a assegurar seu pessoal que exerce funções a bordo das aeronaves, seja habitual ou ocasionalmente, contra qualquer acidente passível de acontecer em cumprimento de suas funções ou serviços. Da mesma forma, o explorador é 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.⁴⁷

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).

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”:

⁴⁶ Disponível em: <<https://www.dgac.gob.bo/ley-2902/>>. Acesso em: 10 nov. 2019.

⁴⁷ 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.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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.

Conforme narrado acima, 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.

A postura da AON UK 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.

Judith Martins-Costa⁴⁸ identifica uma tripartição de funções da boa-fé objetiva. Dentre elas, encontra-se a **função limitativa** que veda ou pune o exercício de direito subjetivo na existência de manifesto abuso de posição jurídica. É neste âmbito funcional da boa-fé objetiva que ganha relevo, dentre as figuras parcelares existentes, o *tu quoque*.

Conforme Luciano de Camargo Penteado, o *tu quoque* significa, literalmente, “e tu também”, em alusão à frase de Júlio César dita a Brutus e verifica-se nas hipóteses em que existe um determinado comportamento dentro do contrato que viola seu conteúdo preceptivo e que, apesar disto, propicia que a parte exija um comportamento conforme ao contrato em relação ao seu parceiro de programa contratual. Existe uma contradição em que um dos

48 MARTINS-COSTA, Judith. **A boa-fé no direito privado**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

sujeitos na relação obrigacional exige um comportamento em circunstâncias tais que ele mesmo deixou de cumprir.⁴⁹

Em outras palavras, o *tu quoque* equivale a afirmar que não se deve buscar o amparo de estipulações contratuais ou de próprias normas legais que se vinha descumprindo até então. A pessoa que viola uma regra jurídica não pode invocar a mesma regra a seu favor, sem violar a boa-fé objetiva, na modalidade denominada *tu quoque*.

Nas situações em que é invocado o *tu quoque*, há abuso de direito por alguém que pretende ressuscitar tese da qual havia se desprendido, surpreendendo aquele que legitimamente repousou na confiança de que não seria suscitada norma que fora inobservada pela própria parte suscitante. O ministro Luis Felipe Salomão, em voto condutor do acórdão proferido nos autos do Recurso Especial nº 1.040.606/ES, citando a doutrina de Flávio Tartuce, pontuou que:

O termo *tu quoque*, citado no último julgado, significa que **um contratante que violou uma norma jurídica não poderá, sem a caracterização do abuso de direito, aproveitar-se dessa situação anteriormente criada pelo desrespeito.**

Conforme lembra Ronnie Preuss Duarte, "locução designa **situação de abuso que se verifica quando um sujeito viola uma norma jurídica e, posteriormente, tenta tirar proveito da situação em benefício próprio**".

Desse modo, está vedado que alguém faça contra o outro o que não faria contra si mesmo (regra de ouro), conforme ensina Cláudio Luiz Bueno de Godoy (Função..., 2004, p. 87-94). Relata o professor da USP que "Pelo 'tu quoque', expressão cuja origem, como lembra Fernando Noronha, está no grito de dor de Júlio César, ao perceber que seu filho adotivo Bruto estava entre os que atentavam contra sua vida ('Tu quoque fili'? Ou 'Tu quoque, Brute, fili mi'?), **evita-se que uma pessoa que viole uma norma jurídica possa exercer direito dessa norma inferido ou, especialmente, que possa recorrer, em defesa, a normas que ela própria violou. Trata-se de regra de tradição ética que, verdadeiramente, obsta que se faça com outrem o que não se quer seja feito consigo mesmo**"⁵⁰.

Nesse sentido, colhem-se os seguintes julgados do Superior Tribunal de Justiça:

Aplicação da 'teoria dos atos próprios', como concreção do princípio da boa-fé objetiva, sintetizada nos brocardos latinos 'tu quoque' e 'venire contra'

49 PENTEADO, Luciano de Camargo. **Figuras Parcelares da boa-fé objetiva e venire contra factum proprium**. Disponível em <www.flaviotartuce.adv.br>. Acesso em: 23 out. 2013.

50 REsp 1040606/ES, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 24/04/2012, DJe 16/05/2012 – g.n.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

factum proprium', segundo a qual ninguém é lícito fazer valer um direito em contradição com a sua conduta anterior ou posterior interpretada objetivamente, segundo a lei, os bons costumes e a boa-fé.

(REsp 1192678/PR, Rel. Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, TERCEIRA TURMA, julgado em 13/11/2012, DJe 26/11/2012)

O princípio da boa-fé objetiva exerce três funções: (i) a de regra de interpretação; (ii) a de fonte de direitos e de deveres jurídicos; e (iii) a de limite ao exercício de direitos subjetivos. Pertencem a este terceiro grupo a teoria do adimplemento substancial das obrigações e a teoria dos atos próprios ('tu quoque'; vedação ao comportamento contraditório; "surrectio"; 'suppressio').

(REsp 953.389/SP, Rel. Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 23/02/2010, DJe 15/03/2010)

A bem da verdade, essa postura do recorrente equivale ao comportamento contraditório - expressão particular da teoria dos atos próprios -, sintetizado no anexam tu quoque, reconhecido nesta Corte nas relações privadas, mas incidente, também, nos vínculos processuais, seja no âmbito do processo administrativo ou judicial.

(RMS 14.908/BA, Rel. Ministro HUMBERTO MARTINS, SEGUNDA TURMA, julgado em 06/03/2007, DJ 20/03/2007, p. 256)

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.

Com relação à responsabilidade das demais empresas do grupo econômico, em especial de sua subsidiária brasileira, remete-se aos argumentos abaixo apresentados, relativos à responsabilidade solidária das integrantes do grupo econômico TOKYO MARINE.

Cumprе discorrer, contudo, em relação aos elementos que denotam tratar-se, também neste caso, de grupo econômico de fato.

Trata-se de situação evidenciada já a partir de uma rápida consulta às páginas oficiais da empresa na internet, onde a AON Brasil apresenta-se da seguinte forma⁵¹:

51 Disponível em: <https://www.aon.com/brasil/sobre-aon/quem_somos.jsp>. Acesso em: 7 nov. 2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

A Aon Plc (NYSE: AON) é uma empresa global líder de serviços profissionais, que oferece ampla gama de soluções em riscos, previdência e saúde.

Globalmente, nossos 50 mil colegas nos 120 países em que atuamos, potencializam resultados para clientes utilizando dados e análises proprietários, com o objetivo de fornecer perspectivas inovadoras, reduzindo volatilidade em seus negócios e oportunidades e melhorando seus desempenhos e performance. No Brasil, estamos localizados em nove escritórios nas principais cidades do país e contamos com, aproximadamente, 1.700 colaboradores.

Explorando as abas e links existentes nessa página, é possível identificar informações sobre as subsidiárias do grupo em dezenas de países, bem como chegar-se ao “Global Headquarter” da AON, sediado em Londrês (endereço: *The Aon Centre – The Leadenhall Building – 122 Leadenhall Street – London England EC3V 4AN*)⁵².

Por fim, documentos encaminhados pela SUSEP (p. 870/878 do IC) mostram claramente o controle acionário da subsidiária brasileira da AON por outras empresas desse grupo econômico.

VI.d – Da responsabilidade civil das resseguradoras TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED e de sua subsidiária brasileira TOKIO MARINE SEGURADORA S.A./Responsabilidade do grupo econômico

A responsabilidade da ré TOKYO 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 em tópico precedente. Não custa lembrar 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.

52 Disponível em: <<https://www.aon.com/home/contact-us.html>> . Acesso em: 7 nov. 2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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.

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).

Com relação à responsabilidade contratual da TOKYO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, remete-se o tudo o que acima foi dito em relação à responsabilidade contratual da seguradora BISA, cujos fundamentos refutam todas as alegações sobre pretensas cláusulas de exclusão, levantadas para tentar justificar a negativa de pagamento das indenizações às vítimas (e familiares) do acidente aéreo.

Contudo, em relação a essa empresa, e como elemento adicional a denotar sua responsabilidade civil (contratual e extracontratual), tem-se ainda os termos de “PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO E TRANSAÇÃO” acima descritos, em que a ré TOKYO 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**.

Ironicamente, afirma-se nesse documento 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 estão imbuídas de tanto altruísmo, por que o termo firmado quita 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.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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.

Além disso, conforme termo de oitiva acima destacado, a ré TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED aproveitou-se da fragilidade das famílias, decorrente da difícil condição financeira em que muitas se encontraram após o desastre aéreo – em virtude da perda do principal provedor do núcleo familiar –, para coagi-las à aceitação do valor ofertado, quando, sabidamente, caso ingressassem em juízo, o pagamento (considerando danos materiais e morais) seria bem maior.

Neste ponto, cabe registrar 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).

Cabe destacar 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 (§2º)⁵³.

No presente caso, é exatamente o que será ao final requerido: a preservação das cláusulas que estabelecem o dever de as resseguradoras efetuarem o pagamento do valor por elas já ofertado, afastando-se, contudo, as demais cláusulas que eximem a responsabilidade pelo acidente, condenando-se também os requeridos ao pagamento da diferença entre o valor previsto nesses ajustes e aquele efetivamente devido a todas famílias das vítimas.

Por fim, neste tópico, resta demonstrar também a responsabilidade da empresa TOKYO MARINE SEGURADORA S/A e demais integrantes do grupo econômico.

53 TARTUCE, Fábio. **Manual de Direito Civil**. 8 ed. São Paulo: Método, 2018. p. 288.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Conforme acima já amplamente descrito – e conforme a própria seguradora apresenta em sua página oficial na internet – essa empresa brasileira integra o grupo econômico, com atuação em diversos países, integrado pelas empresas TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED. Material veiculado pela própria empresa (p. 550/551 do IC) apresenta um histórico da atuação do grupo TOKYO MARINE no Brasil, iniciada em 1972 e atualmente conduzida por sua subsidiária no país, a TOKYO MARINE SEGURADORA S/A.

A vinculação entre as duas empresas também resta explicitada no próprio termo de “PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO E TRANSAÇÃO”, cuja cláusula 27.10 inclui, entre os “EXONERADOS” de qualquer responsabilidade em relação ao acidente, não apenas as empresas TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED e TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED, mas também *“suas empresas parceiras subsidiárias e associadas e entidades afiliadas onde quer que domiciliadas”*, situação que claramente abarca também a TOKYO MARINE SEGURADORA S/A.

Em que pese nossa legislação societária nada disponha sobre grupo econômico de fato, existente na realidade, mas não formalizado, os tribunais brasileiros vem reconhecendo a existência, não só dos grupos econômicos de direito, como também dos grupos econômicos de fato para fins de delimitação de responsabilidade das sociedades componentes do grupo. Tal ocorre porque, “em decorrência da aplicação da teoria da aparência, tal consequência, que, em princípio, seria aplicável apenas aos grupos de direito, poderia ser também estendida aos grupos de fato que se apresentem ao público como se estivessem formalmente constituídos como grupo de direito”⁵⁴.

Assim, o mesmo raciocínio utilizado para estabelecer a responsabilidade das empresas de um grupo econômico formalizado pode ser empregado para os atos praticados pelas sociedades integrantes de um grupo econômico de fato. Ou seja, **“se as sociedades relacionadas se beneficiarem com os atos praticados por uma delas, todas deverão**

54 CASTRO, Marina Grimaldi de. **As Definições de grupo econômico sob a ótica do Direito Societário e do Direito Concorrencial**: entendimentos doutrinários e jurisprudenciais acerca da responsabilidade solidária entre seus componentes. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=af3b0930d888e15a>>. Acesso em: 4 nov. 2019.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

suportar os custos de uma possível condenação de reparação de prejuízos causados a terceiros”, pois⁵⁵:

(...) basicamente, como o grupo de direito caracteriza-se pela comunhão de recursos e esforços para o desenvolvimento de empreendimentos ou atividades comuns, presume-se que os atos praticados por determinada sociedade dele participante visavam a atender aos interesses do grupo, não aos daquela sociedade individualmente. Logo, se os benefícios de tais atos são compartilhados pelo grupo, também os prejuízos dele decorrentes deveriam ser conjuntamente suportados. (...)

Por outro lado, cabe registrar ainda que, conforme sedimentada jurisprudência de nossos tribunais, nosso estatuto consumerista consagra a responsabilidade civil objetiva e solidária como regra geral. Conforme esclarece Tartuce, o CDC adotou expressamente a ideia da teoria do risco-proveito, que impõe a responsabilização objetiva e solidária dos agentes envolvidos com a prestação ou fornecimento⁵⁶.

No sentido do quanto acima se expôs, em especial quanto à responsabilidade solidária das empresas integrantes de grupo econômico (mesmo que de fato), a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça:

PROCESSUAL CIVIL E CONSUMIDOR. TEORIA DA APARÊNCIA. TEORIA DA CONFIANÇA. **EMPRESA NACIONAL QUE SE BENEFICIA DE NOME E MARCA ESTRANGEIRA. RESPONSABILIZAÇÃO. POSSIBILIDADE. RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA.** CONCEITO DE FORNECEDOR. PRÁTICA ABUSIVA. ARTS. 18, 34 E 39 DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. ART. 265 DO CÓDIGO CIVIL. DEVER DE PRESTAÇÃO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA.

(...)

2. Extrai-se do acórdão recorrido que o entendimento do Tribunal de origem está em consonância com a orientação do Superior Tribunal de Justiça, de que, se empresas nacionais se beneficiam de marcas mundialmente conhecidas, incumbe-lhes responder também pelos vícios dos produtos que oferecem, anunciam ou comercializam.

55 CASTRO, Marina Grimaldi de. **As Definições de grupo econômico sob a ótica do Direito Societário e do Direito Concorrencial**: entendimentos doutrinários e jurisprudenciais acerca da responsabilidade solidária entre seus componentes. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=af3b0930d888e15a>>. Acesso em: 4 nov. 2019.

56 TARTUCE, Flávio. **Manual de Direito do Consumidor**. 3 ed. São Paulo: Método, 2014. p. 130.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

3. Segundo o Tribunal de Justiça de Minas Gerais, "não se revela razoável exigir-se que o consumidor, que adquire um produto de marca de renome mundial, como a SONY, tenha ciência de que a empresa SONY BRASIL S/A difere-se da SONY AMERICA INC., sendo possível a aplicação da teoria da aparência".

4. À luz do sistema de proteção do consumidor, a teoria da aparência e a teoria da confiança, duas faces da mesma moeda, protegem a segurança jurídica e a boa-fé objetiva dos sujeitos vulneráveis e dos contratantes em geral. Em consequência, atribuem força negocial vinculante à marca mundial em detrimento de ficções contratuais, contábeis ou tributárias que contrariam a realidade dos fatos tal qual se apresentam nas transações de consumo e, simultaneamente, embasam - como técnica de defesa judicial contra o consumidor-vulnerável - a fragmentação de pessoas jurídicas em mercado reconhecidamente globalizado.

5. Quando campanhas publicitárias massivas e altamente sofisticadas são veiculadas de maneira a estimular sentimento, percepção e, correlatamente, expectativas legítimas dos consumidores, de um produto ou serviço único, que dilui e supera fronteiras nacionais - tornando irrelevante o país em que a operação negocial venha a se realizar -, justifica-se afastar a formalidade burocrática do nome do fornecedor ocasionalmente estampado na Nota Fiscal ou no contrato. Desarrazoado pretender que o consumidor faça distinção entre Sony Brasil Ltda. e Sony America Inc. Para qualquer adquirente, o produto é simplesmente Sony, é oferecido como Sony e comprado como Sony.

6. No Código de Defesa do Consumidor, a regra geral é a da responsabilidade civil objetiva e solidária. Não se sustenta, pois, a tese da recorrente, rechaçada pelo Tribunal a quo, de que o art. 265 do Código Civil, em casos de incidência das teorias da aparência e da confiança, afastaria a solidariedade do art. 18 do Código de Defesa do Consumidor. É exatamente por conta da teoria da aparência e da teoria da confiança que os fabricantes de marcas globalizadas, por meio de seus representantes no Brasil, "respondem solidariamente pelos vícios de qualidade ou quantidade" (art. 18) que se apresentem nos bens de consumo ofertados. Não custa lembrar que, no microsistema do CDC, existe inafastável obrigação de assistência técnica, associada não só ao vendedor direto, como também ao fabricante e ao titular da marca global, em nome próprio ou por meio de seu representante legal no país.

7. Em vez de deixar o consumidor à míngua de remédio jurídico e financeiro, compete às empresas integrantes de grupos econômicos com operação mundial, ou regional, prever, em contratos comerciais que celebrem entre si, mecanismos de ressarcimento e compensação recíprocos para hipóteses como a dos autos. Investir maciçamente em marcas mundiais para, logo após, contraditoriamente e em detrimento de sujeitos vulneráveis, usar de artifícios jurídicos vetustos e injustos de uma contratualística ultrapassada (nos planos ético e político) para negar, no varejo dos negócios, o que, com afinco, se pregou a quatro ventos, caracteriza venire contra factum proprium (o proprium aqui significando a força comum e abrangente da marca globalizada), ou seja, prática abusiva, nos termos do art. 39 do CDC. Não se pode punir o consumidor que acredita em marca globalizada, mundialização essa que é estimulada pelo próprio titular da marca e que a ele favorece.

8. Logo, para fins legais, consoante dispõe o art. 34 do CDC e por força da teoria de aparência e da teoria da confiança, a Sony Brasil inclui-se no rol de



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

fornecedores e, portanto, na cadeia de solidariedade prevista no art. 18 do CDC. Daí sua responsabilidade por vício de qualidade ou de quantidade em produtos que ostentem a mesma marca, obrigação genérica que inclui a de prestar assistência técnica - de início, não custa lembrar, foi esse o único pleito (modesto, legítimo e compreensível) do consumidor lesado.

(...)

10. Recurso Especial parcialmente conhecido e, nessa extensão, não provido.

(REsp 1709539/MG, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 05/06/2018, DJe 05/12/2018)

No presente caso, e segundo todos os elementos acima mencionados, resta evidente que a TOKYO MARINE SEGURADORA S/A se apresenta como subsidiária, verdadeiro braço do grupo mundial TOKYO MARINE no Brasil, colhendo os frutos dessa situação, mas também assumindo os ônus dessa condição, como decorrência das teorias da aparência e da confiança.

Ainda, segundo os documentos encaminhados pela SUSEP (p. 885 do IC), e em que pese não se vislumbrar a vinculação direta entre a subsidiária brasileira e as empresas do grupo TOKYO MARINE sediadas no Reino Unido, resta evidente o controle acionário dessa subsidiária por empresas do grupo sediadas no Japão, país de origem desse grupo de seguradoras.

Dessa forma, resta patente que as rés TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, TOKIO MARINE KILN GROUP LIMITED e TOKYO MARINE SEGURADORA S/A respondem como garantes em relação à posição de resseguradora, bem como respondem solidariamente, contratual e extracontratual, conforme acima exposto, por ter, a primeira, a condição de resseguradora líder da apólice contratada pela empresa LAMIA e ter ainda concorrido para a causação do dano (respondendo na forma dos arts. 186, 927 e 942 do Código Civil), respondendo a empresa nacional integrante do mesmo grupo econômico com seu patrimônio pelas indenizações devidas.

VII – DA CONDENAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS

A operação irregular da empresa LAMIA, fomentada pelos demais requeridos, conforme acima amplamente demonstrado, resultou em evidente **dano material (patrimonial)** aos familiares/sucessores das demais vítimas que tiveram suas vidas ceifadas



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

de forma abrupta naquele trágico acidente, em virtude, especialmente, da perda do principal provedor do núcleo familiar. Por outro lado, para as vítimas sobreviventes, o dano material decorre do grave comprometimento de suas capacidades laborais, o que se mostrou muito claramente em relação aos jogadores que (milagrosamente) sobreviveram àquela tragédia, mas que não mais conseguiram retomar o momento brilhante que então viviam em suas carreiras, decorrência das sequelas físicas, dores e gravíssimo abalo psicológico que aquela tragédia resultou para todos eles.

Tal valor será objeto de quantificação específica quando da fase de execução da futura sentença a ser prolatada nesta ação – que se acredita será procedente. Contudo, desde já o Ministério Público Federal requer sejam estabelecidos os **limite globais mínimos** para as indenizações devidas, especialmente pela corretora, seguradora e resseguradoras – incluídas aí suas subsidiárias no país –, inclusive de forma a reduzir essa enorme indefinição que, há quase 3 anos, aflige os familiares e vítimas desse acidente.

Para tanto, entende-se que deverá ser utilizado, no mínimo, o valor previsto nas apólices que até então vinham sendo emitidas pelas seguradoras para a empresa LAMIA, no patamar de **US\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de dólares)**⁵⁷, haja vista que os parâmetros estabelecido na última apólice, emitida de forma totalmente irregular e com limite bastante reduzido, mostram-se claramente inadequados aos riscos envolvidos, não podem ser considerados.

Contudo, na eventualidade – que se entende remota – de assim não entender o juízo, requer-se que, ao menos, seja estabelecido o patamar global de US\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais)⁵⁸, conforme previsão constante do contrato firmado entre a Chapecoense e a empresa LAMIA.

Finalmente, na hipótese – que se acredita ainda mais remota – de o juízo não acolher nenhum dos pleitos acima, requer-se que, no mínimo, esse patamar global seja fixado em US\$ 25.000.000,00 (vinte e cinco milhões de reais)⁵⁹, limite constante da última apólice de seguro emitida para a empresa LAMIA.

57 Nesta data, correspondendo a R\$ 1.257.000.000,00 (um bilhão, duzentos e cinquenta e sete milhões de reais).

58 Nesta data, correspondendo a R\$ 209.500.000,00 (duzentos e nove milhões e quinhentos mil reais).

59 Nesta data, correspondendo a R\$ 104.750.000,00 (cento e quatro milhões e setecentos e cinquenta mil reais).



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Por outro lado, verifica-se que, neste caso, mostra-se inclusive até mais relevante a indenização pelos **danos morais (extrapatrimoniais)** sofridos, que, à evidência, é devida em razão do acidente aéreo que ceifou a vida de dezenas de pessoas pela atuação desidiosa e inescrupulosa das rés.

Sobre esse aspecto, cumpre inicialmente destacar que a codificação civil (art. 944) consagra o princípio da reparação integral do dano. A ideia consiste em atribuir ampla proteção à vítima, empregando-se todos os esforços para fazê-la retornar ao *status quo ante*. Deve-se assegurar à vítima indenização plena a fim de reparar integralmente o prejuízo sofrido. Essa concepção, contudo, encontra alguns obstáculos em sede de dano moral, diante da dificuldade de se precisar a extensão do prejuízo e da preocupação um tanto excessiva de nossos tribunais em evitar o enriquecimento sem causa da vítima, o que têm levado a indenizações muitas vezes ineficazes, atraindo para a discussão acerca do montante indenizatório o argumento do **caráter punitivo (e preventivo) da reparação**⁶⁰.

Sem embargos, **o dano moral perpetrado pelas rés 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.**

Cabe registrar que muito se discute atualmente acerca de sua conceituação, subsistindo duas grandes correntes doutrinárias: a que vislumbra o dano moral como o sofrimento ou incômodo humano que não seja causado por perda pecuniária; a que entende o dano moral como uma ofensa a direitos da personalidade⁶¹.

Esta segunda corrente, contudo, é a que melhor se amolda ao novo ordenamento constitucional estabelecido pela Carta de 1988.

A universalização dos direitos fundamentais e, também, do respeito à dignidade da pessoa humana, foi uma lenta conquista, que se desenvolveu em três fases, conforme a lição de Bobbio⁶². Num primeiro momento, eles aparecem como teorias

60 TEPEDINO, Gustavo; BARBOZA, Heloisa Helena; MORAES, Maria Celina Bodin. **Código civil interpretado conforme a Constituição da República**. v. II. Rio de Janeiro: Renovar, 2006. p. 859.

61 TEPEDINO, Gustavo; BARBOZA, Heloisa Helena; MORAES, Maria Celina Bodin. **Código civil interpretado conforme a Constituição da República**. v. I. *Cit.* p. 339-340.

62 BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Rio de Janeiro: Campus, 1992. p. 28-31.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

filosóficas nas obras de seus defensores; a seguir, inserem-se em textos de âmbito nacional; e, por derradeiro, são enunciados em documentos de alcance mundial, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 1948.

Na esteira desse movimento, a atual ordem constitucional brasileira consagra a dignidade da pessoa humana como valor regente de nosso sistema jurídico. Nesse sentido, já em seu artigo 1º, a Constituição elege a dignidade da pessoa humana como um dos fundamentos de nossa República Federativa.

Segundo Santana⁶³, trata-se de princípio constitucional absoluto, associado à ideia de que o ser humano tem primazia sobre todos os outros aspectos regulados pelo direito.

Tepedino⁶⁴, por outro lado, aponta que a escolha da dignidade da pessoa humana como fundamento da República, associada ao objetivo fundamental estabelecido pela Constituição, de erradicação da pobreza e da marginalização, e de redução das desigualdades sociais (art. 3º, I e III), juntamente com a previsão do § 2º do art. 5º, no sentido da não exclusão de quaisquer direitos e garantias, mesmo que não expressos, desde que decorrentes dos princípios adotados pelo texto constitucional, configuram uma verdadeira *cláusula geral de tutela e promoção da pessoa humana*, tomada como valor máximo por nosso ordenamento jurídico.

Dessa forma, considerando que a vida, a integridade física e a moral do ser humano constituem atributos inerentes à dignidade da pessoa humana, a produção de danos a esses atributos implica violação do próprio princípio da dignidade. Portanto, **o fundamento da responsabilidade civil por danos à pessoa não mais se assenta em um critério patrimonialista, mas, sim, no próprio princípio da dignidade da pessoa humana**, valor fundante de nosso ordenamento jurídico⁶⁵.

Conforme registra Santana⁶⁶, a história do dano moral no direito brasileiro revela a complexidade do tema e o longo debate baseado em ideias essencialmente

63 SANTANA, Hector Valverde. **Dano moral no direito do consumidor**. Biblioteca de direito do consumidor – v. 38. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009. p. 37.

64 TEPEDINO, Gustavo. **Temas de Direito Civil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 50.

65 RUZYK, Carlos Eduardo Pianovski. A responsabilidade civil por danos produzidos no curso de atividade econômica e a tutela da dignidade da pessoa humana: o critério do dano ineficiente. In: RAMOS, Carmen Lucia Silveira Ramos et al. **Diálogos sobre direito civil**. Construindo a racionalidade contemporânea. Rio de Janeiro: Renovar, 2002. p. 133-135.

66 SANTANA, Hector Valverde. *Op. cit.*, p. 134-148.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

antagônicas, passando a tese da reparabilidade do dano moral por três momentos distintos: a) inicialmente prevaleceu a *teoria negativista*, consistente na expressiva oposição doutrinária à própria existência do dano moral, atualmente superada; b) o segundo momento – *teoria eclética ou mista* – é marcado por um temperamento da posição radical, admitindo a reparabilidade do dano moral desde que houvesse uma repercussão patrimonial, um dano indireto ou reflexo de natureza patrimonial ou econômica; c) ao final, e sobretudo a partir da inserção (explícita) do tema na Constituição de 1988 (art. 5º, V e X), **prevaleceu a teoria positivista, que acolheu a tese da reparabilidade do dano moral puro**, sendo devidamente respondidas pela doutrina mais avançada as variadas objeções à tese da reparabilidade do dano (exclusivamente) moral.

Portanto, segundo aquele mesmo autor⁶⁷:

O atual desenvolvimento da Ciência do Direito não mais permite deixar desamparados os direitos da personalidade, tornando-se pacífica a questão de restabelecer o equilíbrio social e jurídico, comprometido pela prática do ato ilícito atentatório aos valores extrapatrimoniais do sujeito de direito, com a imposição de uma **sanção pecuniária ao infrator da norma jurídica**, não como o preço da dor (*pretium doloris*), mas como **função compensatória das consequências experimentadas pela vítima em decorrência do ato ilícito**.

Da mesma forma que a reparabilidade, a própria definição de dano moral evoluiu de uma concepção vinculada apenas ao aspecto da dor física ou à esfera dos sentimentos, para uma conceituação que apresenta como elemento central a dignidade humana, princípio-valor fundamente e balizador de nosso sistema jurídico⁶⁸, conforme acima demonstrado.

Essa concepção, na qual os direitos fundamentais estão jungidos e vinculados à inesgotável condição de ser humano, em suas esferas física, psíquica, moral e social, implica a ausência de restrição à tutela de todas as situações jurídicas subjetivas que se apresentarem relevantes, uma vez que se visa amparar a dignidade humana, em qualquer das suas emergentes e reconhecidas expressões⁶⁹.

67 SANTANA, Hector Valverde. *Op. cit.* p. 142.

68 MEDEIROS NETO, Xisto Tiago de. **Dano moral coletivo**. 2. ed. São Paulo: Ltr, 2007. p. 54-56.

69 MEDEIROS NETO, Xisto Tiago de. *Op. cit.* p. 57.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Costa⁷⁰ afirma ser **imperioso afastar a ultrapassada concepção vinculativa da ocorrência do dano moral à esfera subjetiva da dor, sofrimento e emoção, pois tais aspectos são eventuais e possíveis consequências da violação perpetrada.** Ou seja, deve ser excluída a ideia, segundo o autor, tão difundida quanto errônea, de que o dano moral é a dor sofrida pela pessoa, pois a dor, de fato, é apenas a eventual consequência da lesão à esfera extrapatrimonial.

No mesmo sentido, Medeiros Neto⁷¹, citando Sérgio Cavalieri Filho, registra que o dano moral não está necessariamente vinculado a alguma reação psíquica da vítima, podendo haver ofensa à dignidade da pessoa humana sem dor, vexame, sofrimento.

Dessa forma, a evolução da teoria do dano moral ultrapassou a concepção limitada aos elementos subjetivos, geralmente traduzidos na “dor”, no “sofrimento” e na “angústia” experimentados pela vítima, para assimilar novos campos de percepção e incidência, vinculados a outras esferas da dignidade da pessoa humana independentes do aspecto sentimento, e que se ligam também aos valores exteriorizados no meio social, os quais ensejam lesões, por exemplo, à honra, ao bom nome, à consideração, ao prestígio e à credibilidade gozados na comunidade, a traduzir, pois, a natureza objetiva do dano.

Nessa linha, Santana⁷² afirma que, para a construção da definição de dano moral, é necessário abandonar a posição clássica que adota o critério negativo por exclusão (lesão que não corresponde a uma diminuição patrimonial), concepção esta centrada na ideia de que o dano moral pressupõe a dor da vítima, para localizá-la na lesão ou privação de um direito da personalidade. Além disso, considerando que toda violação de direito subjetivo tem uma sanção correspondente no sistema jurídico (preceito secundário da norma), **todo o atentado a direito da personalidade deverá necessariamente ser reparado, em que pese a impossibilidade de se mensurar objetivamente o dano moral, aplicando-se a sanção jurídica a partir da discricionariedade judicial, mediante arbitramento de uma quantia que cumpra as finalidades compensatória, punitiva e preventiva.**

70 COSTA, Marcelo Freire Sampaio. **Dano moral (extrapatrimonial) coletivo**. São Paulo: Ltr, 2009. p.61-62.

71 MEDEIROS NETO, Xisto Tiago de. *Op. cit.* p. 60.

72 SANTANA, Hector Valverde. *Op. cit.* p. 149 e 153.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Muitos autores⁷³ apontam que essa concepção, que afasta a definição de dano moral da ideia de dor, coaduna-se com a premissa, atualmente acolhida de forma ampla pela doutrina e pela jurisprudência de nossos tribunais⁷⁴, de que a pessoa jurídica, mesmo não podendo, por imperativo lógico, experimentar sentimentos, sujeita-se, contudo, a sofrer lesão em sua honra objetiva, assim considerada a área de interesses protegida juridicamente, que se exterioriza no direito ao nome, à imagem e à reputação, entre outros.

Não obstante, e **a título de argumentação, ainda que se adote a corrente que vê no sofrimento físico/emocional condição elementar para a configuração do dano moral, no presente caso resta sobejamente demonstrada a sua ocorrência, mesmo nessa perspectiva mais restritiva, eis que é inegável que os sucessores dos falecidos experimentaram enorme abalo psíquico, sofrimento, dor emocional com a interrupção abrupta da vida dos seus familiares – cabe lembrar que, dentre as vítimas, v. g., havia vários jogadores jovens que deixaram esposas, filhos, pais e mães. Cite-se, ainda, o exemplo de sobrevivente do acidente que teve uma das pernas amputadas em decorrência do desastre⁷⁵, o que representa insofismável dor física e psíquica.**

Além disso, faz-se novamente referência ao depoimento do jogador Neto, prestado em audiência do Senado Federal, acima transcrito, que não deixa qualquer dúvida sobre a enorme (inimaginável, em verdade) angústia e sofrimento por que passaram os passageiros daquele trágico voo, nos minutos que antecederam ao acidente nas proximidades do aeroporto de Medelim, na Colômbia, quando perceberam que a aeronave planava, com os motores desligados, e que a morte se aproximava...

Outrossim, cabe destacar que **o dano moral oriundo de evento morte é presumido (*in re ipsa*)**. Conforme Tartuce⁷⁶, o dano moral presumido “não necessita de prova, **como nos casos de morte de pessoa da família, lesão estética**, lesão a direito fundamental protegido pela Constituição Federal ou uso indevido de imagens para fins lucrativos (Súmula 403 do STJ)” (grifo nosso). No mesmo sentido, corre a jurisprudência do

73 MEDEIROS NETO, Xisto Tiago de. *Op. cit.* p. 60; SANTANA, Hector Valverde. *Op. cit.* p. 163-166.

74 Enunciado nº 227 da Súmula da Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça: “A pessoa jurídica pode sofrer dano moral”.

75 <<http://globoesporte.globo.com/sc/futebol/times/chapecoense/noticia/2016/11/goleiro-jackson-follmann-tem-perna-amputada-apos-acidente-da-chape.html>>. Acesso em 12/11/19.

76 TARTUCE, Flávio. **Manual de Direito Civil**. São Paulo: Editora Forense, 2017, p. 354



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Superior Tribunal de Justiça: “O dano moral em razão do óbito de integrante do núcleo familiar é presumido, não havendo necessidade de prova da sua ocorrência” (Agravado interno no REsp n. 1572299/SC, julgado em 21/02/2017, DJe de 02/03/2017, sexta turma, relator Sebastião Reis Júnior).

Com relação ao valor da indenização pelo dano moral causado pelas rés, importante destacar que o entendimento doutrinário e jurisprudencial geralmente atribui **três finalidades à reparação civil do dano extrapatrimonial**: a) **compensação** do dano à vítima; b) **punição** do ofensor, persuadindo-o a não mais lesionar os interesses tutelados pelo ordenamento; c) **caráter socioeducativo**, tornando público que condutas semelhantes não serão socialmente toleradas⁷⁷.

Nessa linha, importante destacar as palavras de Marques⁷⁸:

Em outras palavras, recorrer à idéia de solidariedade para frisar a **necessidade de ressarcimento integral dos danos morais**, supera a visão meramente individualista do ressarcimento (*pretium doloris*) da dor do indivíduo, para destacar a função que prefiro chamar de satisfatória (**função de combate à impunidade** e estabelecimento de igualdade de todos, mesmo os que lucram criando o perigo, *cujus commodum eius periculum*) e pedagógica ou preventiva (função exemplar do ressarcimento, de forma a dissuadir condutas semelhantes e a optimalizar os recursos que dispomos para sociabilizar estes riscos, limitando a liberdade de transferir ou limitar riscos profissionais). Como alerta Jorge Mosset Iturraspe, **em nossa sociedade de risco e de dano, muitas vezes “vale a pena” causar – ou deixar causar – o dano ao outro, em um novo pragmatismo cruel do lucro com danos ao consumidor, como se o ressarcimento pífio e depois de anos de disputa judicial afirmasse: “cause dano ao outro, se isto economicamente lhe convém”!** (...) Realmente, a eficácia de um direito de personalidade assegurado pelo Direito do consumidor não é muita, se as indenizações concedidas no Brasil são pífiás, e – de certa forma – estimulam o próprio dano, pois há no final algum proveito econômico – de escala dos danos – para os fornecedores. [*grifei*]

Portanto, **o valor da indenização por dano moral a ser fixada por esse juízo deverá representar, não apenas uma compensação dos danos aos direitos da personalidade das vítimas/sucessores (e, no presente caso, do profundo sofrimento que lhes foi causado), mas também uma punição aos ofensores, de caráter socioeducativo, demonstrando claramente que condutas desse jaez não são socialmente toleradas.**

77 COSTA, Marcelo Freire Sampaio. *Op. cit.* p.74.

78 MARQUES, Cláudia Lima. Apresentação. In: SANTANA, Hector Valverde. *Op. cit.* p. 18-19.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Diante do exposto, resta clara a responsabilidade civil das rés 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 acima explanado, 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 das rés pela causação do dano moral é solidária, na forma do Art. 942 do Código Civil.

Ademais, considerando que o abalo psicológico, o sofrimento, a dor, enfim, a tragédia vivenciada por cada um dos sobreviventes e pelos familiares das vítimas do acidente denotam, neste caso, de forma evidente, uma magnitude muitas vezes superiores aos (também muito graves) danos patrimoniais experimentados, tem-se que **o valor a ser fixado, individualmente, a título de reparação extrapatrimonial, deve ser estabelecido, no mínimo, no mesmo patamar do dano material/patrimonial que venha a ser fixado.**

VIII – DO PEDIDO DE CONCESSÃO DE TUTELA DE EVIDÊNCIA

Conforme acima narrado, a proposição de um termo de pagamento, com recursos de um pretense “fundo humanitário”, proposto por parte da ré TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED representa assunção de culpa pelo evento danoso, pelo menos no importe do *quantum* ofertado (US\$ 225.000,00).

Como a ré assume, pelo menos até o patamar informado, a obrigação de pagar, é medida premente o bloqueio judicial (indisponibilidade) desse montante, multiplicado pelo número de vítimas/famílias que ainda não receberam esses valores, a fim de tutelar o evidente e incontroverso direito das famílias que, corretamente, não firmaram essa ultrajante transação que lhes foi ofertada.

A medida judicial ora requerida deverá ser perfectibilizada por meio de bloqueio eletrônico de valores (“BACENJUD”), conforme regramento previsto no Art. 854 do Código de Processo Civil e tem natureza de tutela antecipada de evidência, não exigindo



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

sequer a demonstração de perigo de dano na demora do provimento final (*periculum in mora*), mas tão somente a probabilidade do direito invocado (*fumus boni iuris*) e o preenchimento de uma das hipóteses legais do art. 311 do CPC⁷⁹.

Com relação à probabilidade do direito invocado, este reside em todo o arrazoadado acima, ao qual se faz remissão, em especial a assunção de culpa por parte da ré TOKIO MARINE, decorrente da criação do pretense “fundo humanitário” e o oferecimento aos sucessores de oferta de pagamento/transação de um montante mínimo, em relação ao qual as requeridas, evidentemente, reconhecem sua responsabilidade.

In casu, a hipótese autorizadora deste pedido de tutela de evidência reside no inciso IV do Art. 311 do Código de Processo Civil:

Art. 311. A tutela da evidência será concedida, independentemente da demonstração de perigo de dano ou de risco ao resultado útil do processo, quando:

(...)

IV - a petição inicial for instruída com prova documental suficiente dos fatos constitutivos do direito do autor, a que o réu não oponha prova capaz de gerar dúvida razoável.

Com efeito, a petição inicial, conforme acima relatado, está instruída com prova documental que demonstra a oferta de pagamento às famílias, documento, inclusive, lavrado sob a forma pública. Assim, a oferta de pagamento, por ter instrumento público, é impassível de questionamento pelas rés, vez que goza de presunção absoluta de veracidade. Não há, dessa forma, a possibilidade de oposição pelas rés de prova capaz de gerar dúvida quanto à oferta de pagamento.

Portanto, medida que se impõe é a concessão de tutela provisória de evidência, na forma do Art. 311, inciso IV, do Código de Processo Civil, pois presentes os

⁷⁹ CPC: Art. 311. A tutela da evidência será concedida, independentemente da demonstração de perigo de dano ou de risco ao resultado útil do processo, quando:

- I - ficar caracterizado o abuso do direito de defesa ou o manifesto propósito protelatório da parte;
- II - as alegações de fato puderem ser comprovadas apenas documentalmente e houver tese firmada em julgamento de casos repetitivos ou em súmula vinculante;
- III - se tratar de pedido reipersecutório fundado em prova documental adequada do contrato de depósito, caso em que será decretada a ordem de entrega do objeto custodiado, sob cominação de multa;
- IV - a petição inicial for instruída com prova documental suficiente dos fatos constitutivos do direito do autor, a que o réu não oponha prova capaz de gerar dúvida razoável.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

requisitos legais.

Nesse prisma⁸⁰:

A tutela de evidência, em que esta parece distinguir-se das outras, pela **acentuada probabilidade de existência do direito do autor ou pelo elevado valor humano desse direito**, a merecer proteção provisória independentemente de qualquer aferição de perigo de dano. A tutela da evidência é sempre incidente. Pode ser requerida na inicial ou em petição avulsa.

Requer-se, assim, o **bloqueio eletrônico de valores (via sistema “BACENJUD”)** no importe de **R\$ 52.098.750,00⁸¹**, em desfavor das subsidiárias 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)**.

Subsidiariamente, caso o juízo entenda que não estão presentes os requisitos para a concessão de tutela de evidência, requer-se, desde já, a concessão de tutela de urgência antecipada, na forma dos arts. 294, *caput* e p. único, e 300 do Código de Processo Civil, para o bloqueio eletrônico de valores (via sistema “BACENJUD”) no montante acima referido, em desfavor das subsidiárias 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)**.

Para fins da concessão desse pedido subsidiário, cabe destacar que a probabilidade do direito invocado reside em todo o arrazoadado acima, que descreve a responsabilidade civil contratual e extracontratual do grupo **TOKIO MARINE**, em especial a assunção de culpa pelo evento danoso representado pela criação do “fundo humanitário” e imposição aos sucessores de oferta de pagamento/transação.

80 GRECO, Leonardo. A Tutela da Urgência e a Tutela da Evidência no Código de Processo Civil de 2015. In: RIBEIRO, Darci Guimaraes; JOBIM, Marco Félix (orgs). **Desvendando o Novo CPC**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015. p. 113 e 130.

81 Montante equivalente ao valor individual ofertado pelas seguradoras (US\$ 225 mil), multiplicado pelo número de vítimas brasileiras que ainda não receberam o pagamento desse valor (55 = 68 menos 13), convertido à taxa de câmbio do dia anterior ao ajuizamento desta demanda (US\$ 1 = R\$ 4,21).



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Outrossim, o perigo na demora (*periculum in mora*) também resta demonstrado, eis que muitas famílias, após o acidente aéreo, estão passando por sérias dificuldades financeiras, conforme relatado ao Ministério Público Federal por familiares das vítimas do acidente aéreo (vide relato acima de Denise Lemes Borteti, esposa do ex-Diretor Administrativo da Chapecoense e vítima do acidente), tendo em vista que as vítimas, em sua maioria, eram os provedores financeiros dos seus respectivos núcleos familiares. Destaque-se, aliás, que, segundo afirma Denise, embora ela tenha aceito o termo de transação, o pagamento ainda não foi sequer realizado.

Salienta-se que o deferimento da medida de bloqueio judicial de valores representará ainda um conforto e alívio mínimo às famílias das vítimas que lutam há cerca de três anos, sem sucesso, pelas indenizações devidas e, em última análise, por respeito e justiça! Garantir ao menos esse valor diminuto constitui o mínimo de respeito a ser assegurado por nosso Estado-Juiz a essas famílias que, desde aquele trágico acidente, vem sofrendo sucessivos dissabores e (até) humilhações na busca por uma devida reparação.

IX – DA DECLARAÇÃO DE NULIDADE DAS CLÁUSULAS DE EXONERAÇÃO DA RESPONSABILIDADE DO TERMO DE PAGAMENTO

Conforme acima narrado, após a negativa no pagamento das indenizações por parte da seguradora BISA, essa, **em conjunto com a resseguradora Tokio Marine Kiln (TMK)** e demais resseguradores, constituíram um Fundo de Assistência Humanitária, propondo um pagamento pretensamente “voluntário e humanitário” por parte dos resseguradores, sem qualquer assunção de responsabilidade decorrente de tal pagamento e em conexão com o acidente.

Na Cláusula Quinta do documento (escritura pública) intitulado como **“PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO E TRANSAÇÃO”**, os resseguradores, representados pela **Tokio Marine Kiln Syndicates Limited**, na condição de ressegurador líder, condiciona o pagamento do valor “humanitário” ao cumprimento dos requisitos estabelecidos nas Cláusulas 14ª e 23ª, com a exoneração estabelecida na Cláusula 27ª, que a seguir se transcrevem:

CLÁUSULA DÉCIMA-QUARTA (DA ASSINATURA DE ESCRITURA



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

PÚBLICA E OUTROS PROCEDIMENTOS): Os HERDEIROS 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: (...)

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA (DA HOMOLOGAÇÃO JUDICIAL E DO RECEBIMENTO DO PAGAMENTO VOLUNTÁRIO/HUMANITÁRIO & TRANSAÇÃO): (...) 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**. (...)

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: (...)

(27.10) **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 e resseguradores e seus representantes legais; e **LaMia C.A., Línea Aérea Merideña Internacional de Aviación C.A. e/ou Línea 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**



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO**

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 presente 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.

Analizando as cláusulas acima transcritas, percebe-se por parte das proponentes um claro intuito de exonerar-se da responsabilidade civil (por danos materiais e morais) a que estarim sujeitas, nada tendo a ver, diferente do que o seu nome sugere, com o altruísta (e eufemístico) “Fundo de Assistência Humanitária”!

Resta evidente tratar-se de um embuste, visando exonerar toda a responsabilidade da seguradora e resseguradores com a realização de pagamentos, pretensamente “voluntários” e de intuito supostamente “humanitário”, em montantes inferiores ao que a própria apólice contratada pela empresa LAMIA estabelecia – montante total de US\$ 25 milhões, limite esse já muito abaixo daquele fixado na apólice anteriormente contratada pela empresa (US\$ 300 milhões).

Ressalta-se que a não aceitação do sinistro por parte da seguradora e dos resseguradores, com a constituição do referido “fundo humanitário”, possibilita que a soma dos pagamentos a serem realizados de forma (supostamente) “voluntária e altruística” não “esgotem” os limites da apólice, ou seja, que os seguradores despendam um montante muito inferior ao estabelecido na apólice, pois ficará a cargo do Fundo de (pretensa!) Assistência Humanitária a definição do valor das indenizações. O valor disponibilizado atualmente por família/vítima é de US\$ 225 mil, longe dos possíveis US\$ 367,6 mil, considerando apenas o limite de US\$ 25 milhões da apólice (Racional: 25 milhões/68 famílias/vítimas = US\$ 367.647,09, pois a tripulação possui seguro específico); mais distante ainda do valor possível de indenização, considerando o limite de US\$ 50 milhões, previsto no contrato firmado pela Chapecoense com a LAMIA SRL; e ainda muito mais, no caso dos US\$ 300 milhões das apólices anteriormente contratadas por essa empresa aérea.

Em relação às (23) famílias que aceitaram e firmaram o termo de transação,



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

há evidente vício de consentimento no que pertine à exoneração ampla e irrestrita da responsabilidade civil e obrigação de desistência de ações judiciais em curso. Há, na espécie, o vício de consentimento denominado lesão (Art. 157 do Código Civil⁸²), porquanto, sob premente necessidade financeira, as famílias aceitaram oferta de valor desproporcional ao verdadeiro dano experimentado (danos emergentes, lucros cessantes, bem como dano moral) e muito abaixo do valor que eventualmente seria devido em caso de pagamento dos valores contratados na apólice de seguros, conforme acima referido.

Em contrapartida, as famílias aceitantes quitaram de forma ampla e irrestrita a responsabilidade civil em relação às seguradoras e resseguradoras. Assim, é clara a desproporcionalidade entre as prestações das partes, sendo que as seguradoras e resseguradoras, em uma operação de contenção de riscos, conseguiram minorar os valores que teriam de desembolsar e dolosamente “empurram” uma proposta com valor bem aquém do devido, sob a alcunha jocosa de “fundo de assistência humanitária”.

Restam, portanto, configurados os requisitos para o reconhecimento desse vício de consentimento: 1) as prestações entre as partes eram manifestamente desproporcionais (oferta de valor muito aquém do devido X quitação ampla e irrestrita de responsabilidade); 2) havia premente necessidade das famílias, conforme acima detalhado; e, 3) 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, lembre-se que as apólices de seguro foram celebradas fora do Brasil, em língua estrangeira, e sequer as famílias tiveram acesso, p. ex., à apólice de resseguros (cuja exibição é requerida nesta ação civil).

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.

Necessário registrar, ainda, conforme adverte a doutrina, que para o reconhecimento da lesão não é preciso a demonstração de dolo de aproveitamento, isto é, que

82 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.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

a parte tenha agido com má-fé e seja conhecedora da premente necessidade ou inexperiência do contratante lesado⁸³, embora no presente caso reste evidente a má-fé da seguradora e resseguradores, conforme acima exposto.

De outro turno, não se pode olvidar, conforme já bem explanado acima, que o acidente aéreo representa um acidente de consumo (responsabilidade por fato do serviço – Art. 12 do Código de Defesa do Consumidor). Assim, a legislação protetiva deve ser aplicada ao caso e dessa forma deve-se reconhecer a **vulnerabilidade** das vítimas/sucessores do acidente de consumo⁸⁴, na forma do inciso I do Art. 4º 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, inciso V).

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**”:

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

83 BRAGA NETTO, Felipe. FARIAS, Cristiano Chaves. ROSENVALD, Nelson. **Manual de Direito Civil** – volume único. Salvador: Ed. JusPodivm, 4 ed., p. 570-572.

84 CDC: Art. 2º, 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.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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;

Dessa forma, necessário reconhecer e declarar a nulidade das cláusulas acima listadas do termo de pagamento, que excluem de forma ampla e irrestrita a responsabilidade civil das proponentes, 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).

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, é necessário enfatizar que as cláusulas do termo de transação relativas ao pagamento do valor proposto (US\$ 225.000,00) devem ser preservadas, pois, conforme já suprarreferido, representam assunção de culpa por parte das proponentes e encerram adiantamento de pagamento em relação ao valor global devido.

Assim, deve ser aplicado, nesse ponto, o princípio da conservação contratual, expressamente previsto no Código Civil (§2º do Art. 157⁸⁵) e no Código de Defesa do Consumidor (§2º do Art. 51⁸⁶), resguardando-se as cláusulas de pagamento.

Ante o exposto, requer-se a declaração da nulidade das cláusulas contratuais décima quarta (item 14.1), vigésima terceira e vigésima sétima (itens 27.10, 27.11 e 27.13).

85 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.

86 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.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO**

X – DO PEDIDO DE EXIBIÇÃO DE DOCUMENTOS

Para a elucidação completa dos fatos aqui narrados, imprescindível o acesso ao **contrato/apólice de resseguro** firmado entre BISA SEGUROS Y REASEGUROS S.A e a resseguradora TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED (resseguradora líder), **bem como outros eventuais contratos de resseguros** que tenham por objeto a garantia relativa à apólice de seguro n. 2000046/2016 (firmada entre BISA e LAMIA).

No entanto, o Ministério Público Federal não teve acesso a referido documento, que está em poder das rés.

Assim, requer-se, com fundamento no Art. 396 e seguintes do CPC, que seja determinado às rés BISA e TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, está última por meio de sua subsidiária brasileira – TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. – a exibição desse(s) documento(s), juntado-o aos autos.

XI – DA DENUNCIAÇÃO DA LIDE

Referiu-se acima que a responsabilidade das rés BISA e TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED se dá sob dois vieses: responsabilidade extracontratual e responsabilidade contratual (decorrente da posição, respectivamente, de seguradora e de resseguradora da empresa aérea).

Em relação ao dano contratual, pela posição de garante de ambas as rés, cumpre realizar desde logo a denúncia da lide a elas, com fundamento no inciso II do Art. 125 do Código de Processo Civil:

Art. 125. É admissível a denúncia da lide, promovida por qualquer das partes:
[...]

II - àquele que estiver obrigado, por lei ou pelo contrato, a indenizar, em ação regressiva, o prejuízo de quem for vencido no processo.

Como cediço, a denúncia pode ser realizada diretamente pelo autor na petição inicial, conforme Art. 127 do Código:

Art. 127. Feita a denúncia pelo autor, o denunciado poderá assumir a posição de litisconsorte do denunciante e acrescentar novos argumentos à petição inicial, procedendo-se em seguida à citação do réu.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Assim, requer-se a denúncia da lide às rés BISA e TOKIO MARINE KILN SYNDICATES LIMITED, mas exclusivamente em relação ao pedido de reconhecimento de culpa contratual e responsabilidade regressiva, posto que a responsabilidade extracontratual (por culpa aquiliana), conforme demonstrado acima, se dá por obrigação direta, não tendo esta natureza regressiva.

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 prévia 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\$ 52.098.750,00⁸⁷**, em desfavor das subsidiárias 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 estão presentes os requisitos para a concessão de tutela de evidência, requer-se, desde já, liminarmente e sem prévia 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 subsidiárias brasileiras dos grupos econômicos dos quais fazem parte algumas das requeridas, mais especificamente as empresas TOKIO MARINE SEGURADORA S.A. (CNPJ nº

⁸⁷ Montante equivalente ao valor individual ofertado pelas seguradoras (US\$ 225 mil), multiplicado pelo número de vítimas brasileiras que ainda não receberam o pagamento desse valor (55 = 68 menos 13), convertido à taxa de câmbio do dia anterior ao ajuizamento desta demanda (US\$ 1 = R\$ 4,21).



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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 KILN 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 à 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 subsidiária no país;
5. a **denúncia 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 à 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 às vítimas (sobreviventes) e familiares/sucedores (das demais vítimas),



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

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/sucedores 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 cláusulas e dispositivos que obrigam os resseguradores a efetuarem o pagamento de US\$ 225.000,00 para cada família, 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, à 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 ausência de qualquer outro motivo para qualquer restrição à 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.**



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE CHAPECÓ-SC
GABINETE 2º OFÍCIO

Dá-se à causa o valor de 52 milhões de reais.

Chapecó, 19 de novembro de 2019.

Carlos Humberto Prola Júnior
PROCURADOR DA REPÚBLICA

Edson Restanho
PROCURADOR DA REPÚBLICA

Assinado digitalmente em 19/11/2019 14:06. Para verificar a autenticidade acesse
<http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave CC708C0A.5DE47784.B85A5383.51099F42



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

Assinatura/Certificação do documento **PRM-CHA-SC-00006211/2019 PETIÇÃO**

.....
Signatário(a): **CARLOS HUMBERTO PROLA JUNIOR**

Data e Hora: **19/11/2019 14:43:44**

Assinado com certificado digital

.....
Signatário(a): **EDSON RESTANHO**

Data e Hora: **19/11/2019 14:06:43**

Assinado com login e senha

.....
Acesse <http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento>. Chave CC708C0A.5DE47784.B85A5383.51099F42