



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**REUNIÃO**

18/06/2019 - 26ª - Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Declaro aberta a 26ª Reunião da Comissão de Relações Exteriores, que vai tratar da audiência pública, em 18 de junho de 2019, terça-feira, às 10h22.

Abertura.

Declaro aberta a 26ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura do Senado da República.

A presente audiência pública tem o objetivo de debater a atual situação das famílias das vítimas da tragédia do voo da Chapecoense, que permanece com algumas pendências judiciais, securitárias e indenizatórias, em atendimento aos Requerimentos nº 26 e nº 34 de 2019, da Comissão de Relações Exteriores, de autoria dos Srs. Senadores Esperidião Amin e Nelsinho Trad - que vos fala -, e ao Requerimento nº 33, de 2019, da Comissão de Relações Exteriores, de autoria dos Senhores Senadores Esperidião Amin e Marcos do Val.

Tenho a honra de anunciar a presença dos nossos convidados, que estão acompanhando esta reunião na terceira fileira de cadeiras e que, posteriormente, integrarão esta Mesa de trabalho: Sra. Fabienne Belle, Presidente da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense; Sra. Mara Regina D'Emilio Paiva, Vice-presidente da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense; Sr. Abel Dias, Consultor Especialista em Seguros e Aviação da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense; Sr. Marcel Camilo, advogado do atleta Hélio Hermito Zampier Neto; Sr. Volnei Carlos Schwaikartt, advogado; Sr. Cesair Bartolomei, do Departamento Jurídico da Presidência da Associação Chapecoense de Futebol;

Sr. Thiago Degasperin, Vice-Presidente Jurídico da Associação Chapecoense de Futebol; Sra. Suzana Soares Melo, advogada da Chapecoense; Sr. Claudio Beschizza Ianelli, Subintendente de Ação Fiscal da Agência Nacional de Aviação Civil; Sr. César da Rocha Neves, Coordenador-Geral de Monitoramento de Conduta da Superintendência de Seguros Privados (Susep).

Informamos que nos próximos meses teremos uma segunda audiência pública para tratar desse assunto, na qual teremos a participação dos seguintes senhores: do Sr. Ricardo Albacete, proprietário da aeronave utilizada pela LaMia; do membro da Clyde & Co, que representa o Fundo de Assistência Humanitária LaMia 2933; e os resseguradores da Bisa Seguros y Reaseguros S.A.; e demais convidados que não puderam comparecer hoje, mas que se justificaram e se colocaram à disposição para a próxima audiência.

Esclarecemos ainda que os seguintes convidados não puderam comparecer para participar desta audiência: Autoridade de Fiscalização e Controle de Pensões e Seguros APS-Bolívia; representante da Direção Geral de Aeronáutica Civil (DGAC) da Bolívia; e Confederação Sul-Americana de Futebol (Conmebol).

Responderam ao convite informando que não poderiam comparecer por compromissos anteriores: Sr. Hélio Hermito Zampier Neto e Jackson Follmann, que são vítimas sobreviventes ao desastre, por motivos profissionais, de saúde, ou pessoais.

Enviaram representantes: Secretaria Especial do Esporte do Ministério da Cidadania; Aeronáutica Civil da República da Colômbia; AON, por alegado dever de confidencialidade; Empresa Martell; Off Side Logística Esportiva Ltda.;

Informo a todos a interatividade desta reunião. Esta audiência pública é realizada em caráter interativo, com a transmissão pelos canais de comunicação do Senado da República. A população - já começaram a chegar perguntas - pode participar enviando observações e perguntas aos palestrantes por meio da internet, no Portal e-Cidadania, no seguinte endereço: [www12.senado.leg.br/e-cidadania](http://www12.senado.leg.br/e-cidadania). A participação dos internautas é sempre de extrema valia para os nossos trabalhos.

Gostaria de registrar a presença do nobre Deputado Valdir Colatto, que engrandece essa manhã com a ilustre presença.

Como temos dez debatedores presentes, número superior aos assentos disponíveis na bancada, dividiremos os convidados em três grupos.

Sendo assim, tenho a honra de convidar para compor a primeira Mesa a Sra. Fabienne Belle, Presidente da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense. Pode se assentar. *(Pausa.)*

A Sra. Mara Regina D'Emilio Paiva, Vice-presidente da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense. *(Pausa.)*

O Sr. Abel Dias, Consultor Especialista em Seguros e Aviação da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense. *(Pausa.)*

Sr Marcel Camilo, advogado do atleta Hélio Hermito Zampier Neto. *(Pausa.)*

Sr. Volnei Carlos, advogado. *(Pausa.)*

Esta é a primeira Mesa composta.

Antes de passar a palavra aos convidados, faremos uma leitura de uma síntese e posteriormente exibiremos um vídeo de aproximadamente nove minutos, com trechos do Episódio 8 - A Tragédia da Chapecoense, da Temporada 19 da Série Mayday! Desastres Aéreos, do Canal National Geographic.

Srs. Senadores presentes, gostaria de agradecer a presença da Senadora Leila do Volei, Senadora pelo Distrito Federal; do Senador Chico Rodrigues e do Senador Esperidião Amin.

Há cerca de dois meses, esta Comissão, através da nossa pessoa e do Senador Esperidião Amin, foi procurada pela Associação das Famílias das Vítimas da Tragédia do Voo da Chapecoense. Acharmos por bem fazer esta audiência e jogar em foco um problema que se arrasta há quase três anos. A tragédia que abalou o Brasil e o mundo levou a vida de 71 pessoas e vitimou seis, trouxe muitas consequências e quase nenhuma reparação. Hoje colocamos no topo dos debates deste Parlamento a dramática situação daqueles que ficaram com a dor e a esperança de que a justiça seja feita.

Em 29 de novembro de 2016, o avião que levava atletas, membros da Chapecoense, tripulantes, jornalistas, para a final da Copa Sul-Americana, caiu quando se aproximava do aeroporto de Medellín, na Colômbia. A despeito do longo tempo transcorrido e do esclarecimento das circunstâncias do acidente, as ações de reparação das vítimas e de seus familiares estão na sua maioria distantes de um desenlace final.

Naturalmente, o perfil das vítimas, todas com a carreira profissional em curso, algumas delas figuras tarimbadas e muito reconhecidas no mundo do futebol, faz com que a sua falta seja muito sentida, particularmente pelos familiares mais próximos, que dependiam deles para prover sua subsistência.

Há que se destacar a complexidade dos feitos judiciais de reparação. Os processos correm em quatro países: Brasil, Colômbia, Bolívia e Estados Unidos, envolvem partes que não dispõem de liquidez para fazer face aos compromissos financeiros decorrentes das ações judiciais, a exemplo da empresa aérea LaMia, a responsável pelo voo da Chapecoense, e outras com foro no exterior.

Várias frentes judiciais abriram-se no âmbito da Justiça trabalhista contra o clube e em outras instâncias judiciais contra os Governos da Colômbia e da Bolívia, bem como contra a seguradora Bisa, responsável pela apólice da companhia aérea LaMia.

Com o fito de amparar as vítimas e seus familiares e de representá-las, constituiu-se a Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense, representada aqui por sua Presidente, a Sra. Fabienne Bele. A Chapecoense também tomou iniciativa de constituir a Fundação Vidas, destinada a dar assistência às famílias.

O tempo transcorrido até a elucidação final das causas do acidente certamente contribuiu para a lentidão das causas judiciais. Todo acidente aéreo exige protocolo extremamente sofisticado de apuração das causas. Os laudos técnicos e a apuração final sempre são sustentados por análises detalhadas e tecnicamente embasadas, o que por si só tendem a dilatar o prazo de solução das pendências judiciais.

A causa do acidente, a falta de combustível necessário para o percurso do voo, também contribuiu para questionamentos judiciais das partes envolvidas. As tentativas de soluções das demandas por meio de acordos extrajudiciais não prosperaram a contento, frustrando a solução não litigiosa das contendas. De forma que, transcorridos quase três anos da tragédia, as vítimas e seus familiares continuam quase em total desamparo.

Assim, Sras. e Srs. Senadores, chamamos esta audiência para se esclarecer publicamente o estágio atual das ações de reparação, propiciando a tomada de decisões que venham a diminuir e atenuar o sofrimento das vítimas e de seus familiares.

Declaro aberta esta audiência pública com o objetivo de debater a atual situação das vítimas e das famílias da tragédia do voo da Chapecoense.

Antes de passar a palavra aos convidados, eu gostaria de exibir um vídeo de nove minutos preparado pela nossa Assessoria.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Com a palavra, Senador Esperidião Amin.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Pela ordem.) - Pela ordem.

Eu não cheguei a acompanhar a convocação dos convidados à Mesa, não sei se há outros que serão convidados.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Então, eu queria que V. Exa. incluísse - se não estiver incluída no segundo grupo - a Sra. Daiane Palaoro.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - V. Exa. já tinha solicitado e foi determinado à Assessoria que a incluísse.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Então, fico muito grato.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Já foi incluído.

Determino à Assessoria que passe o vídeo.

*(Procede-se à exibição de vídeo.)*

*(Procede-se à exibição de vídeo.)*

*(Procede-se à exibição de vídeo.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Eu pediria a atenção de todos, pois a intenção de passar esse vídeo é justamente fazer com que nos envolvamos nessa questão, porque, além da dor que ficou em todo o povo brasileiro, principalmente nos familiares, essa situação gera uma humilhação nos familiares das vítimas inaceitável. Então, eu tenho a convicção de que todos nós aqui vamos nos irmanar, no sentido de buscar uma solução que possa ser um pequeno bálsamo no sofrimento dessas pessoas.

Passo aqui, agora, ao início das falas.

A Sra. Fabienne Belle, Presidente da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense.

Ela gostaria de iniciar a sua participação com um vídeo que a assessoria técnica está providenciando.

*(Procede-se à exibição de vídeo.)*

**A SRA. FABIENNE BELLE** - Senhoras e senhores, bom dia.

Em nome da Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo da Chapecoense, eu quero agradecer a todos que trabalharam para que esta audiência pudesse acontecer e a todos aqui presentes no dia de hoje. Tenho certeza de que esta é uma oportunidade de trazer um novo momento de discussão sobre o acidente.

Dia 28 de novembro de 2016 ficou marcado, na história, como o dia da maior tragédia do esporte mundial, uma tragédia que perturbou gravemente o funcionamento das famílias, abalou toda a comunidade esportiva e a sociedade como um todo, pois o que aconteceu com esse grupo pode acontecer com qualquer um de nós, porque os órgãos dos Governos responsáveis pela aviação civil falham, e, quando eles falham, as consequências são desastrosas.

Como sabemos, esses órgãos são responsáveis por assegurar que o transporte aéreo seja realizado dentro dos padrões mínimos de segurança da aviação civil, respeitando o direito à vida do passageiro, zelando por sua integridade e garantindo que este chegue ao seu destino.

O que vemos aqui é que, claramente, esses objetivos não foram cumpridos. Uma série de práticas inadequadas e permissivas levaram à morte 64 cidadãos brasileiros que estavam dentro daquela aeronave, representando um time de futebol, uma cidade, um Estado, mas, acima de tudo, um país.

Nós não podemos virar as costas para essas vítimas. Nosso objetivo é tentar entender o que realmente aconteceu; é analisar a cadeia de envolvidos e as suas responsabilidades.

O acidente calou as vozes dessas vítimas, mas não calou as vozes de seus amigos e familiares. Estamos aqui hoje para pedir por justiça.

Passamos os últimos 31 meses de nossas vidas dedicados a investigar o que, de fato, aconteceu. Estivemos na Bolívia, Colômbia e Estados Unidos, em busca de informações que pudessem nos ajudar a começar a entender o que foi esse acidente, e, cada vez que nós aprofundávamos as investigações, ficava mais claro que o acidente havia começado muito antes de Miguel Quiroga, desesperadamente, pedir por vetores para aterrissar. Começou quando uma companhia aérea sem a menor condição de funcionar foi constituída na Bolívia, e, a partir daí, uma sucessão de atos equivocados cometidos por proprietários, corretora de seguro, seguradora e órgãos da aviação civil da Bolívia e Colômbia levaram esse avião a colidir contra o morro.

Na mente das famílias, ficam sempre as perguntas: quem sinalizou para a LaMia que o mercado do futebol era um nicho a ser explorado? Quem foi esse elemento que trouxe essa companhia aérea para transportar equipes de futebol sul-americanos? Por que os órgãos da aviação civil da Colômbia e Bolívia fizeram vista grossa a um plano de voo que não tinha autonomia suficiente para percorrer o percurso? E como a Aerocivil aceitou receber esse avião que infringia as normas de segurança preconizadas pela Icao? Como essas autoridades responsáveis não observaram a documentação do seguro, que tinha uma cláusula de exclusão que impedia que esse avião viajasse para a Colômbia? Como esses órgãos não impediram a LaMia de viajar? Por que não foram enfáticos e exigiram que a LaMia cumprisse o regulamento?

Não, eles não fizeram o papel deles. Eles não foram efetivos em proteger essas pessoas, colocando-as em risco, violando o direito à vida e condenando todos à morte.

A LaMia fez diversos voos no limite de combustível, como aponta o relatório final da Colômbia. E, mesmo ela praticando esses atos ilícitos, nenhuma autoridade foi capaz de impedi-la. Por quê?

Se pararmos para analisar friamente, essa tragédia só não foi pior porque o avião colidiu contra o morro. Mas e se ele tivesse caído na cidade? Imaginem o tamanho dessa catástrofe.

Como a corretora de seguro não avaliou esse risco? Como pôde propor uma apólice minguada de US\$25 milhões? Como a corretora de seguro não avaliou o aumento do risco, ao transportar equipes de futebol? Esses US\$25 milhões não cobririam nem a vida do Messi.

São muitas as perguntas que ainda fazemos diariamente. Essas perguntas não nos deixam sentir paz ou tranquilidade. Por isso, convido a todos aqui presentes, no dia de hoje, a uma reflexão, pois não falamos somente de indenizações; falamos de responsabilidades e falamos de justiça. E temos a certeza de que, se a justiça prevalecer, todos os outros direitos prevalecerão, porque nós somos todos iguais perante a lei.

O vídeo que vocês viram, precedente à minha fala, representa muito bem como ficou o coração de todos os familiares e amigos dessas vítimas.

O morro é a "devastidão" que ficou o nosso coração, e os escombros foram o que restou desse acidente nas nossas vidas, e é com isso que nós lidamos há 31 meses, todos os dias, sem respostas e sem, no mínimo, sermos tratados com dignidade quando solicitamos explicações às autoridades.

Passo a palavra à Mara Paiva.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Pode ficar à vontade.

Com a palavra a Sra. Mara Regina D'Emilio Paiva.

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Bom dia.

Em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer o espaço. Para nós, isso é precioso. São poucos os momentos em que nós temos oportunidade para falar a respeito de tudo o que aconteceu nas nossas vidas depois desse acidente.

Eu vou falar de improviso. Não estou acostumada a preparar nada. A minha vida sempre foi um eterno improviso, como a do meu marido. Mas o único improviso com que eu realmente não consegui lidar foi a morte dele. Eu sei que, como seres humanos, nós estamos... Claro, nós somos... Estamos por conta da vida. As coisas acontecem como têm que acontecer. De repente, existe uma lei maior. A gente não sabe ainda... Mas esse improviso é um improviso que vai me apresentar dificuldades para continuar vivendo para o resto dos meus dias. Eu falo de mim e falo de todas essas famílias que foram

abarcadas nessa tragédia. Nós falamos em nome de aproximadamente - em uma conta bem rasa - 300 pessoas. Nós falamos de mães que provavelmente vão morrer sem saber os motivos pelos quais essa tragédia aconteceu. Nós falamos de filhos que ficaram sem pais, de crianças que, em um determinado momento, depois do acidente, voltaram a ter terror noturno e incontinência urinária, adolescentes de 11, 12 anos... Nós falamos de dia dos pais sem pai. Muito difícil! *(Pausa.)*

De toda forma, nós criamos a associação porque nós sabíamos que tínhamos condição de dar voz a isso. E não temos como deixar de agradecer este espaço concedido, que, para nós, como eu disse no começo, é muito precioso. *(Pausa.)*

Nós não sabemos qual vai ser o dia de amanhã, mas o dia de hoje é de luta e será de luta até o fim. E nós gostaríamos de contar com o apoio de vocês.

As questões que a Fabienne levantou são muitas, e eu, em muitos momentos, questiono também. Como a emissora em que meu marido trabalhava colocou essas pessoas dentro desse avião? São questões que a gente, sem dúvida, não vai conseguir esclarecer. Então, hoje, nós temos demandas trabalhistas, temos demandas cíveis, mas, sejam elas quais forem, nós gostaríamos de ir até o fim, nós gostaríamos de esclarecer isso.

E eu peço a ajuda e a colaboração de vocês porque, sem isso, nós não vamos conseguir dar continuidade...

Muito obrigada.

Desculpem, porque fiquei muito emocionada.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos as colocações da Sra. Mara Regina Paiva.

Com a palavra o Sr. Abel Dias.

**O SR. ABEL DIAS** - Bom dia, pessoal.

Meu nome é Abel Dias, sou especialista em seguros e aviação e faço parte desta comissão aqui para tratar desse acidente, em busca de justiça.

Eu queria juntar um pouco do primeiro vídeo que a comissão passou com o segundo vídeo e com a fala da Fabienne e da Mara. Um acidente aéreo não ocorre por um único fato. Um acidente aéreo é uma comutação de vários fatos para que se chegue a um acidente. Então, a forma rasa e imprecisa de falar "a culpa é da Chapecoense, que contratou a LaMia; a culpa é do piloto, que voou sem combustível" é muito superficial em relação ao que realmente aconteceu.

Tomando por base... Eu queria o terceiro eslaide da apresentação, por favor. *(Pausa.)*

No próximo.

Esse é o relatório da Colômbia, dizendo a causa provável do acidente. Esse é o final do relatório, que, em poucas palavras, resume que o avião voou sem combustível, que ele não tinha combustível para chegar ao destino, para ir a um aeroporto alternativo, a quantidade de reserva, combustível de contingência, combustível de aterrissagem, quantidade de combustível requerida pelas normas da aviação para execução desse voo. Esse é o final. Esse é o último passo de uma série de ocorrências anteriores. Esse acidente foi construído, não foi somente a falta de combustível. Esse piloto, pelo regulamento da aviação, nunca poderia ter saído do solo. Esse acidente começa muito antes, como bem falou a Fabienne. No próprio relatório da Colômbia, isso fica muito claro.

Eu gostaria de passar à próxima página. *(Pausa.)*

O relatório da Colômbia, antes das conclusões de acusar as falhas.

Obrigado.

Antes de acusar as falhas, ele começa a colocar diversos pontos que implicam à LaMia e aos órgãos de aviação erros. O primeiro ponto é: o explorador LaMia tinha falhas na sua segurança operacional; o explorador não cumpria com as políticas de combustíveis estabelecidas no manual de operação das aeronaves para voos internacionais.

Em 2015, houve uma investigação de rampa da Safa, que é uma organização para a segurança viária, e foram encontradas várias deficiências operacionais da LaMia.

No ano de 2016, a LaMia efetuou vários voos entre Cobija e Barranquilla com quantidade inferior de combustível.

No mesmo ano de 2016, em agosto, outubro e novembro, essa mesma aeronave efetuou o mesmo trajeto Rio Negro-Viru Viru, Bolívia e Colômbia, e, nessas operações, o plano de voo original era Rio Negro-Cobija, que está no meio do caminho entre Rio Negro e Viru Viru; aí eles seguiam diretamente e iam até Viru Viru sem parar em Cobija, que era o plano original. Ele fez isso por três vezes.

A própria DGAC boliviana contava com um plano de vigilância para controlar os seus exploradores. Então, só aqui, a gente vê diversos erros da companhia aérea, sucessivos, denotando uma característica própria dela de agir nesse limite, sem o devido controle da DGAC boliviana, que tem implementado um plano de controle de vigilância dessa companhia.

Então, como há na aviação um plano de voo aprovado entre uma cidade e outra, e eu o estendo, eu faço um plano de voo São Paulo-Rio e vou até Manaus? Isso é inadmissível. Fica claro que não é somente a questão de falta de combustível. A gente está olhando para o final do problema e a gente tem que olhar toda a cadeia que originou esse problema. Aqui fica claro, para mim, que a DGAC boliviana foi negligente; ela não controlou uma companhia que é uma concessão, e ela tem controle absoluto sobre o que acontece ali.

Seguindo com as conclusões do relatório, o Brasil negou o plano de voo original da LaMia que era sair... Existiam dois ou três planos, e o último era sair de Guarulhos, parar em Cobija e seguir para Rio Negro. A Anac fez essa negativa baseada no que é chamado de liberdade do ar, que prevê que o voo entre países deve ser operado por uma companhia de um país ou do outro.

Aqui eu comentava um pouco antes com o Cláudio que eu acho que a Anac fez um bom trabalho. A Anac negou o voo, a Anac - eu brincava com o pessoal - bateu um escanteio e acertou no gol, só que ela poderia ter feito um excelente trabalho. E qual teria sido o excelente trabalho da Anac? Analisado a documentação, inclusive de seguro, e ter falado para Chapecoense: "Chapecoense, ainda que eu tenha negado o voo e não tenha deixado você ir do Brasil diretamente, se você for da Bolívia, não vá, porque esse voo não pode ir para a Colômbia; ele não tem autorização para ir para Colômbia.". Por quê? Porque o seguro precede a autorização de voo, é parte da documentação da autorização de voo. Então, se a Anac tivesse feito um trabalho de excelência, teria dito à Chapecoense: "Não vá com essa companhia porque ela não está autorizada a ir para a Colômbia.".

Seguimos com conclusões que são próximas às que a gente já viu: que o explorador planejou o voo de Santa Cruz a Rio Negro sem escalas, sem cumprir com requisitos mínimos de quantidades de combustível para efetuar o voo, pois não teve em conta o combustível requerido para voar a um alterno, o que seria, no caso de alguma intercorrência no voo, combustível de contingência, combustível de reserva e combustível mínimo de aterrissagem. Só que aqui o explorador pode falar o que ele quiser; ele pode pôr o plano de voo que ele quiser. Cabe a quem regula a aviação negar esse plano e falar: "Não, você não vai decolar com esse plano.". E aí existe uma culpabilidade da Célia Castilho, que é a despachante do voo na Bolívia da Sana, mas o problema não é a Célia; o problema é a organização que falhou; o problema é a Sana ou a DGAC boliviana, que são órgãos que estão interligados, que falharam em autorizar um plano de voo que não é executável. Aí, voltamos à questão de um órgão regulador estar falhando.

Aqui, a gente quer chamar a atenção para o fato de que todos nós, hoje em dia, voamos e todos nós estamos correndo esse risco. Se há órgãos falhando, vão falhar com um voo *charter* e vão falhar com um voo de carreira; vão falhar em qualquer operação. É para isso que a gente quer chamar a atenção.

Outro ponto - e aí já começa a envolver a Colômbia -, não é só um país que aprova o voo, há um país que aprova o voo que sai e um país que aprova o recebimento desse voo.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ABEL DIAS** - E aquele onde se faz escala também, que seria na própria Bolívia, no caso. A autoridade de aviação colombiana aceitou esse voo. Então, ela também não avaliou que esse voo não poderia ir para a Colômbia e aceitou não só esse voo, aceitou todos os precedentes desse voo. Existiram outros três voos no final de 2016, e houve voos antes para a Colômbia. Então, de novo, mais uma autoridade que está errando, pondo em risco a vida de pessoas. Ela não controla se há a documentação adequada, não controla se há o combustível. Bom, estamos à mercê de agências que não estão fazendo seu trabalho. E a agência que fez o seu trabalho acerta, mas poderia ter feito um trabalho melhor ainda e não ter aprovado ou ter alertado, melhor dizendo, um grupo de brasileiros de que eles não deveriam voar, porque a empresa boliviana não tinha o seguro adequada para fazer essa operação e conseqüentemente não tinha as aprovações adequadas para entrar nesse país.

Continuando aqui, falando da Aasana, que foi apresentado este plano de voo que tinha o tempo de rota igual ao tempo de autonomia, sobre esse plano, o senhor de cabelos brancos que aparece no vídeo, ele é taxativo: "Esse plano jamais... É o maior erro da aviação aprovar um plano desse", em que a gente tem o mesmo tempo de rota, o tempo em que o avião está voando com autonomia, isso não existe.

E um outro ponto, de novo, descontroles diversos. O avião decola com peso superior à capacidade do avião. Isso nunca deveria ter acontecido, gente. Um avião está programado para decolar com um determinado peso. E ninguém controla. Na verdade, não é uma autorização, é uma falta de controle o avião estar decolando com peso maior. Ele poderia nem

ter decolado. O avião não está preparado para decolar, ele decolou com 300kg a menos. É pouco para um avião, mas denota um descontrole.

Históricos de voo. A gente já falou um pouco sobre o histórico de voo da LaMia. Então, as autoridades boliviana e colombiana tinham conhecimento de que LaMia voava fora dos padrões. Vários voos foram feitos, diversos voos, seguidos voos com o mesmo trajeto. Então, faltou realmente um controle específico tanto da Bolívia quanto da Colômbia em não permitir que a LaMia fizesse esses voos. Não foi um caso. O acidente da Chapecoense não é um caso isolado, ele não é o final da história. Existe muita coisa que aconteceu antes que permitia que as agências tivessem controle, permitia que as agências negassem que a LaMia voasse, ou mesmo parassem as operações da LaMia. Isso era uma coisa que deveria ter acontecido. Por seguidas vezes, a companhia trabalha no limite. Isso não está certo, isso foge de qualquer regramento da aviação civil e comercial. Então, isso não deveria mais acontecer.

Inclusive, houve voos em que, por um acaso, acho que, por um consumo de combustível menor do que está nos manuais, essa aeronave chegou a fazer voos mais longos do que a autonomia da aeronave nos seus manuais, que é a última questão. Ele fez um voo 100km a mais, 160km a mais do que a autonomia da aeronave permitia, quer dizer, ela estava voando no limite do limite do limite.

Aí vem uma questão, já saindo um pouco da aviação e entrando na questão da contratação. E a gente vai envolver outros entes que poderiam ter colaborado para que esse avião não saísse do solo, que é a contratação da LaMia pela Chapecoense. Então, de acordo com os documentos, a LaMia chega em contato com a Chapecoense através de um funcionário.

No decorrer dessa negociação, a empresa Off Side Logística é envolvida nessa negociação. Alguns *e-mails* entre as companhias, e a Off Side assume a negociação em lugar da Chapecoense.

Até aqui, normal, estamos falando de negociação de contratos.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ABEL DIAS** - Oi?

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Nós gostaríamos de chamar atenção, ele está entrando num ponto superimportante, porque ele vai começar a elencar todas as instituições que fizeram parte desse acidente e a sequência de erros. Ele vai começar a falar a respeito de empresas que participaram disso, fizeram vistas grossas e deram continuidade ao processo que redundou nessa tragédia terrível.

**O SR. ABEL DIAS** - É, então, só para...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Presidente, eu não iria interromper, mas já interrompendo, já que houve a interrupção, eu queria, até me valendo do que a nossa colega querida companheira Senadora Leila - que deve ter percorrido, em viagens como desportista, que ainda é, às vezes, precisando de um apoio físico, ela deve ter percorrido duas vezes a circunferência do nosso Planeta -, e eu comentava com ela que quem entra num coletivo desses perde a individualidade e não sabe nem onde é que está indo, nem como, nem o porquê, muito menos com qual medida de segurança, o que aumenta muito a responsabilidade do tutor ou dos tutores, porque não se sabe de nada, ninguém sabe de nada, não só neste voo ou de...

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - É muito clara uma sucessão de um jogar para o outro, está muito claro aqui. E, me desculpe, eu fui atleta e um atleta não é igual a um passageiro normal. O passageiro vai lá, escolhe a empresa. Não, o atleta entrega a vida dele, a responsabilidade ao coletivo, ao clube, à causa dele, como toda a equipe que estava ali dentro. Todo mundo entregou, confiando que as pessoas iriam escolher a melhor forma de eles chegarem ao objetivo final que era o jogo lá, a competição.

Então, nós vamos acompanhar isso aqui, mas para nós aqui é muito claro que houve uma sucessão de erros, mas ninguém pode se abster desses erros, desde a base, desculpe, desde o clube que passou para a agência, para a Off Side, que escolheu a LaMia e tudo. A gente tem que entender que essas pessoas foram negligentes com a vida desses atletas, desses profissionais da comunicação, porque eles entregaram, eles não se preocuparam. Ninguém vai competir, trabalhar e fala assim: "Vem cá, qual é a empresa com que nós vamos? Qual é o hotel em que nós vamos ficar? O que nós vamos comer?". Não, nós estamos entregando as nossas vidas. Eu entreguei 20 anos a minha vida ao meu clube, à minha confederação, e, vendo essa negligência, esse absurdo, esse descaso que aconteceu com esses atletas e esses profissionais da comunicação, esses técnicos, enfim, todo mundo que estava ali, não adianta, nós vamos escutar tudo aqui, mas a gente tem que ver o que o Governo brasileiro, o que nós como Senadores, o que nós poderíamos fazer para provocar os governos, essas instituições dos outros países, porque, diante disso, não se pode ficar calado, inclusive o próprio clube nesse sentido.

Sei que deram amparo, não faltou amparo às famílias, mas foi uma sucessão... Ninguém pode se omitir e dizer que o problema foi da Colômbia, da Bolívia. Não! Pensando numa vida que eu estava falando: "Meu Deus, o que pensar, qual o sentimento por que esses atletas passaram naquele momento ali, os profissionais que estavam ali dentro, as famílias?"

Não dá nem para imaginar, porque eu passei uma vida nisso, gente. Eu entrei num avião e saí num avião, entreguei a minha vida para essas pessoas, como esses atletas. Igual.

Então, nós vamos ouvir, mas é claro que ninguém aqui pode ser omitir diante dessa situação.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - É importante o aspecto objetivo, além da emoção, de tudo o que nós vivemos e vamos viver, propostas, sugestões objetivas sejam o fecho das intervenções no que for possível.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Com certeza esse será o objetivo dessa nossa manhã de trabalho e de outras que poderão vir para a gente poder não deixar esse assunto caia no esquecimento, porque está quase caindo.

**O SR. ABEL DIAS** - Senador, eu concordo com V. Exa. e lhe dou os nomes em cadeia para a gente acessar todos eles. Então, a ideia dessa construção é realmente nomear quem está envolvido nessa negligência e nessa sucessão de negligências, não é só o piloto. A gente tem a tendência de olhar o piloto, mas não é só ele, não é só o final; todos estão realmente envolvidos.

Aqui a gente chama atenção para a Off Side. Por quê? Porque a Off Side, como operador logístico, poderia também ter visto essa documentação e ter entendido que a Chapecoense não poderia voar com a LaMia para a Colômbia. Está o.k.? Então, antes do voo, a gente teve a autorização da Anac, que a gente já passou, na negativa da Anac, na verdade, ao voo e as autorizações prévias de Bolívia e Colômbia para esse voo acontecer. Aqui, há o um desenvolvimento de todo o racional do que estava acontecendo, da negociação entre as companhias, mas, voltando, aqui, a gente elenca mais um nome que é a companhia Martel, que é uma especialista em aprovações de voo. Então, como uma especialista em aprovações de voo pega uma documentação, ingressa no sistema da Anac essa documentação e não analisa que esse voo não pode acontecer? É condição precedente o seguro, há uma autorização de voo. Então, mais uma companhia que não fez o seu trabalho com excelência e que poderia ter evitado que esse voo decolasse. Então, aqui a gente já falou de LaMia, falamos das autorizações da Bolívia, falamos das autorizações da Colômbia, da empresa Off Side, da empresa Martel.

E, seguindo, a gente tem a questão própria da constituição da empresa LaMia. A LaMia é constituída primeiro na Venezuela, depois ela migra para a Bolívia. Tem os seus seguros desde 2012 negociados com o mesmo corretor que é o seu consultor para seguros, e aí vai muito de encontro com a questão das indenizações às famílias. Essas companhias foram constituídas e vem negociando os seus seguros há anos sem nenhum acidente até então. E, quando ocorreu um acidente, a companhia aérea não teve o suporte devido da sua seguradora.

Esse seguro sempre foi negociado numa base de cobertura de US\$300 milhões, desde 2012 até 2015. Em 2015, a LaMia, junto com a AON, o seu corretor, decide mudar essa apólice para 25 milhões, e coloca algumas exclusões, principalmente a exclusão ao território colombiano, que é o principal motivo da negativa da indenização às famílias, coisas que não existiam até 2015, isso entrou em 2016 na apólice, que é justamente a apólice que dá respaldo a esse voo.

E por que isso ocorreu? Por diversos motivos: economia financeira mesmo, mudança do mercado de Londres, a LaMia deixou de pagar algumas apólices e era malvista no mercado. Enfim, existiram vários conceitos econômicos que delimitaram essa decisão, mas aqui o principal é que uma companhia que tem a obrigação de ser o consultor, ou a responsabilidade de ser o consultor dessa empresa aérea deixou essas famílias desamparadas, porque colocou uma apólice que não amparou a operação. É uma apólice que não cobre voos para a Colômbia, primeiro, e, se cobrisse, o limite dessa apólice não cobriria as indenizações devidas às famílias. Então, aqui há mais uma companhia que sabia dos voos para a Colômbia, que sabia das exclusões dos voos para Colômbia nas apólices e permitiu que isso acontecesse, que é Aon Londres. Então, mais uma vez a gente tem mais uma companhia envolvida, mais uma empresa... Não é um regulador, é um corretor de seguros, mas poderia ter alertado a LaMia: "Não faça esse tipo de voo. Você não pode ir para lá". Então, é mais uma companhia envolvida, é mais uma companhia que foi negligente na questão de proteger para que isso não acontecesse.

O pós-acidente... Então, ao final dessa história é: a companhia de seguros em desespero, poucos dias depois do acidente, fala: "Tudo bem. Eu vou pagar essa apólice, sem exclusão territorial, sem exclusão por estar transportando atletas". Eu acho que acalmou a ansiedade um pouco. Em pouco tempo depois, a companhia decide negar a cobertura de seguro, retira essa sua fala de que iria pagar e cria um fundo humanitário.

O que é um fundo humanitário? O fundo humanitário eles criam com a intenção de pagar indenizações, de fazer acordo com as famílias, mas sem se envolver e sem assumir a culpa do que aconteceu, sem assumir que aquilo estava coberto nas suas apólices. Do meu ponto de vista, da parte de seguros propriamente dita, isso tem a ver com: "Eu não vou assumir

uma responsabilidade que não está na apólice; vou fazer acordos para começar a encerrar esses assuntos e não judicializá-los". Mas aí há um viés econômico também, porque, quando eu crio um fundo humanitário, eu não preciso mais pagar a indenização baseada na cobertura da apólice; eu pago o que eu quiser fazer em acordos, eu pago o que eu estiver proposto a fazer em acordos. Então, criar um fundo humanitário também é uma forma de viabilizar uma economia para a resseguradora, para a seguradora, porque as propostas que foram feitas não chegam à metade do que era a cobertura da apólice, que já era pequena, baseada no risco que ela estava transportando.

Então, sendo aqui bem direto na questão das indenizações das famílias - e mais da metade das famílias não aceitou esse fundo humanitário -, esse fundo humanitário denota uma espécie do que a gente fala vulgarmente como um cala-boca às famílias: "Eu pago um determinado valor pelo que aconteceu, encerro o assunto e dou a isenção a todo mundo, inclusive à companhia aérea...". Então, é isenta a companhia aérea; a família não pode mais entrar com nenhum processo contra a companhia aérea. É isenta, porque se criou um precedente, a seguradora, a resseguradora, todos os seus representantes. Então, é praticamente falar que esse acidente não aconteceu. É pegar um dinheiro e falar que esse acidente não aconteceu, é esquecer tudo que houve com essas 77 famílias. Então, é mais um absurdo que acontece pós-acidente.

Existe ainda mais da metade dessas famílias que não aceitaram o fundo por entenderem realmente que isso é um absurdo e por não quererem isentar principalmente o maior culpado, que realmente é a LaMia. Então, ter a isenção da LaMia em um documento é absurdo para as famílias.

Então, quero deixar muito claro que esse fundo, apesar de parecer ser benéfico, em algum momento ele é muito prejudicial às famílias no sentido de dar uma isenção ao goz da tragédia toda.

**A SRA. FABIENNE BELLE** - Na verdade, algumas famílias acabaram aceitando esse fundo porque já não têm fôlego econômico. São 31 meses após a tragédia sem terem recursos financeiros para manter seus filhos e se manterem. Então, algumas famílias foram obrigadas a aceitar por questões financeiras.

**O SR. ABEL DIAS** - Senador, encerro aqui.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agora com a palavra o Dr. Volnei... O copo me impediu de ler.

**O SR. VOLNEI CARLOS SCHWAIKARTT** - É muito simples: Volnei Schwaikartt.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Volnei Carlos.

**O SR. VOLNEI CARLOS SCHWAIKARTT** (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos!

Agradeço a oportunidade.

Vou falar neste microfone até porque quero manusear algumas páginas aqui

Eu cumprimento o nosso Senador catarinense Esperidião Amin, que já naquele momento do acidente protocolou, à época como Deputado, um projeto de lei instituindo o Dia Nacional do Futebol, também subscrito pelo Deputado João Rodrigues.

Por que eu inicio com isso? Porque a exposição de motivos trata justamente das manifestações pelo Brasil e mundo afora da dor das famílias e de toda comunidade nacional e internacional, mas enaltecia o legado de estimular a solidariedade e fraternidade, que deveria ser firmado. Aceito, subscrevo esse projeto, mas só depois que as famílias tiverem essa mesma solidariedade e respeito. Nós somos advogados, eu e Dra. Cleusa, uma família que não se curvou, mesmo em dificuldade financeira extrema, pois podemos ser de um país sempre visto como de segunda categoria, mas precisamos mostrar ao mundo que nós podemos mudar.

Por isso eu não quero repetir aqui muito do que foi falado e peço também que seja subscrita a previsão do art. 96 do Regimento Interno para que as petições e reclamações, inclusive nossas, tivessem um prazo aberto para nós sugerirmos mudanças no processo legislativo, inclusive marcado ontem pela edição da medida provisória que abre o mercado aeronáutico.

E abre o mercado para quem, Senador? Para outras LaMias? Abre o mercado para quem? Para a mesma Anac, que não vistoria os documentos e chancela saídas de voo, como fez com a seleção argentina no limite - sabia disso e escreveu lá "excepcional"? Excepcional era o quê? Levar o Messi quase sem combustível para Buenos Aires? Essa mesma Anac que ainda recebe os seguros que são encaminhados, mas não são conferidos?

Senador Lasier, sou gaúcho também e sei do seu jornalismo sempre combativo. Nós precisamos de um Senado que se levante.

Esse seguro pode não estar pago, pode estar assegurado pela Bisa - esse banco à moda... Esse banco boliviano é o maior da Bolívia, visivelmente caloteiro - e ressegurado por uma seguradora que eu não vou nominar, mas de que milhões de brasileiros são clientes.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Então, tem que nominar.

**O SR. VOLNEI CARLOS SCHWAIKARTT** - Os senhores terão oportunidade de fazer isso porque eu acredito...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O lugar é aqui.

**O SR. VOLNEI CARLOS SCHWAIKARTT** - Pelos documentos é Tokio Marine, que seria a maior seguradora... Resseguradora. O que eu queria saber é quantos voos...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Me permite interrompê-lo?

**O SR. VOLNEI CARLOS SCHWAIKARTT** - Sim.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Vamos comparar isso com ISS, que aí todo mundo vai entender. Se eu contrato, pode ser pessoa física ou jurídica, um prestador de serviço pago e ele não recolhe o ISS, eu sou o responsável. Pessoa jurídica ou física, ou seja, eu tenho a responsabilidade de saber se ele pagou, se ele recolheu. Imagina quando se trata de seguro e resseguro. É só para dizer por que eu insisti na identificação.

**O SR. VOLNEI CARLOS SCHWAIKARTT** - Eu iria falar, mas eu acredito que há mais para nós investigarmos: quantos voos do Brasil estão ressegurados pela mesma seguradora? Quantos?

Vamos inverter. Países que nós respeitamos no mundo fariam, Senador... Vamos pegar um exemplo nacional: uma agroindústria que tem um potencial lesivo, sem ampla defesa, sem contraditório, é fechada imediatamente quando há uma suspeita. Essa seguradora vai continuar operando livremente, e nós, como Brasil, não fazemos nada? Absolutamente nada? Vamos lá...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Inclusive sob o aspecto da regra...

Vou interromper de novo. Acho que será a última vez.

Existe um livro muito interessante: *A Emoção e a Regra*, de Domenico de Masi. Quanto à emoção, todo mundo sabe o que estamos vivendo de emoção. Eu me lembro perfeitamente daquela noite e daquele "alvorecer", entre aspas. Mas o que eu queria registrar é o seguinte: nós temos de sublimar a parte emocional, a Casa, e tratar da regra.

**O SR. VOLNEI CARLOS SCHWAIKARTT** - Certo.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O nosso assunto... Claro que faz parte da nossa vida a emoção, mas a nossa responsabilidade é a regra, ou seja, lei, regramento legal e respectivo cumprimento.

**O SR. VOLNEI CARLOS SCHWAIKARTT** - Eu gostaria que o Senador interrompesse tantas e quantas vezes sejam necessárias até porque aumenta essa discussão diante da qual é necessário que ninguém se cale.

Quando há um relato de todas as empresas que falharam, eu não vou deixar de fora a Anac. Parece que o nosso estilo brasileiro é sempre jogar a culpa nos outros. O Estado brasileiro nunca reconhece as suas ilegalidades, as suas falhas, e é por isso que este País nunca muda para melhor.

Existe um decreto... O Abel falou sobre o plano de voo, mas não vamos esquecer uma outra parte: esse voo negado com saída no Brasil, a princípio, iria até Cochabamba. De Cochabamba a Medellín, dariam 2,8 mil quilômetros, e esse avião não teria caído, porque teria uma margem, no limite, de 200km. Por interferência local, ele foi a Santa Cruz de la Sierra, que dá 3.002km. E aí aconteceu o que todos sabem.

Mas antes disso, a mesma Anac... E o controle aéreo de Plácido de Castro, em Rio Branco, tomou conhecimento desse mesmo voo, e ele sobrevoou o Brasil por 679km. E aí é uma regra clara desde 1989: ele deveria ter sido mandado baixar porque não poderia voar para lá. Não é um sobrevoos? Sobrevoos. Mas nós fizemos vista grossa, porque ele chega, faz... Aqui eu tenho até a conversação com a torre: ele faz a conversação, e damos as costas ao avião, ele eleva alguns milhares de pés, com uma sinonímia de redução de consumo de combustível, mas nós não enxergamos. Quer dizer, então vamos esquecer as nossas agências? Não sou partidário dessa teoria. Se nós não enfrentarmos os problemas que o Brasil comete diariamente, nós não mudamos nada.

Então o processo legislativo... Está em discussão o Código da Aeronáutica. Nós todos voamos muito todos os dias. As empresas que entabularam acordo tinham, sim, consciência de distância, combustível, etc. e tal. Mas vamos reduzir isso para nós, consumidores, e não como atleta, como a senhora foi; como consumidores. Nós ingressamos no avião. Alguém dos senhores sabe dizer quanto de combustível esse avião tem? Com tanta tecnologia, e nós não conseguimos receber no celular que esse avião está abastecido e tem a sua autonomia. Nós não queremos resolver os pequenos problemas, e assim choramos pelos maiores. Nós não sabemos se existe seguro, nós não sabemos qual seguradora. Eu, como consumidor, quero escolher não a Tokio Marine, eu quero ter autonomia para dizer "eu quero outra". Eu não quero uma caloteira, certo? São essas bases jurídicas de mudança legislativa que nos tornarão um país sério, pedindo desculpa pelos erros cometidos. Eu sei que falo, de repente, de uma forma um pouco com emoção, porque eu conheci todos aqueles, e por isso eu quis que a filha do Sandro Pallaoro usasse a tribuna, porque essas mortes não podem ficar assim, em vão. E digo mais: essa equipe que se foi teria sanado neste momento todos os problemas, eis que tinham uma competência extrema, e eles não gostariam do silêncio, eles não gostariam porque eles não eram assim.

Eu quero ser breve aqui, não ser repetitivo, mas quero que fique aberta a possibilidade de discussão nesta Comissão, no processo legislativo, porque nós precisamos enfrentar e entabular uma conversação com o Estado boliviano, que parece estar tão distante. E também é possível com eles sentar, eis que é um país vizinho.

Eu agradeço. Não quero me alongar. E agradeço a participação dos Senadores.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Com certeza, o objetivo é esse, já tinha comentado aqui com a Fabienne. Vamos tentar, após as oitivas, encaminhar as nossas obrigações como Senado da República. Isso não vai ficar do jeito que parece estar. Tenho a convicção de que esses três Senadores que aqui se encontram vão saber, de uma maneira muito peculiar, retransmitir isso para a Casa, assim como este que vos fala, para que a gente possa tomar as providências e que os problemas possam ser sanados.

Senador Lasier.

Posteriormente, vou passar a palavra ao Marcel Camilo.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODEMOS - RS) - Obrigado, Presidente Nelsinho. Quero ser breve. Eu estou ali ocupado com a CCJ, onde estamos sabatinando candidatos ao Conselho Nacional do Ministério Público, mas ao saber do andamento desta audiência, fiz questão de dar uma chegada aqui, porque não nos sai da memória aquele acontecimento trágico, que impactou não apenas o mundo do futebol, mas o mundo inteiro.

Eu atuei muitos anos na crônica esportiva, como disse o Volnei, depois é que passei para a crônica política, e na imprensa convivi com muitas delegações, com muitos jogadores, e posso dizer que fui um amigo do Mário Sérgio. Mário Sérgio morou em Porto Alegre, foi um grande jogador do Internacional, aficionado também do turfe e uma pessoa admirável. Sofri muito com aquela tragédia pelos vários amigos que tinha lá.

Vejo nesta audiência o grande mérito de também o Senado Federal produzir um documento para todas essas entidades e todos esses envolvidos, Anac, a companhia aérea, os responsáveis - ou irresponsáveis - por aquele voo, que não poderia ter tido seguimento, porque foi um conjunto de negligências que causou aquela tragédia. E o Brasil tem sido azarado em vários momentos nos últimos anos exatamente por falta de fiscalização, por falta de seriedade.

Então eu vim aqui rapidamente, Presidente Nelsinho, me congratular com a iniciativa dos companheiros que requereram esta audiência, para que também aqui se produza esse documento, para que também tenhamos uma participação em alertar e em colaborar para que os responsáveis sejam punidos, para que isso não fique em vão, afinal, tanto sofrimento causou aquela tragédia, não apenas às famílias que choram os seus entes queridos que se perderam na ocasião - e entre eles eu lamentei muito pelo Mário Sérgio, pelos companheiros da imprensa que estavam naquela comitiva, pelos jogadores, e pelo abalo que se causou ao mundo do futebol, que até hoje choramos. Eu venho aqui para reforçar esse apelo para que esse documento seja expedido, essa participação do Senado Federal, que tenha a sua participação.

Era apenas isso. Queria ouvir um pouco, saber o que estava acontecendo aqui, pedindo licença para voltar para a CCJ, onde estamos em uma atividade bastante intensa no dia de hoje.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradeço, Senador Lasier.

Vamos só ouvir o Marcel. Aí, fecha essa Mesa, e V. Exa...

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PODEMOS - RS) - Está bem.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Muito obrigado.

**O SR. MARCEL CAMILO** (Para exposição de convidado.) - Bom dia a todos os Senadores presentes. Obrigado pelo espaço. Estou aqui representando não só o Neto, sobrevivente, mas as outras sete famílias que perderam seus entes queridos. O Neto, na verdade, não está aqui porque para ele é muito difícil essa situação como um todo. Todos aqueles perderam seus entes queridos e sofrem muito. Eu perdi vários amigos. Não estou aqui só na qualidade de advogado, mas como amigo de muitos deles. Mas o Neto morre todo dia, porque todo dia o Neto tem que falar, o Neto tem que explicar, o Neto tem que dizer, o Neto tem que comparecer, e o Neto é gente, o Neto é ser humano, o Neto tem coração, o Neto tem sentimento, o Neto tem família. Mas eu tenho certeza de que o Neto, neste momento, está assistindo à Comissão, e o Neto tem todo o interesse em ajudar para que isso seja esclarecido.

Não querendo me estender, e como diz o Dr. Esperidião Amin, a emoção é muito importante, mas a gente tem que ser objetivo, mas eu só queria dizer uma frase que o Neto me disse e que eu acho que representa muito não só o cerro, aquela devastação do monte, da montanha. O Neto me disse o seguinte: "Marcel, quando eu estava naquele avião e apagaram as luzes, o silêncio era mortal. Escutar o vento no avião é algo significativo". E acho que hoje as famílias têm esse barulho do vento na cabeça. Eu acho que as famílias hoje sentem essa escuridão, não por não indenização, mas por falta de esclarecimento, por falta de responsabilidades, por negligência.

Dr. Abel bem diz da sucessão dos erros que aconteceram - e agora sai a emoção e volta o advogado. Todas essas empresas continuam a operar o Brasil. Não cometeram erros no Brasil, é verdade, mas cometeram erros com cidadãos brasileiros. Nós tivemos 71 vítimas, das quais 67 são cidadãos brasileiros, pagam seus impostos, tinham suas famílias, e a Tokio Marine continua operando, a AON continua operando, e nós ficamos inertes, de mãos atadas, porque nada podemos fazer.

Acompanho as ações dos Estados Unidos. Acompanho as ações dos Estados Unidos ponto a ponto. Não tenho tanto contato, mas o meu respeito e admiração pela Mara e pela Fabienne são enormes. Eu não perdi marido, eu não perdi filho, eu perdi amigos de longa data. Então a solidariedade é muito grande. Às vezes sou um pouco disperso e não acompanho muito o que eles fazem, mas de outro lado estou buscando nos Estados Unidos as reparações. As incongruências, as incoerências são absurdas. São absurdas! Como uma AON, que é uma empresa especializada em seguro, sabendo do que a LaMia fazia, propõe um seguro, seja de 25 ou de US\$300 milhões, sabendo qual era a operação da companhia? Isso é mais ou menos o corretor que sabe que eu tenho um filho com menos de 24 anos dentro da minha casa e não põe isso na minha apólice. Estou errado, Dr. Abel?

**O SR. ABEL DIAS** (*Fora do microfone.*) - Certíssimo.

**O SR. MARCEL CAMILO** - Essa é a conclusão. Aonde nós vamos chegar? Como é que nós vamos reparar? E como é que nós vamos mudar? Eu viajo muito e todas as vezes eu pego a minha passagem aérea e digo assim: Bom, quem é o seguro? Quem é o ressegurador? Esse cara pagou? Esse cara não pagou?

Nós temos um momento agora, a Avianca, que passa por dificuldade. Quem não voou de Avianca nos últimos 12 meses ou 24 meses antes da quebra? A Avianca pagou o seguro? A Avianca punha combustível? Eu não estou aqui para denegrir a imagem da Avianca, eu só estou dizendo o seguinte, gente: desde 2016 que esse acidente aconteceu e, desde então, eu não vi mudarem absolutamente nada! Nada!

É óbvio: o que nós vamos fazer com o passado? Nada. As vidas não retornam, os filhos não vão ver seus pais, as esposas nunca mais vão ver seus maridos. E dali para frente, o que se alterou? O que mudou? Quais são as responsabilidades? O que o governo da Bolívia já fez, a não ser menosprezar aqueles que o procuraram, as agências? Foram tratados como vermes, foram tratados como pessoas que não deveriam estar ali: "Por que vocês estão incomodando aqui? Por que vocês atravessaram a fronteira e vieram até aqui?" É muito fácil, é muito simples: assumam as suas responsabilidades. Cadê o *rate* boliviano? Cadê o seguro? A gente não vê um centavo! A agência colombiana, a Aerocivil, onde está? Não tem seguro?

As incongruências a que me refiro, gente... É que, quando você começa a ler os relatórios e começa a falar com gente especializada... Eu não sou especializado, mas o Dr. Abel é, em seguros... Eles começam a dizer... "Mas, espera um pouquinho só. Como é que é? Montenegro? Mas Montenegro é aeroporto, Montenegro é a cidade. Vai à direita, vai à esquerda..." É uma coisa absurda, gente! É fora de propósito!

Então, assim, o que nós vamos fazer para mudar? Ou mais uma vez nós vamos esperar a pessoa entrar no avião, morrer e, aí, dizer: "Olha só, a Bisa não vai pagar. A Tokio Marine não tem responsabilidade. Ah, mas a gente cria um fundozinho humanitário." Fundo humanitário... Estive seis vezes com o fundo humanitário. Só me justificuem. Se vocês me justificarem o que é o fundo humanitário, nós aceitamos o acordo. Eu só quero a justificativa, eu aceito o dinheiro. Diga para mim: o que é o fundo humanitário? De onde vem o dinheiro do fundo humanitário? O que é o fundo

humanitário se não é esmola? Dr. Abel dourou a pílula... Esmola! Esmola, porque, a partir do momento em que ela assumir as responsabilidades, entra uma cadeia inteira que pode ser processada, esse é o xis da questão.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. MARCEL CAMILO** - Uma cadeia rica... Gente, nós estamos falando de agências que têm seguros milionários, trilionários, só que, a partir do momento em que um der o ar disso, a cadeia inteira despenca.

E, aí, nós estamos sob o quê? Simplesmente submetidos à boa vontade do governo boliviano, à boa vontade do governo colombiano, que não têm boa vontade nenhuma, nenhuma boa vontade! E nós não conseguimos chegar a lugar nenhum, porque tudo permanece como está: 29 de novembro de 2016 permanece até hoje, e nós não temos mudanças de regras, e nós não temos nada que altere isso, nada, nada. Continuamos tendo equipes de futebol voando, continuamos tendo cidadãos voando - sabe disso a Leila, que voou milhões de vezes; temos vários amigos em comum no voleibol inclusive.

É neste sentido, gente: o que nós vamos fazer para mudar isso? Claro que todo mundo precisa de dinheiro. Claro... O caso dele: a família não aceitou e está em dificuldade. Agora, se realmente o cidadão brasileiro não conseguir ser contemplado nessa situação... Como nós vamos fazer isso? O que a gente pode fazer para alterar?

Se a gente não puder contar realmente com vocês, que são representantes do povo, com vocês, que são aqueles que têm a caneta na mão e podem nos auxiliar para tentar mudar essa legislação e nos ajudar a fazer com que os governos dos países vizinhos mudem sua postura, essas famílias vão continuar passando pelo 29 de novembro de 2016 pelo resto da vida. Muitos pais já morreram...

Eu não quero mais me alongar, mas só peço a vocês: nós precisamos de apoio, nós precisamos de ajuda, nós precisamos que isso tenha uma solução. E eu digo às pessoas que estão envolvidas comigo: "Eu tenho uma triste notícia para vocês. Mesmo que tudo isso se resolva - porque você acha que isso tem ponto final -, isso não tem ponto final". Para isso não existe ponto final. Nenhuma condenação, nenhuma indenização fará passar a dor que a pessoa sente, mas, se você souber que conseguiu fazer algo para quem ficou, para as outras pessoas, talvez isso acalente um pouquinho a sua dor e você consiga levar a sua vida com tranquilidade.

Agora, da forma que está, gente, é muito difícil, é muito complicado. É muito difícil você subir com a filha de um jogador no avião e ouvi-la falar assim: "Tio, nós vamos ver o papai porque vamos mais perto do céu?". Emoção e emoção!

Vamos tentar alterar isso, Senadores, vamos tentar fazer algo diferente! Eu peço pelas famílias, são elas que mais sofrem. Cada uma delas está atrás de uma tela, assistindo, o que não deve ser nada fácil, porque a dor da perda é muito grande.

Queria agradecer.

Desculpem as lágrimas, mas é complicado... *(Pausa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Desfaz-se neste momento a primeira Mesa de debatedores. Dou total liberdade para qualquer manifestação que se queira fazer neste instante, antes de a gente chamar os outros debatedores: alguém quer falar mais alguma coisa?

**A SRA. FABIENNE BELLE** - Eu gostaria só de ressaltar o que o Marcel falou. Nós estivemos na Bolívia, nós estivemos na Colômbia. Nós somos muito mal recebidos, nós somos muito maltratados. Inclusive, o Vice-Presidente da Bisa chegou a discutir comigo. Então, é uma realidade: nós somos muito maltratados em ambos os países.

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Eu gostaria só de ratificar o nosso pedido para uma próxima audiência. Então, se for o caso, além do Itamaraty, nós gostaríamos também da presença do Ministério Público, já que vamos pensar num canal de negociação internacional. Então, acho que seria bastante importante para aumentar a nossa força e engrossar a nossa voz.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Diante da sugestão de V. Sa., passo aos Srs. Senadores para proporem para a gente poder oficializar.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Pontualmente perfeita: Ministério das Relações Exteriores. Eu comentava com a nossa Senadora Leila: nós não podemos, não temos autorização, nem mesmo para convidar, eu creio, as embaixadas, os embaixadores desses países, mas o Itamaraty é o funcionário para isso, e o Ministério Público realmente tem que ser considerado. Eventualmente, talvez, a Advocacia-Geral da União, para que o assunto seja do Brasil. Então, acho que disso a assessoria poderia, desde já, cuidar, para que, ao concluirmos esta audiência, fosse marcada uma outra com a participação destas instituições, conforme sugeriu a D. Maria Regina: Ministério

das Relações Exteriores, que tem a responsabilidade institucional; o Ministério Público; e, se é um assunto do Brasil, a Advocacia-Geral da União seria cabível.

**O SR. MARCEL CAMILO** - Senador...

*(Interrupção do som.)*

**O SR. MARCEL CAMILO** - Essas empresas atuam no Brasil.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. MARCEL CAMILO** - O Ministério Público, perfeito.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Determino à assessoria técnica que faça as anotações devidas para que a gente possa tomar as providências na próxima reunião.

Então, desfaz-se a primeira Mesa.

Convido, para a segunda mesa de debatedores: Sra. Dhayane Pallaoro Vicenzi, filha do Sr. Sandro Luiz Pallaoro, Presidente da Chapecoense falecido no acidente; Sra. Suzana Soares Melo, Advogada da Chapecoense; Sr. Thiago Degasperin, do Departamento Jurídico da Presidência da Chapecoense; e o Sr. Cesair Bartolomei, Vice-Presidente Jurídico da Associação Chapecoense de Futebol. *(Pausa.)*

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Presidente, já que V. Exa. está incluindo, a Senadora Leila mencionou aqui...

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Com a palavra a Senadora Leila.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - A Anac.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Já está presente.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Está presente, não é?

*(Intervenções fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Atendo um pedido da Sra. Dhayane Pallaoro Vicenzi: ela vai abrir, mas ela se sente mais à vontade ouvindo da plateia os debatedores. Então, com a palavra, a Sra. Dhayane Pallaoro Vicenzi.

**A SRA. DHAYANE PALLAORO VICENZI** - Bom dia a todos.

Não estava prevista a minha fala. Eu vim hoje como cidadã comum também para... Fiquei muito feliz quando soube da audiência e quis participar, porque também tinha interesse de que esse momento acontecesse. Agradeço ao nosso Senador Esperidião Amin, que me recebeu muitíssimo bem, e também ao Valdir Colatto, que me acompanhou até aqui.

Sinto o dever também de fazer a minha participação, primeiro, como um familiar que também sofre e passa por diversos problemas. Estou aqui representando dezenas de pessoas que não têm condições emocionais de estarem neste momento aqui, mas que deram apoio para que eu aqui estivesse. E também, com o fato ocorrido, eu sempre me senti com uma responsabilidade pela pessoa do meu pai em esclarecer o que eu pudesse a respeito do assunto.

Quando tudo aconteceu e a gente começou a entender e a organizar as coisas, a gente sempre buscou qualquer informação que pudesse ter em *e-mails* e no telefone, quando foi possível recebê-lo de volta. Fomos voluntariamente ao Ministério Público, acredito que de oito a nove meses após o acidente, e quis entregar tudo que eu podia e tudo que eu sabia, porque eu convivi com todas aquelas pessoas que estavam no avião. Era uma diretoria de excelência. O Senador talvez tenha convivido e tenha presenciado...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Eu me orgulhei e sofri muito também com isso, como havaiano que eu sou.

**A SRA. DHAYANE PALLAORO VICENZI** - Porque, quando o meu pai entrou na presidência, era um time sem série, em 2010. E, em 2016, a gente estava representando o País: uma cidade do interior que tinha um time na Série A desde 2014, um feito que, se alguém escrevesse no passado, ninguém acreditaria que a gente alcançaria. E eles fizeram todo um trabalho de excelência, de competência. Então isso sempre me incomodava, porque eles sempre fizeram o melhor. Se eles soubessem de qualquer vestígio de irregularidade, quem conheceu o meu pai, diversos da diretoria, sabe que isso seria evitado e eles ainda estariam lutando por que empresas como essas não existissem.

Naquela oportunidade eu tive como esclarecer algumas coisas. Não era uma obrigatoriedade. O jogo foi na quinta. Tinham que escolher uma companhia aérea na sexta. Havia outras opções. Eles pediram outras opções. Foi a única que deu o o.k., que poderia fazer esse transporte. Isso ficou claro inúmeras vezes. Todas as vezes eram feitas várias cotações. E várias.... Então, algumas famílias têm esse peso de, além de ter que conviver com essa dor, querer esclarecer essas coisas, porque a gente sabe como eles eram, a gente sabe da competência deles, da honestidade deles e da responsabilidade que eles também tinham.

Então, hoje eu estou aqui... Para que isso aconteça, sei que vocês vão conduzir... Pedi isso e estou presenciando. Eu tinha muito medo de viver uma decepção de não saber o que aconteceria, mas eu tenho certeza de que a gente vai conseguir solucionar isso. Também sinto essa responsabilidade de ver as soluções para todo esse caso. Acho importante e sei que meu pai e muitas dessas pessoas gostariam disso.

Então, é isso que eu represento.

Agradeço imensamente a oportunidade a cada um de vocês, aqui, hoje. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Dhayane, pode ficar à vontade. Se quiser se dirigir ao seu lugar, fique à vontade.

Com a palavra, Cesair Bartolomei.

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Bom dia a todos.

Peço permissão para, na pessoa do nosso Senador catarinense Esperidião Amin, cumprimentar todos os Senadores e Senadoras aqui presentes.

É muito difícil para nós da Chapecoense, com amigos, companheiros, amigos fraternos que nós perdemos também, não só o Sandro, Davi Barela Dávi, entre tantos outros, é muito difícil uma cidade do interior, que saiu do anonimato para o estrelato, saiu atrás de um sonho, e voltar uma lenda. É muito difícil tratar disso aí.

Eu estou na Chapecoense desde a sua fundação como conselheiro, como advogado, mas, na Diretoria da Chapecoense, a partir de março do ano passado. De 2018 para cá, eu assumi a Vice-Presidência Jurídica da Chapecoense.

O nosso Presidente - Maninho, carinhosamente chamado -, Plínio David de Nes Filho, teve muita lucidez quando contratou este que está ao meu lado esquerdo, Thiago Degasperin, um jovem e brilhante advogado que fez com que a Chapecoense se aproximasse de todas as famílias e que todas as famílias se aproximassem da Chapecoense. Porque o acidente não só deixou a população de Chapecó estarecida e sem ação, mas principalmente aqueles que dirigiam a Chapecoense, porque se tratava do maior acidente aéreo esportivo do mundo.

Nós tivemos que aprender junto com os familiares a tratar desse assunto. Quando se trata da vida das pessoas, do sentimento das pessoas, é muito difícil você penetrar na mente de todos e fazer com que todos estejam no mesmo caminho. Cada um tem uma forma de verificar o acidente. Eu não sou diferente.

Eu perdi o meu compadre Davi Barela Dávi, com quem trilhei a minha vida desde a infância, fizemos cinco anos de faculdade juntos, viajávamos juntos todo final de semana para Cruz Alta, fazíamos 620km toda sexta-feira meio-dia e voltávamos ao domingo após o meio-dia para fazer o curso de Direito, porque em Chapecó não havia. Perdi ali um pedaço de mim, porque a nossa amizade transcendia qualquer coisa. Perdi um irmão.

Nós conhecíamos todos os jogadores. Os jogadores faziam parte da sociedade de Chapecó. Chapecó entrou numa consternação sem precedentes, mas nós precisávamos dar uma resposta às famílias. E a gente começou, em 2017, em agosto, com a contratação do Thiago Degasperin. As famílias começaram a se aproximar da Chapecoense, porque tinha acontecido um rompimento - e não vamos aqui buscar culpados, não, porque não é esse o objetivo. O objetivo nosso, da Chapecoense, é buscar soluções, e soluções que tragam conforto às famílias que ficaram, porque as pessoas que se foram, essas não voltam mais.

Nesse projeto que eu aceitei, nesse desafio que eu aceitei, eu disse: "Eu vou, Maninho, desde que eu tenha autonomia para reaproximar todas as famílias, fazer negociações com eles, procurar acertar o maior número de ações possível para dar, pelo menos, um alento aos filhos dos pais que se foram". Graças a Deus, a gente conseguiu!

Hoje, das ações trabalhistas de todos os jogadores e dos funcionários, nós já estamos com 92% delas acordadas e homologadas judicialmente, Sr. Presidente. A Chapecoense está assumindo um passivo de R\$45 milhões para serem pagos em 10 anos. É longo? É, mas o nosso orçamento é 10% do orçamento de qualquer time grande de São Paulo ou do Rio de Janeiro. Nós não podemos dar o passo maior que a perna, como se diz lá no nosso Estado. A Chapecoense está fazendo os acordos, que serão cumpridos na sua íntegra, do primeiro ao último centavo. Esse é o compromisso que nós assumimos.

E a gente não sela nenhum acordo sem que a Diretoria Financeira nos dê o aval, dizendo: "Pode fazer nesse valor, nessas condições". Assim a gente está fazendo. Tanto que, para fazer esse acordo, eu solicitei à Diretoria Administrativa e ao Conselho Gestor, que se reúnem - a Diretoria Administrativa e a Diretoria do Conselho Deliberativo - numa assembleia-geral do Conselho Deliberativo específica para esse assunto. E nessa assembleia nós tivemos a unanimidade entre todos os conselheiros para que prosseguíssemos com os acordos. E nós estamos tendo sucesso. E esse "sucesso" - entre aspas, porque indenizar a vida de amigos e coisa e tal não é sucesso - nós estamos tendo ao fazer esses acordos graças à benevolência, à compreensão dos familiares, mas principalmente aos meus colegas advogados, que tiveram, e estão tendo, a capacidade de saber que a Chapecoense não é a única culpada por esse acidente, conforme já foi dito aqui.

Nós não estamos fugindo da nossa responsabilidade. A Chapecoense nunca fugiu da responsabilidade dela, como também nunca dissemos: "Ó, fulano, ciclano foi o culpado por isso". Não! Houve uma sucessão de erros que fez acontecer isso.

O maior time da história da Chapecoense se foi naquele sonho que nós não conseguimos conquistar. E o Nacional, de Medellín, por um gesto humanitário grande, nos concedeu o título de Campeão Sul-Americano, cuja medalha eu tive a oportunidade de passar hoje às mãos do Presidente: a medalha de campeão da Sul-Americana. Que fique registrado isso nos *Anais* desta Casa.

A Chapecoense está fazendo o possível e o impossível, mas nós temos que manter o time na Série A. Se nós não mantivermos o time na Série A, nós não vamos conseguir cumprir com aqueles compromissos. A Chapecoense tem que ter parte do dinheiro do seu orçamento dirigido para a Série A. E cada ano que nós permanecemos na Série A o custo fica maior. A Senadora sabe o que significa isso. Para se manter no topo, custa mais caro. Para fazer futebol de primeira, para conseguir combater e jogar contra os grandes times do centro do País, nós precisamos ter uma folha de pagamentos maior. Os jogadores não vêm mais por meia dúzia de reais; eles já querem salários equiparados aos desses clubes.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - E tudo isso é um drama para nós, porque nós temos que conciliar, fazer os acordos, manter o time na Série A, cumprir com nossos compromissos financeiros, além de manter toda a estrutura da Chapecoense. E a filha do Sandro está aqui. Ela sabe o que o pai dela passava, quantas noites ele ficou sem dormir, pensando em como ia buscar dinheiro para poder pagar o time no final do mês.

Então, na Chapecoense, Sr. Presidente, a gente está fazendo o possível e o impossível para a gente ter um diálogo franco, aberto. Graças a Deus, nós tivemos ressonância nas famílias todas.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Mas graças ao trabalho, quero voltar a dizer, do Thiago Degasperin, esse jovem advogado que hoje é Presidente da Subseção da OAB de Chapecó. É uma grata e honrosa satisfação tê-lo junto à Chapecoense fazendo esse trabalho.

Eu não tenho dúvida de que nós, na Chapecoense, precisamos, mais do que nunca, dos senhores do Senado Federal e principalmente do Itamaraty. Se o Itamaraty, o Governo Federal, o Governo brasileiro não entrar nesse processo aí, não vai acontecer absolutamente nada! Os senhores me desculpem! Os senhores legislam, mas quem executa são eles. Parece-me que é isso, não é, Senadora?

Então, se nós não tivermos o apoio muito forte mesmo do Itamaraty e da Presidência da República, nós vamos ter...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - ... sérias dificuldades para poder minimizar o sofrimento dessas famílias.

Só quem perdeu alguém sabe o quanto isso custa, sabe como é passar o dia a dia... Meu irmão faleceu em 1979, vítima de um acidente. Ele era pai de uma filha de nove meses, que eu tive que ajudar a criar. Todo dia, corremos atrás para dar a ela uma boa condição de vida, para que ela pudesse ser o que ela é hoje, uma mãe maravilhosa, que deu um bisneto para a minha mãe. Quero dizer que só a gente, que sentiu na carne, sabe o que é perder um ente querido. E a Chapecoense perdeu um time inteiro, uma diretoria toda. De um momento para outro, em questão de segundos, nós ficamos sem assoalho, sem saber onde pisar, sem saber aonde ir, a quem buscar, o que buscar, como fazer, como lidar com isso aí.

Então, em nome da Chapecoense, como sou o representante oficial, eu gostaria de deixar aqui, Senador Esperidião Amin, Presidente desta Comissão, e à Senadora um pedido para que nos ajude, fazendo com que o Itamaraty e o Governo Federal entrem nessa nossa luta que há três anos estamos travando.

A Chapecoense, dentro da possibilidade dela...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - De acordo com o meu relato, vocês estão entendendo que nós estamos fazendo o possível e o impossível. Agora, as nossas forças estão terminando e estamos precisando de alguém maior, com mais representatividade, e aí é só o Governo Federal.

Essa é a minha manifestação.

Muito obrigado.

Bom dia a todos!

**O SR. PRESIDENTE** (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Antes de passar a palavra ao próximo orador inscrito, que é o Sr. Thiago Degasperin, vou fazer um registro para que o nosso Presidente Nelsinho Trad submeta à apreciação, Senadora Leila.

Acho que as palavras do Dr. Cesair Bartolomei me sugerem acrescentar aos agentes já solicitados o Ministério da Justiça, além da Advocacia-Geral da União, que age judicialmente, para que contribua com a ação política do Itamaraty. Isso nós já deliberamos. Então, vou deixar aqui essa sugestão, para que o Presidente Nelsinho Trad submeta isso ao Plenário.

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Agradeço, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Acho que cabe isso, é Ministério da Justiça e da Segurança. Então, acho que seria oportuno que, na próxima audiência, que já foi aprazada, fosse incluída também essa convocação.

Com a palavra o Dr. Thiago Degasperin.

**O SR. THIAGO DEGASPERIN** - Muito bom dia a todos!

Primeiro, quero agradecer ao Dr. Cesair Bartolomei pelas generosas palavras tecidas a mim, mas quero dizer também que nada se faz sozinho. Sem o apoio dele, sem o apoio do corpo jurídico da Chapecoense, sem o apoio dos colegas advogados, sem o apoio e a compreensão das famílias das vítimas, nada disso seria possível.

Também é importante salientar o apoio da Afav-C, presidida pela Fabienne Belle, que há pouco se manifestou, bem como o do Presidente da Abravic, Dr. Fabiano Porto.

Muito brevemente, quero falar e trazer alguns pontos sobre os esforços empreendidos pela Chapecoense no auxílio às famílias.

Como primeiro ponto, quero apenas trazer para vocês que, poucos dias após o acidente aéreo, o clube promoveu todas as rescisões trabalhistas, providenciou o pagamento dos seguros de vida contratados pelo clube e pela CBF aos atletas e à comissão técnica, que somam aproximadamente 40 vezes o salário da carteira de trabalho, bem como realizou o pagamento de todas as premiações decorrentes do Campeonato Brasileiro e da Copa Sul-Americana. Mas tudo isso nada mais é do que a obrigação legal do clube.

Como segundo ponto, nós iniciamos conversas e aproximação com as famílias. Por iniciativa da Afav-C, representada pela Presidente Fabienne Belle e pela Vice-Presidente Mara Paiva, nós passamos, como clube, a pensar não apenas na reconstrução da Chapecoense, mas também na reestruturação das famílias.

Como terceiro ponto, o clube e a Afav-C assinaram um protocolo de intenções com o objetivo de nivelamento das informações que a associação possuía em seu poder, que os advogados das famílias possuíssem em seu poder e que o clube também possuísse em seu poder, buscando nivelar todos em conhecimento e também firmando parcerias de não exploração de imagem das famílias das vítimas.

Também ficou estabelecido por esse protocolo de intenções que todos os valores recebidos pela Chapecoense, seja por doações nacionais ou internacionais, fossem divididos na proporção de 50% para o clube e de 50% para as famílias. O clube também sinalizou a doação às famílias de 40% de todos os valores que poderão ser conquistados com as duas demandas propostas no Brasil contra a Bisa, a LaMia, a DGAC e a Aasana.

Como quarto ponto, o clube e a Afav-C viajaram para a Bolívia, para a Colômbia e para os Estados Unidos com o objetivo de subsidiar uma ação criminal que tramita na Bolívia e também de buscar elementos para ações conjunta contra os responsáveis por esse grave acidente.

Como quinto ponto, o clube contratou um especialista em seguros e em aviação, que é o Dr. Abel, que acabou de se manifestar nesta Casa, com o objetivo de auxiliar todos na compreensão e nos apontamentos relacionados ao acidente aéreo, para atuar diretamente com a Afav-C, elaborando pareceres e laudos técnicos. E, dessa aproximação, surgiram várias parcerias com as famílias e com as associações.

Recentemente, após incessante trabalho da Afav-C, em parceria com a Chapecoense, foi criada a Fundação Vidas. O que é a Fundação Vidas? A Fundação Vidas nasceu da necessidade das famílias - é o que todos estão aqui abordando - de cuidar de quatro pilares: saúde, educação, moradia e alimentação dos familiares das vítimas. Essa fundação nasce com um período determinado de quatro anos. Portanto, ela não vai ter duração eterna. É apenas o período em que as famílias mais estão precisando. Então, a Chapecoense, para isso, mobilizou uma quantia em dinheiro e faz aportes mensais a essa fundação. Comprou uma sala comercial, onde ela pode funcionar. E o maior desafio agora é colocar essa fundação em pleno funcionamento, para que a gente consiga realmente conquistar todo o potencial que essa fundação pode alcançar para atender os familiares nesses quatro pilares.

O clube também possui um convênio, realizado com a Abravic, que é também uma associação criada para atender aos familiares das vítimas, pelo qual também faz aportes mensais com o objetivo de minimamente auxiliá-los na sua reestruturação.

Então, em acuradíssima síntese, esses foram alguns dos esforços empreendidos pelo clube para que fosse possível essa reaproximação com as famílias.

Quero agradecer a oportunidade em nome da Chapecoense.

Permanecemos à disposição para eventuais apontamentos.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos as colocações do Dr. Thiago.

Antes de passar a palavra para a Dra. Suzana, eu convido já para fazer parte da Mesa, até pelo adiantado da hora - vou dar mais cinco minutos para cada um -, o Sr. Claudio Ianelli, Subintendente de Ação Fiscal da Anac, e o Sr. César Neves, Coordenador-Geral de Monitoramento de Conduta da Superintendência de Seguros Privados (Susep).

Com a palavra...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - A Susep é vinculada a quem?

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** (*Fora do microfone.*) - Ao Ministério da Economia.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Mas já foi da Justiça?

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** (*Fora do microfone.*) - Não, não...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sempre foi da Economia?

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** (*Fora do microfone.*) - Era da Fazenda, agora é da Economia.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Com a palavra, a Dra. Suzana...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sr. Presidente, eu queria retificar, então, a minha sugestão para o Ministério da Economia, porque o IRB foi privatizado, hoje é uma instituição privada, não é? Não existe mais.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Perfeitamente. Está retificado.

Com a palavra a Dra. Suzana. Peço brevidade pelo adiantado da hora.

**A SRA. SUZANA SOARES MELO** - Bom dia... Boa tarde a todos.

Inicialmente, eu gostaria de expressar o nosso apoio e solidariedade. Meu nome é Suzana Soares Melo, sou advogada do escritório Cavallazzi, Andrey, Restanho & Araujo, e nós representamos a Chapecoense e algumas famílias em busca da realização de reparação na Justiça, tanto aqui no Brasil quanto na Colômbia.

Nós gostaríamos então de, já expressando essa solidariedade, falar da importância do trabalho que vem sendo feito, um trabalho conjunto da Chapecoense com a Afav-C, de que temos aqui as representantes, a Fabienne e a Mara, Presidente e Vice-Presidente, que têm feito um trabalho muito importante nessa construção da busca da verdade e das provas para fazer frente ao processo judicial, e a Chapecoense também, em conjunto com todo esse processo.

A partir disso, nós reunimos, então, elementos de prova para buscar a reparação, tanto aqui no Brasil, em busca de uma indenização perante as autoridades bolivianas - estamos falando aqui de DGAC e Aasana, que são os órgãos responsáveis pela aviação civil na Bolívia - e também de uma ação de reparação perante o seguro, que é a Bisa Seguros, e a companhia aérea LaMia. Então, nós temos uma ação de reparação, que tramita na Comarca de Chapecó, representando então a Chapecoense e algumas das famílias, e essa ação vai entrar em um momento importante, que é justamente a questão relacionada a uma audiência de conciliação para posterior emissão de carta rogatória e apresentação de defesa.

É importante salientar aqui justamente a relevância deste momento, em que há autoridades presentes, e que é importante a gente ter uma reunião de esforços, inclusive, para a realização da segunda audiência, que já está agendada, com a participação de autoridades internacionais inclusive, para que tenham essa oportunidade, inclusive, de se comprometer perante os familiares e as vítimas para a solução do caso.

Além dessa ação no Brasil, também, por intermédio de advogados locais, houve ajuizamento para a Chapecoense e para as famílias de uma ação de reparação de danos perante as autoridades da Colômbia - a gente está falando aqui da Aerocivil e também da seguradora da própria Aerocivil na Colômbia. É uma ação que teve uma audiência prévia de conciliação, em que não se obteve êxito e, portanto, mais uma vez ressalto a importância aqui da confluência de esforços para que se chegue à realização da justiça efetiva nesse caso. Já foi há quase três anos o acidente, e a gente está em busca da responsabilização das autoridades, dos responsáveis pelo acidente aéreo.

Então, eu gostaria de agradecer a oportunidade e salientar a importância deste momento em que todos estamos aqui imbuídos do mesmo propósito, de buscar a justiça aos familiares, representados aqui pela Mara, pela Fabienne e pela Dhayane, que estão aqui presentes. A gente agradece essa participação e, na verdade, a todos os familiares e sobreviventes desse trágico acidente.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos as colocações da Dra. Suzana.

Para que V. Exas., Srs. Senadores, possam estar cientes, bem como os demais participantes, nós recebemos pelo Portal e-Cidadania alguns questionamentos.

Da Mirian Nunes, de São Paulo: "O Estado tem algum tipo de responsabilidade sobre este acidente?". Algum advogado que puder responder, na hora das respostas, manifeste-se.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Então, fica você com essa pergunta.

Anadjena Gomes, do Ceará: "Esse tema requer urgência. Os familiares das vítimas precisam de respostas e providências". Apenas uma constatação.

Cícero Avelar, de Minas: "O que pode ser feito para acelerar o processo de indenização para as famílias [que sofrem]?".

Renato Nery, Pernambuco: "Que haja o amparo devido aos familiares".

Thony Ricardo, de Minas Gerais: "A realidade é que depois de tanto tempo [...] [as] pendências indenizatórias [precisam ser resolvidas]. Além de [...] falta de respeito com a família, fere a dignidade deles".

Ezequiel Amorim, de São Paulo: "Familiares precisam de [uma] resposta rápida".

Eu fiz questão de ler isso agora para que vocês observem que o Brasil todo está irmanado nesse mesmo objetivo que a gente. Diversos locais, diversas regiões.

Com a palavra o Dr. Cláudio.

V. Sa. dispõe de cinco minutos.

**O SR. CLAUDIO BESCHIZZA IANELLI** - Bom dia a todos.

Exmo. Sr. Senador Nelsinho Trad, Presidente, por meio de quem cumprimento toda a Mesa, Exmos. Srs. e Sras. Senadoras presentes, todos os familiares, todos os presentes, muito bom dia - boa tarde já.

Primeiramente, eu gostaria de deixar claro que a Anac se solidariza neste momento com todos os familiares das vítimas do acidente.

Uma coisa sobre a qual eu também gostaria de fazer uma consideração neste momento é que no Brasil nós temos duas autoridades de aviação civil, Presidente: nós temos o Comando da Aeronáutica e a Anac.

O Comando da Aeronáutica é responsável pelo controle do espaço aéreo, ou seja, a aprovação dos planos de voo não é competência da Anac, é competência do Comando da Aeronáutica. A Anac, sim... A competência da Anac é regular toda a operação da aeronave.

É importante colocar isso, principalmente aos senhores familiares que estiveram, por exemplo, nos Estados Unidos, vendo isso lá. O FAA, que é a agência americana, controla... Lá não existe essa divisão. É uma única agência que controla tanto o espaço aéreo quanto a operação das aeronaves. Só estou colocando isso porque, quando se questiona por que o controlador de voo no Brasil não adotou este ou aquele procedimento, não é a Anac que vai poder responder a essa questão. Essa

questão tem que ser respondida pelo Comando da Aeronáutica, que é quem faz toda a parte de controle do espaço aéreo. Isso é só para a gente pontuar as responsabilidades de cada setor.

Rapidamente, eu gostaria de dizer que a Anac não autorizou o voo em questão. A Anac não autorizou; nesse momento, por uma decisão, foi pego um voo comercial, foi tomado um voo comercial até a cidade de Santa Cruz de La Sierra; e lá, em Santa Cruz de La Sierra, foi tratado o voo *charter*. Então, como já foi dito aqui "n" vezes, as autoridades competentes para tratar desse assunto... Não é uma questão de se eximir de qualquer responsabilidade, mas é uma questão de separação de responsabilidades, de atribuir responsabilidades a quem de direito. Esse voo nasceu na Bolívia, então a autoridade boliviana e a autoridade colombiana, porque é o destino, teriam que fazer, como foi dito aqui, todas as checagens, com todas as responsabilidades.

Eu quero dizer a vocês também que no Brasil nós temos uma regulação que trata de assistência às vítimas de acidentes, e ela está passando por uma reformulação. Inclusive, no final do ano passado, em novembro de 2018, nós fizemos um seminário internacional, em que estiveram presentes autoridades americanas e europeias...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CLAUDIO BESCHIZZA IANELLI** - ... e também houve a presença de algumas associações de famílias de vítimas, que trouxeram contribuições para nós melhorarmos o nosso documento, a nossa regulação.

Essa regulação, depois dessas melhorias que nós vamos fazer e aprimoramentos, será submetida a consulta pública, com a qual toda a sociedade brasileira poderá contribuir.

É isso. Eu queria... É um momento muito difícil. A minha área é que cuida dessa regulação, que trata da assistência às vítimas. Nós fizemos já simulações com seis companhias no Brasil da aplicação do Plano de Assistência às Vítimas. Essa ação é inédita no mundo. Nós estivemos na Icao. Nós fazemos parte de um grupo de trabalho, e o Brasil foi até elogiado por tomar essa atitude de fazer as simulações do Planos de Assistência às Vítimas.

Presidente, era isso que eu tinha para dizer.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos as colocações do Dr. Claudio.

Eu determino à nossa assessoria técnica que insira na lista dos próximos convidados, convocados, o Comando da Aeronáutica, para nós esclarecermos essas dúvidas.

Com a palavra o Dr. César Neves.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Obrigado.

Boa tarde a todos.

Obrigado pelo convite, Senador Nelsinho Trad.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Apenas pelo adiantado da hora, V. Sa. dispõe de cinco minutos.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Sim.

Cumprimento os Senadores presentes: Esperidião Amin e Senadora Leila.

Eu sou Coordenador-Geral de Monitoramento de Conduta da Susep (Superintendência de Seguros Privados), uma autarquia que fiscaliza as seguradoras, as resseguradoras brasileiras e as entidades de previdência. Então, o que a gente faz é supervisionar e regular.

Nesse contexto, eu ouvi todos. Sou o último a falar. Então, eu queria esclarecer a diferença entre o seguro de vida e o seguro de responsabilidade civil. A minha maior contribuição aqui seria esse esclarecimento.

Primeiro, vou dizer que o seguro de vida quem contrata são os próprios passageiros, eles têm seus seguros de vida ou a empresa contratou para eles; no caso de jogadores, a CBF. Então, as seguradoras estavam no Brasil, são seguradoras brasileiras. E resseguradores brasileiros. Esses seguros foram pagos.

O que é o seguro de responsabilidade civil, que está sendo questionado, que está sendo discutido? Agora vou falar de uma maneira geral e depois falarei um pouco do seguro no Brasil, rápido.

O seguro de responsabilidade é para proteger o segurado contra ações judiciais de reparação de perdas, sejam elas pessoais ou corporais, ou perdas materiais. Então, na verdade, o segurado, nessa operação, em que não havia nenhuma seguradora brasileira, ou ressegurador brasileiro, ou *broker*, ou corretor brasileiro, era a LaMia.

Então, a LaMia contratou uma proteção baixa, muito baixa para os padrões internacionais, para protegê-la contra ações judiciais no caso de ocorrência de um evento gerador, que é queda ou abaloamento, um acidente.

A proteção é contratada para que no momento do acidente... As vítimas, com todo direito, entram na Justiça e têm o seu direito assegurado pela justiça, a companhia seguradora paga até o limite da cobertura e o que superar o limite... Vamos supor que a indenização para uma determinada vítima o juiz determinou que seria - ou um acordo judicial - um milhão. Se a cobertura é de 40 mil, a seguradora paga 40 mil, e a responsabilidade, a outra responsabilidade, um milhão menos 40 mil, é da própria empresa. Seguro de responsabilidade civil no mundo inteiro funciona assim. Então, não há que se falar em responsabilidade de nenhuma empresa supervisionada pela Susep.

Quando a gente está ouvindo falar em Tokio Marine como resseguradora, é uma resseguradora - pelo que eu pude entender - em Londres. Nós temos a Tokio Marine operando no Brasil, uma seguradora, uma S.A. brasileira, que não assumiu esse risco.

Então, dentro da apólice - agora não tenho detalhes dessa apólice -, a Tokio Marine, dentro do risco que foi passado a ela numa operação de resseguro, se estivesse coberto esse evento no contrato, ela teria que pagar a indenização às vítimas até o limite da importância assegurada.

No Brasil, nós temos um seguro obrigatório. Então todas as empresas aéreas brasileiras têm que contratar o seguro que se chama Reta.

*(Soa a campainha.)*

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - É um seguro obrigatório cuja resolução a gente alterou agora de 2017. Os valores são baixos desse seguro obrigatório. Agora, esquecendo esse acidente, no Brasil, nas operações dos voos no Brasil, a importância assegurada, o capital assegurado é apenas de 40 mil obrigatórios. Só que o que as grandes empresas brasileiras fazem? Elas contratam o obrigatório, porque é lei, é óbvio, e elas contratam o facultativo com apólices bem maiores.

Por exemplo, se recordarmos os acidentes da Gol e da TAM, as apólices da Gol e da TAM eram muito grandes, os acordos judiciais foram feitos e quem pagou dentro da apólice foram as empresas responsáveis. É claro que as empresas - grandes empresas - se protegem e contratam seguros a maior, mas uma pequena empresa poderia muito bem só voar com Reta, com 40 mil por passageiro. E aí, numa ação judicial, se o juiz determinasse um milhão, a diferença ficaria para quem foi o responsável. A seguradora não é responsável, ela só garante uma parte daquela responsabilidade. É só para esclarecer. Estou aqui para... Sempre podem surgir dúvidas, operação de seguro é complexa, ainda mais um seguro de responsabilidade civil.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Só uma perguntinha, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Com a palavra, Senadora Leila.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - César, nós estamos falando de uma queda no contrato que foi de 300 milhões para 25. É isso? Não existe um teto? Como isso acontece?

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Como é essa negociação internacional, não é?

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Isso, porque nós estamos falando de uma queda drástica de 300 milhões para 25 milhões.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Eu não conheço a legislação boliviana. Então, não sei qual é o valor do limite de voo na Bolívia, qual é o limite por passageiro.

**O SR. ABEL DIAS** - Presidente, posso responder?

Justamente sobre isso, vou ajudar a complementar sua resposta.

Nessa questão, o seguro, os 25 mil cumprem com a legislação igual ao Reta no Brasil, é muito baixo.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - É muito baixo.

**O SR. ABEL DIAS** - O que a Senadora pergunta é se esse seguro era de 300 e veio para 25. Sim, desde 2012, esses sinistros, essas apólices são negociadas a US\$300 milhões a cobertura de RC, justamente o que o César comentava, essa cobertura que cobre a responsabilidade da empresa, e, em 2015, a LaMia deixa de pagar essa apólice, tem problemas na renovação e a corretora Aon consegue negociar uma apólice de 25, menos de 10% da apólice.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - O que ele falou é que o seguro obrigatório seria de 25, então, pela lei boliviana, eles tinham a cobertura obrigatória. Só que uma companhia séria entende que 25 é muito pouco e vai buscar fora.

Quando se busca um seguro desses fora, você coloca o seguro... Primeiro, você precisa de uma seguradora, e a seguradora era a Bisa. Provavelmente ficou com um risco muito baixo, e eles colocam, chamam um corretor, um *broker*, para colocar

fora do país, porque, mesmo no Brasil, as grandes resseguradoras... O IRB, que é um grande ressegurador, também vai ficar com uma parte pequena, mas imaginem na Bolívia.

Então, vai se buscar onde? Normalmente, no mercado londrino.

O mercado londrino, vendo a situação da LaMia, vendo todo esse passado que eu acompanhei aqui, nas discussões, falou: "Esse risco eu não aceito". Uma resseguradora não precisa aceitar o risco. Uma seguradora também não. Ele falou: "Esse risco eu não aceito. Só aceito até o limite da lei: 25 milhões".

Então, quem assumiu o risco?

Quem assumiu o risco foi a LaMia. Assumiu o risco de voar com aquele limite de 25 milhões. Se ocorresse um evento, ela teria que arcar com a diferença. Se todas as perdas fossem superiores a 25 milhões, a LaMia sabia que deveria arcar com a diferença.

**O SR. MARCEL CAMILO** - Só corroborando com a Senadora Leila, eu acho que a maior informação aqui é assim: o próprio especialista em seguro disse que o *rate* brasileiro é de R\$40 mil. Nós não estamos falando de US\$25 milhões. Esses R\$40 mil vezes 180 pessoas, dentro de uma aeronave, não chegam a R\$25 milhões!

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - É verdade.

**O SR. MARCEL CAMILO** - Não chegam a R\$25 milhões! E nós estamos discutindo como se essa mudança, de 300 para 25, fosse uma catástrofe! Catástrofe é o *rate* brasileiro, que é de 40 mil!

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Isso está na Lei 7.565, de 1986.

**O SR. MARCEL CAMILO** - Não importa. Eu quero que o senhor entenda que eu não estou discutindo. Lógico que é uma lei. E é uma lei que prevê R\$40 mil!

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Também concordo com o senhor.

**O SR. MARCEL CAMILO** - E, aí, nós estamos discutindo R\$325 milhões, dentro do que não é suscetível, dentro de uma situação que... E volto a repetir: o senhor está dando a explicação do seguro e da responsabilidade civil perfeitamente. O problema aqui é que a gente já transcendeu a responsabilidade civil. Nós estamos transcendendo.

A situação aqui é mais ou menos a seguinte: por que a Aon orientou de 300 para 25? Para fazer o seguro? Por que ela não queria perder o negócio? Esse é o meu questionamento. Esse é o questionamento que eu faço.

Por que que vai se tirar de 325 e se faz com uma companhia que já está em débito? Se não existisse o seguro, não subiria o avião.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Provavelmente por isso, para subir o avião. Então, as leis bolivianas determinaram, e eu não sabia, que os 25 milhões eram o limite, e eles conseguiram colocar - colocar é passar o risco - no mercado internacional o valor suficiente só para o avião subir, porque o mercado internacional, vendo a situação, falou: "Esse risco eu não quero".

**O SR. MARCEL CAMILO** - E o que me surpreende é que no Brasil não são nem 25 milhões: são 40 mil por passageiro!

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - É, nós estamos falando de 40 mil para pais de família, enfim... Estou realmente perplexa.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - São 40 mil para proteger a empresa...

**O SR. MARCEL CAMILO** - Sim, mas é o seguro...

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Mas uma empresa que tem milhões? Eu vou ter que proteger uma empresa que tem milhões?

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - É o teor do... Não sou eu que estou falando...

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Desculpe-me. É a empresa que tem que se responsabilizar por vidas, porque ela é que está encarregada de oferecer um trabalho.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Como é que é o processo? A Justiça determina a indenização. Quando a Justiça determina a indenização, quem paga? A seguradora, até o limite da importância segurada. E, quanto ao que passar da importância segurada, paga quem é o responsável pela ação, quem causou o problema, que é o próprio segurado. Agora, quanto ao valor e repensar isso, eu concordo com a senhora. Essa lei é de 1986.

**O SR. THIAGO DEGASPERIN** - Presidente...

(*Soa a campanha.*)

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Neste momento, eu queria introduzir o que nós fizemos na semana passada: nós abrimos o mercado brasileiro para investidores internacionais, quer dizer, nós flexibilizamos isso também?

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Todos teriam que ficar no limite...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Nós fizemos.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - ... que é baixo.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - É, vamos ter que repensar isso aí.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Ou seja, as consequências de cada decisão política legislativa...

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Tudo correndo...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Tudo corrido, sem avaliação dos impactos... Olha... Há um pensamento do Morris West do livro *As Sandálias do Pescador* que sempre me assustou: uma das formas mais sutis de corrupção é não avaliar as consequências de cada decisão que se toma. Eu acho que nós temos que avaliar essa também.

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - César, com licença, eu gostaria de fazer uma participação aqui.

É claro que, como leiga - eu não entendo nada disso -, o que nós sabemos é que, em um determinado momento, a LaMia comunica à AON que estava começando a transportar times de futebol. Então, pelo que eu entendo, de maneira leiga, isso é agravamento de risco. Portanto, a AON concorda em continuar transportando - ou melhor -, em começar a transportar times de futebol com esse valor muito abaixo do que seria o ideal...

(*Intervenção fora do microfone.*)

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - ... o razoável. Exatamente. Muito obrigada.

Eu acredito, de forma leiga... Eu não consigo imaginar como um *broker*, que tem o papel de fazer... Ele está vendendo um produto. Se ele vende um produto, ele tem que ser responsabilizado por isso, porque, além de não haver - não existe - um limite para pagar as indenizações, ainda se fixar um valor muito abaixo do que era praticado e ainda assim com um agravamento de risco do transporte de times de futebol. Eu fico imaginando se, por acaso, esse avião tivesse caído - em vez de o Mário Sérgio estar lá dentro - com o Messi, o que seria?

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Eu vi pouco o Mário Sérgio jogar, mas ele era craque. São épocas diferentes, mas a gente tem que fazer a menção aqui. O Messi é craque, e o Mário Sérgio também...

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Mas, César, não... O que eu estou querendo dizer é o seguinte...

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Agora, dentro da operação...

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Eu estou querendo dizer do valor do Mário Sérgio morto. Eu não estou querendo falar do Mário Sérgio vivo, porque ele já não está mais.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - ... eu imagino que a comunicação foi feita, porque, como se fala, é comum. A comunicação agora é trazer para o Brasil. Se a gente aumenta o risco, altera o risco, tem que comunicar à seguradora. Eu comunico à seguradora que eu aumentei meu risco, e, se houver um corretor, este comunica à seguradora, que diz: "Aceito", ou não. Mas o que aconteceu neste caso? O risco, de verdade - indo para uma responsabilidade civil cujo limite é de 25 milhões ou de 40 mil no Brasil, da empresa, da seguradora, da Bisa ou da Tokio Marine -, não aumentou, porque a importância segurada não aumentou. O que aumentou, de verdade, foi - e eu poderia ter orientado...

O AON como *broker* da operação, a gente não tem como saber se ele orientou ou não... Ela teria que... À empresa, à LaMia... E dizer: "LaMia, o risco da Tokio não aumentou em nada, porque está limitado a 25, o que aumentou foi o seu risco".

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Mas, César, nós temos *e-mails* que comprovam isto, estou errada? Nós temos *e-mails* que comprovam essa negociação.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Que tentaram aumentar, e não conseguiram.

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Não, na verdade, não foi isso. A LaMia pede para que seja feita uma negociação razoável e diz para a AON que, a partir daquele momento, eles estavam com um novo cliente, eles estavam começando um novo perfil de cliente, estavam começando a transportar times de futebol e as coisas continuaram da mesma forma.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Muita irresponsabilidade da LaMia de, com esse seguro nesse valor, assumir esse tipo de risco. Então...

**O SR. THIAGO DEGASPERIN** - César, permita-me. O que a Mara está dizendo é que a LaMia avisou a AON. E a AON disse: "Não vejo problema em continuar com essa apólice de seguros transportando jogadores de futebol".

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Se foi feito isso, foi mal orientada.

**O SR. THIAGO DEGASPERIN** - Foi. Foi isso que falaram.

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - É, aí eu não disse: "Não vejo problemas". Isso é força de expressão do Thiago, é claro, porque nós estamos aqui numa conversa coloquial. Mas ela disse, ela fechou com US\$25 milhões, sabendo que a LaMia estava começando a praticar o transporte de times de futebol.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - É, se ela orientou desse jeito, realmente, como *broker*, ela era representante do segurado, ela orientou muito mal o segurado.

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - É justamente por isso que eu fiz questão de que nós prestássemos atenção a esse detalhe, porque esse detalhe não é um detalhe, isso é importantíssimo. Ele era um prestador de serviços, ele estava vendendo um produto.

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - Eu não sei qual é a companhia que leva a Seleção Brasileira. É claro que a companhia que leva a Seleção Brasileira não tem um capital segurado de 40 mil por pessoa, ela contratou esse obrigatório, porque está na lei. Então, 40 mil não é nada, ela tem aqui, por exemplo, o total/ano dessa apólice da maior seguradora brasileira dá R\$8 milhões de prêmio. Prêmio é o que se paga para a seguradora, o capital segurado é muito maior.

Se a gente for no facultativo, essa mesma empresa que é a Mapfre já tem 100 milhões, quer dizer, é muito maior o prêmio quanto a essa segurada, é muito maior no facultativo brasileiro. Então, as grandes empresas brasileiras contratam esse facultativo. Esse obrigatório para uma grande empresa, para a empresa responsável, para uma empresa bem orientada não é nada, isso é só para cumprir uma lei de 1986. "Tá, vamos cumprir a lei de 1986, porque eu acho que os senhores estão certos de pensarem na lei?".

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. CÉSAR DA ROCHA NEVES** - É, cumpre, e aí, ela, por si só, por ser uma empresa que quer proteger os seus acionistas com outras perdas futuras, ela contrata um seguro de responsabilidade civil.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Bom, agradecemos as considerações.

Passo, conforme o combinado, rapidamente a palavra à Dra. Suzana para responder a Mirian, porque foi a única pergunta que carece de resposta nessa primeira participação do e-Cidadania, Mirian Nunes, de São Paulo: "O Estado tem algum tipo de responsabilidade sobre esse acidente?".

**A SRA. SUZANA SOARES MELO** - Bem, Mirian e todos os demais, esta audiência pública está mostrando justamente a investigação num radar de possivelmente todos os envolvidos em relação a esse assunto.

Então, como foi bem colocado aqui, não há ainda 100% de todas as respostas acerca das pessoas e das autoridades envolvidas nesse acidente aéreo. Como foi colocado, um avião cai por inúmeras causas confluindo no mesmo momento. Já foram identificadas responsabilidades das autoridades bolivianas, colombianas, e se busca o reconhecimento pela Justiça, e estão sendo investigados, então, todos os demais responsáveis a respeito desse fato.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos à Dra. Suzana.

Apenas para registrar:

Deyse Cristyna, de Rondônia: "Como a empresa boliviana será responsabilizada?" - nós estamos buscando isso;

Matheus Souza, do Rio Grande do Norte: "Levando em consideração a legislação trabalhista, não há como afastar a responsabilidade do Chapecoense quanto aos seus empregados." - isso já foi respondido pelos advogados, que estão fazendo jus às suas responsabilidades;

Keline Davi, de Santa Catarina: "Por que a culpa caiu sobre o Chapecoense, pagando indenizações [...], e o governo boliviano, que liberou o voo, e a LaMia, estão isentos?" - estamos buscando reparar isso também;

Danilo Mendes, do Distrito Federal: "As famílias precisam ser indenizadas, nem que seja pela CBF.";

Grasiela Morai, da Bahia: "Como o Estado pode resolver essas pendências?" - já foi respondido;

Lígia Leonardo: " [...] Culpar o Estado por todos os problemas [...]. Inacreditável." - é uma constatação que ela fez;

Luiz Fernando de Oliveira, de Pernambuco: " A tragédia afetou as famílias das vítimas muito mais do que [...] [o próprio clube]. Justiça deve ser feita!" - que é o que nós estamos buscando.

Bom...

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Sr. Presidente, com relação a esse questionamento do nosso internauta, eu gostaria de perguntar aos representantes do Chapecoense com relação à CBF, a todos aí que puderem responder, porque nós estamos falando de uma equipe do Brasil - é claro, a Chapecoense estava representando o País em uma competição sul-americana.

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - A CBF tem um seguro de dez salários na carteira de cada atleta que participa da competição da Série A e Série B, patrocinadas por ela.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Certo.

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - E isso aí, a CBF, imediatamente, logo após o acidente, honrou com essa parte. Essa é parte que nós...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Dez salários?

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Dez salários. Por exemplo, se o jogador ganha R\$100 mil, o seguro vai pagar R \$1 milhão para aquele atleta; são dez vezes o valor do salário. Já a Chapecoense, não; a Chapecoense tinha um seguro adicional. Como poucos clubes têm isso aí, ela tinha um de 30 vezes o valor do salário, inclusive 13º salário; a Chapecoense tinha. Mas a Chapecoense, por ser um time pequeno, e por uma precaução que nós tínhamos...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Eu não encontrei até agora... Porque as pessoas que contrataram isso aí, Senadora, não estão mais aqui para nos responder. Então, há algumas perguntas que eu também me faço e para as quais eu estou buscando as respostas e não consigo achar porque as respostas foram com elas.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Foram com elas. Certo. E eu pergunto ao senhor: o senhor acha que a CBF poderia ajudar mais no caso...

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Poderia, poderia.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Nós estamos falando da Chapecoense, como o senhor falou. E eu fui atleta e sei que...

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Pela arrecadação que eles fazem...

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Exatamente. Não poderia a CBF neste momento ser solidária? Até porque, pelo que eu percebo, e estamos aqui com os parentes e com as pessoas envolvidas, está muito nas costas da Chapecoense.

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Poderia. Entre poderia e deveria a diferença é muito grande.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Sim! Não estou tirando a responsabilidade da Chapecoense...

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Com licença...

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Só um minutinho, só para concluir.

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Não, e nós não estamos fugindo da nossa responsabilidade também.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Isso, mas, como instituição que rege o futebol brasileiro, pelo porte...

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E o time estava representando o Brasil.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Isso.

... e pela força que a CBF tem até em termos econômicos... Nós sabemos o que é um campeonato brasileiro, nós sabemos os patrocínios que a CBF tem, porque, enfim, isso aqui não é... Todo mundo sabe!

Faça um clamor à CBF para que olhe com carinho essa situação, porque as famílias... Inclusive o que estamos vivendo aqui é uma questão diplomática, é uma questão diplomática, puramente diplomática. Nós já entendemos o nosso papel com relação à agência reguladora, a Anac, às seguradoras, com relação a 40 mil... Estou perplexa. Temos que ver isso aqui na Casa em outro momento, na lei. Mas o objeto desta audiência é o desastre, são os atletas.

Como eu falei, fui atleta, sou atleta, e, como eu falei, esses atletas entregaram a vida deles... Eles estavam ali treinando, trabalhando, representando uma equipe, representando o País e entregaram essa questão administrativa, que não era da alçada deles, para as pessoas, para os gestores, para as agências, enfim, para as pessoas que estavam envolvidas para levá-los até lá para competirem, porque eles cobrados dentro do campo.

Então, o que eu questionei, o que eu falei aqui é justamente isto: que nós não podemos nos eximir. Como é uma questão diplomática, esta Casa tem que agir. Nós temos que, de fato, agir como representantes do Governo brasileiro inclusive. O Presidente tem que estar junto. O Executivo tem que estar, mas nós temos aqui, como Senado, que trabalhar nesse sentido para buscarmos ajudar. São 31 meses sem resposta!

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - E até agora só quem tirou dinheiro do...

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - A Chapecoense.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Apenas uma consideração.

Determino à assessoria técnica que inclua no rol dos próximos convidados convocados a CBF.

**A SRA. FABIENNE BELLE** - Só fazendo um parêntese ao que o Cesair falou, a CBF pagou os seguros referentes aos jogadores. Não foram todas as famílias que receberam.

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Não. Só os jogadores. Repórteres, comissão técnica e o resto que estava no avião não receberam. Só quem tinha vínculo com o clube como jogador.

**A SRA. FABIENNE BELLE** - E também eu queria colocar a Conmebol nesse comentário da Leila, porque eles eram responsáveis por organizar a competição. Então, nós não podemos olhar só a CBF.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Já convocamos a primeira vez e vamos convocar a segunda vez a Conmebol.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Uma pergunta: e as emissoras às quais os jornalistas... Ali havia jornalistas, e eu gostaria de saber também, sobre esses jornalistas que representavam essas instituições, como foi o tratamento às suas famílias. Alguém pode responder, por favor?

**O SR. CESAIR BARTOLOMEI** - Algumas famílias...

Mara, depois tu me corrija se eu estiver errado.

O que aconteceu foi o seguinte: algumas famílias de jornalistas propuseram ações, a maioria propôs ações contra suas empregadoras, o seu órgão de imprensa, e algumas, além daquilo, propuseram ações contra a Chapecoense. Então, existem 14 ações - aliás, 15 agora, que entrou uma na semana passada - contra a Chapecoense de responsabilidade civil que estão em tramitação na Justiça comum. Esse será um segundo passo que a Chapecoense vai avaliar e vai verificar se é pertinente ou não, porque nós entendemos que, primeiro de tudo, sem menosprezar qualquer membro da imprensa brasileira ou estrangeira que estava dentro daquele avião, a nossa obrigação maior era com aqueles com quem tínhamos contrato de trabalho. E com esses estamos fazendo acordos e honrando.

**A SRA. MARA REGINA D'EMILIO PAIVA** - Eu gostaria de pedir licença para esclarecer, porque o meu marido foi uma vítima e estava ligado a uma emissora, a uma grande emissora.

O que acontece? Como o Cesair disse, as ações trabalhistas correm completamente separadas das ações cíveis e, possivelmente, das criminais.

Com relação às emissoras, muitas delas não assumiram as suas responsabilidades. Foram liberados... No caso da Fox, foi liberado um seguro. Eu não posso falar muito porque a minha ação está correndo em segredo de Justiça, mas as famílias vão aceitando as indenizações à medida das suas necessidades. Então o que a gente tem que pensar é que todos morreram, mas depois disso você tem que fazer o cálculo do lucro cessante, você tem que fazer o cálculo correto das indenizações, então o que fica muito claro é que, para algumas emissoras, a responsabilidade era da Chapecoense porque contratou o voo, mas na verdade o meu marido morreu trabalhando. Ele não foi passear na Colômbia, ele não resolveu passar férias, ele estava lá trabalhando, assim como os outros funcionários das outras emissoras. Então a gente tem tido uma certa dificuldade para que essas emissoras assumam as suas responsabilidades trabalhistas.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Senadora Leila.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Eu gostaria de fazer um requerimento para avaliarmos os representantes das emissoras que estavam no voo, para a gente convocar também.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Determino à assessoria técnica que faça essa avaliação e me dê as condições para assim proceder.

José Luiz, vamos rever essa questão do seguro ridículo que a aviação no Brasil paga.

Ele é o assessor jurídico das minhas ações, então já está determinado ao vivo aqui.

Pois não.

**O SR. JOSEMEYR OLIVEIRA** - Presidente, desculpe-me, mas eu queria... Primeiro, só para terminar... Eu conversei com a Fabienne ali, e nós vamos, então, terminar agradecendo. Eu, particularmente, agradeço estar aqui desde o primeiro momento, quando conversei com um rapaz do gabinete do Renan Calheiros, o Rangel, que não está presente. Nós ali conversamos, e hoje esse trabalho todo está sendo iniciado. Mas eu queria deixar aqui uma questão, que não é para fazermos nada, mas é importante o que nós vamos falar - eu pedi licença à Fabienne.

Nós recebemos o Ricardo Albacete, a Chapecoense junto conosco, e isso faz uma diferença, porque muita coisa que foi perguntada aqui nós só tivemos acesso porque ele entregou para nós - Afav-C e Chapecoense - toda a história do ano 2012, desde aquelas questões do chinês, etc., ele entregou tudo, e quando ele vai para a Bolívia, e toda a história, Cesair, que envolve a AON, a Bisa e as seguradoras, as antigas seguradoras, nós temos todos os *e-mails*. Nós sentamos com ele nos Estados Unidos e conhecemos o Marco Rocha, o rapaz que era o piloto, na verdade, do Albacete desde o ano 2012, o Quiroga era piloto dessa aeronave desde o ano 2012, e nós temos um farto material. Nós tentamos que a Bolívia e tentamos que a Colômbia entendesse esse material, porque nós achávamos que teria sentido eles entenderem os erros internos deles. Nós perdemos. Nós estivemos com o Cônsul da Bolívia, ele estava saindo de lá, nós estivemos ali, e ele disse para nós: "No momento certo o país vai se envolver", via isso que estamos fazendo aqui agora. Então nós temos isso. Quando o Albacete estiver aqui, nós o convidamos...

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Ele está confirmado na próxima reunião.

**O SR. JOSEMEYR OLIVEIRA** - Quando ele estiver aqui, vai ter a fala dele, mas nós, para conseguirmos entender, pedimos, e ele entregou. E aí foi um trabalho do Abel e outros técnicos, que debulharam essa documentação. Por isso que nós falamos: nós temos a história, é troca de mensagem, é troca de *e-mail*.

Olha, eu quero fazer isto: a partir da agora, nós vamos trabalhar com um time de futebol, e esse time de futebol é um clube pequeno, de uma cidade pequena, então pode ser um seguro pequeno. Há esforços das seguradoras para não deixar os aviões no chão, e todos correram risco, inclusive o próprio Presidente da Bolívia, que, dez dias antes, voou com uma comitiva nesse avião. Por que fomos carimbados? Nós não sabemos. Quis Deus que fosse assim.

Queria agradecer.

Eu pedi a palavra agora, mas é muito importante este início. Nós todos precisamos de muita orientação de Deus para que possamos saber o que fazer com tanto material.

Agradeço à Chapecoense, que nos permitiu - através do Plínio, que não está aqui - fazer uma série de viagens.

Obrigado.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Presidente, eu creio que, para nos organizarmos... O assunto não terminou hoje...

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Não.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - ... temos uma reunião já marcada. A convocação da CBF - ou convite, como se queira -, eu acho, facultaria também que V. Exa. verificasse se alguma outra Comissão Permanente poderia participar, numa reunião conjunta, em função dessa transversalidade de competências que nós estamos chamando.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Sim.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Mas isso é uma coisa para V. Exa. com a assessoria...

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Vamos verificar isso.

**O SR. JOSEMEYR OLIVEIRA** - Senador, só para finalizar.

Tentando responder, deixo uma pergunta no ar, já que esta Comissão vai se estender. O mundo do futebol é um mundo extremamente seletivo e fechado; todo mundo sabe disto: participar de futebol não é fácil. Como essa empresa chega ao mundo do futebol? Esta é a primeira pergunta que eu faço: como essa empresa chegou ao mundo do futebol?

Segunda pergunta que eu faço: quem conseguiu pôr essa empresa para voar com grandes equipes de futebol sul-americanas?

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Conmebol.

**O SR. JOSEMEYR OLIVEIRA** - Então, assim, muito me estranha, muito me estranha desde o começo, Senadora - eu participei desde a terça-feira à noite do acidente -, o seguinte: quem indicou?

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Vai me desculpar, mas essa todo mundo sabe: Conmebol.

**O SR. JOSEMEYR OLIVEIRA** - E, aí, sim: como isso chegou até essas equipes? Quem comunicou? Quem avalizou? Quem disse "voe pela LaMia, que voar pela LaMia é legal, voar pela LaMia é diferente"? Olha só... Não quero me alongar, mas, assim, acho que CBF e Conmebol são imprescindíveis para sabermos de onde vem todo esse tipo de coisa.

*(Intervenções fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Bem, apenas um encaminhamento para todos: nos primeiros 15 dias de agosto nós vamos promover a próxima audiência, porque vamos convocar os embaixadores tanto da Bolívia quanto da Colômbia, e isso requer uma diplomacia, há a necessidade de todo um trato para que possam dar certo todos esses encaminhamentos. Além disso, acato aqui as sugestões dos nobres Senadores Leila do Vôlei e Esperidião Amin.

Queria agradecer as presenças de V. Exas., que nos auxiliaram nos trabalhos, e dizer a todos vocês, em especial aos familiares das vítimas - eu sou uma pessoa muito observadora, sou médico -, que o olhar de vocês é diferente. A gente observa isso. Podem ter certeza de que nós estamos juntos para achar um bálsamo, para que possa suprir um pouco desse sofrimento que vocês carregam no olhar.

Está encerrada a reunião.

**A SRA. LEILA BARROS** (Bloco Parlamentar Senado Independente/PSB - DF) - Só uma coisa, Sr. Presidente. Eu não faço parte desta Comissão. Quero muito agradecer ao senhor o convite e dizer que pode contar comigo, porque essa causa é nossa. Muito grata.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E essa presença, Sr. Presidente, eu queria realçar, porque, mesmo sem integrar a Comissão, certamente a Senadora Leila...

**O SR. ANTONIO ANASTASIA** (Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL/PSDB - MG) - É de grande valia.

**O SR. ESPERIDIÃO AMIN** (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - ... nos traz um exemplo eloquente por si só.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Vivo, não é?

Obrigado.

Está encerrada a reunião.

*(Iniciada às 10 horas e 22 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 08 minutos.)*