

Lei 8666/93. Pode-se discutir a fraude, da alegação da inexigibilidade, mas foi a única das contratações que ainda tentou observar a Lei.

34. Os relatórios citam vários fatores a três fatos:
- a. Acidente – O acidente foi provocado pela explosão do tanque, disso ninguém contesta. O tanque foi colocado na perna, devido a erro de projeto e a negociação comercial.
 - b. A morte dos petroleiros – foi causada basicamente pela falta dos sensores de gás, pela colocação indevida do tanque e pela não classificação como área de risco pelas classificadoras. Isso é erro de projeto, de execução do projeto, das classificadoras, bem como da qualidade das válvulas e vários erros como o defeito da bomba, a falta de back-up e outros fatores já detalhados.
 - c. O afundamento – Este sim foi causado por vários fatores interligados, como falhas de operação, manutenção, erros de projeto, etc. Não foi o afundamento que causou a morte dos petroleiros.
35. Transferir o ocorrido com a P-36 para a quebra do monopólio é querer esconder a sujeira embaixo do tapete.
36. O nobre Relator não considera a contratação da P-36, não inclui a Marítima Engenharia e Petróleo no rol dos culpados, não nomina ninguém, nem diz a que são considerados culpados.
- Por isso, pelos fatos por mim elencados, aliados a fatos omissos, tais como:
- a. Irregularidades na P-34;
 - b. Irregularidades na P-10, objeto de processo no CADE;
 - c. Irregularidades na P-47, onde o processo está vinculado à contratação da P-38 e o desvio do VLCC para o projeto Barracuda/Caratinga, por parte da Marítima Engenharia e Petróleo.
 - d. Irregularidades na contratação de Barracuda/Caratinga, onde a suspeita de benefício à Marítima Engenharia e Petróleo é flagrante;
 - e. A não responsabilização dos depoentes, que aciniosamente mentiram e/ou omitiram a verdade.
- Todos esses fatos, principalmente em respeito às famílias dos 11 petroleiros mortos nos levaram a propor o voto em separado para a apreciação de V.Exas.
- (a) Deputado EDUARDO CUNHA – Vice-Presidente

RELATÓRIO FINAL

E

VOTO

DO VICE-PRESIDENTE DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO INSTITUÍDA PELA RESOLUÇÃO Nº507/2001

**DEPUTADO EDUARDO CUNHA
LÍDER DO PPB**

RELATÓRIO

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – CPI PARA APURAR AS CAUSAS DO ACIDENTE COM A PLATAFORMA P-36 DA PETROBRÁS, LOCALIZADA NA BACIA DE CAMPOS, BEM COMO VERIFICAR AS

CONDIÇÕES DE TRABALHO EM TODAS AS UNIDADES DA PETROBRÁS SITUADAS NO TERRITÓRIO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

(Resolução nº 507/2001)

Membros:

- DEPUTADO PAULO RAMOS – Presidente
- DEPUTADO EDUARDO CUNHA – Vice-Presidente
- DEPUTADO EDMILSON VALENTIM – Relator
- DEPUTADO MANOEL ROSA – NECA – membro efetivo
- DEPUTADO PAULO MELO – membro efetivo
- DEPUTADO LUÍS GOMES – membro suplente
- DEPUTADO ARTUR MESSIAS – membro suplente

ÍNDICE

- 1. Do Conhecimento do Fato
- 2. Da Constituição e Funcionamento da Comissão
 - 2.1 Da Constituição
 - 2.2 Da Composição
 - 2.3 Da Presidência, instalação, eleição do Vice-Presidente e designação do Relator
 - 2.4 Do funcionamento
- 3. Do Prazo
- 4. Da Documentação
 - 4.1 Ofícios expedidos
 - 4.2 Intimações
 - 4.3 Editais de convocação
 - 4.4 Requerimento de prorrogação
 - 4.5 Atas
 - 4.6 Termos de Qualificação
 - 4.7 Documentos recebidos
- 5. Relatório de depoimentos
- 6. Relatório Final e Voto

1. Do Conhecimento do Fato

A Petrobrás é reconhecida a inegavelmente a maior especialista em extração de petróleo em águas profundas. Possui experiência reconhecida internacionalmente. Mas, com a política de desmonte do Estado que vem sendo praticada pelo Governo Federal, a Petrobrás é uma das vítimas que ainda resiste e por isso precisa ser aniquilada.

O acidente não heje ocorrido, não foi o primeiro. Sendo que foi o mais grave e de maior repercussão nacional e internacional, tendo, inclusive, abalado as Bolsas de Valores e influido nas cotações das Ações da Empresa, no Brasil e no exterior, além de outros, o que demonstra a sua importância estratégica.

A política de desmonte do Estado, que, entre outras medidas implantadas na Empresa, apontadas por especialistas, tem contribuído para a ocorrência desses acidentes, são as demissões em massa e a terceirização, inclusive com a contratação de milhares de estrangeiros, em detrimento da mão-de-obra superqualificada existente nos quadros da Estatal, são o atestado dos crimes perpetrados contra a Petrobrás.

O acidente de hoje chocou toda a comunidade nacional e internacional, tendo em vista as vítimas fatais, muitas em estado grave e desaparecidas no mar, além da perda da própria plataforma.

Quanto a plataforma, por ser material, o homem pode reconstruí-la em um ou dois anos, mas as vidas fatais, estas não há como reconstruí-las.

Urge, portanto, que se proceda à uma apuração dos fatos desde as suas origens até o evento do acidente, para que este Poder Legislativo que também tem sua parcela de responsabilidade para com o povo deste Estado, promova através desta CPI, não uma caça as bruxas, mas sim, com o Assessoramento de Profissionais que terá, além da participação dos senhores Parlamentares que a comporão, dar uma contribuição efetiva para a melhoria para a salvaguarda da vida humana e de técnicas de segurança de trabalho.

2. Da Constituição e Funcionamento da Comissão

2.1 Da constituição

A Comissão Parlamentar de Inquérito foi requerida pelo Senhor Deputado PAULO RAMOS, através do Projeto de Resolução nº 687/2001, composta de 05 (cinco) membros e prazo de 90 (noventa) dias para o seu funcionamento.

O Projeto do Resolução recebeu uma emenda do Senhor Deputado EDUARDO CUNHA, na Sessão Ordinária de 22/03/2001, retornando a Comissão da Constituição e Justiça que deu Parecer Favorável e emenda do Deputado, modificando o Artigo 1º - Fica criada CPI - Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar as causas do acidente com a Plataforma P-36 da PETROBRÁS localizada na Baía de Campos, bem como verificar as condições de trabalho em todas as unidades da PETROBRÁS situadas no território do Estado do Rio de Janeiro.

EMENDA DE REDAÇÃO da Comissão de Redação ao Projeto de Resolução nº 687/2001.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



A Ementa do Projeto de Resolução passa a vigorar com a seguinte redação:

Cria a Comissão Parlamentar de Inquérito - CPI, para apurar as causas do acidente com a Plataforma P-36 da PETROBRAS localizada na Bacia de Campos, bem como verificar as condições de trabalho em todas as unidades da PETROBRAS situadas no território do Estado do Rio de Janeiro.

Sala da Comissão de Rescisão, em 29 de março de 2001.
Deputado JOSÉ TÁVORA - Presidente

Foi o Projeto de Resolução assim emendado, aprovado e vai a redação final, na Sessão Ordinária de 29/03/2001.

REDAÇÃO FINAL

Aprovada na Sessão Ordinária de 29/03/2001, do seguinte:

Projeto de Resolução nº 687/2001, QUE CRIA A COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - CPI, PARA APURAR AS CAUSAS DO ACIDENTE COM A PLATAFORMA P-36 DA PETROBRAS LOCALIZADA NA BACIA DE CAMPOS, BEM COMO VERIFICAR AS CONDIÇÕES DE TRABALHO EM TODAS AS UNIDADES DA PETROBRAS SITUADAS NO TERRITÓRIO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

2.2 Da composição

Após indicados pelas respectivas lideranças de seus partidos dos Deputados integrantes, conforme o Parágrafo Único do artigo 23, o Ato "E/GP/N" 223/2001, de 16 de abril de 2001, publicado em 27.04.2000, definiu a composição da Comissão, conforme transcrito abaixo:

ATO "E/GP/N" 223/2001

O Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 20, inciso III, alínea "a" e 24, "caput", do Regimento Interno, RESOLVE:

Designar, para a composição da Comissão Parlamentar de Inquérito, instituída pela Resolução nº 507/2001, como membros titulares, os Senhores Deputados: PAULO RAMOS - PDT - Autor, PAULO ALBERNAZ - PSB, CLAUDECI - PMDB, EDMILSON VALENTIM - PC do B e EDUARDO CUNHA - PPB, e como membros suplentes, os Senhores deputados ARTUR MESSIAS - PP e LUIS GOMES - PTB.

Rio de Janeiro, 16 de abril de 2001.

DEPUTADO SÉRGIO CABRAL
Presidente

ATO "E/GP/N" 246/2001

O Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 20, inciso III, alínea "a" e 24, "caput", do Regimento Interno, RESOLVE:

Designar, para a composição da Comissão Parlamentar de Inquérito, instituída pela Resolução nº 507/2001, como membro titular, o Senhor Deputado: PAULO MELO - PMDB, em substituição ao Senhor Deputado CLAUDECI - PMDB.

Rio de Janeiro, 07 de agosto de 2001.

DEPUTADO SÉRGIO CABRAL
Presidente

ATO "E/GP/N" 256/2001

O Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, no uso das atribuições que lhe conferem os artigos 20, inciso III, alínea "a" e 24, "caput", do Regimento Interno, RESOLVE:

Designar, para a composição da Comissão Parlamentar de Inquérito, instituída pela Resolução nº 507/2001, como membro titular, o Senhor Deputado: MANOEL ROSA - NECA - PSB, em substituição ao Senhor Deputado PAULO ALBERNAZ - PSB.

Rio de Janeiro, 26 de setembro de 2001.

DEPUTADO SÉRGIO CABRAL
Presidente

2.3 Da Presidência, Instalação, Eleição do Vice-Presidente e Designação do Relator

Após vinte e quatro dias do mês de abril de dois mil e um, às onze horas e trinta minutos, na sala número trezentos e onze do Palácio Tiradentes, sede do Poder Legislativo do Estado do Rio de Janeiro, foi realizada a reunião de instalação da Comissão, com o objetivo de eleger o Vice-Presidente e designar o Relator. Em seguida, foi realizada a eleição com a tomada nominal dos votos, tendo sido eleito o Senhor Deputado EDUARDO CUNHA como Vice-Presidente e logo a seguir, o Senhor Presidente designou para ser o Relator da Comissão o Senhor Deputado EDMILSON VALENTIM, o que foi aceito por todos.

2.4 Do Funcionamento

Devidamente instalada e estabelecidas as normas gerais de seu funcionamento, a Comissão realizou (1) uma Reunião de Instalação, 28 (vinte e oito) reuniões ordinárias, 2 (duas) Audiências Públicas, 1 (uma) Investigação Pública e 1 (uma) Reunião de Encerramento.

Foram colhidos 46 (quarenta e seis) depoimentos:

1. DR. FERNANDO LEITE SIQUEIRA - PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO DE ENGENHEIROS DA PETROBRAS. (1º RO)
2. DR. CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT - GERENTE GERAL DA BACIA DE CAMPOS - RJ. (2º e 21º RO)
3. DR. JORGE EDUARDO COSTA DO NASCIMENTO - DIRETOR DE SAÚDE, TECNOLOGIA E MEIO AMBIENTE DO SINDIPETRO - RJ. (2º, 6º, 21º e 24º RO)
4. DR. FERNANDO GUILHERME CASTANHEIRA KASTER - ENGENHEIRO DE EQUIPAMENTOS DA PETROBRAS. (3º RO)
5. DR. FERNANDO PAES DE CARVALHO - TÉCNICO DE CONSTRUÇÕES, MONTAGEM E INSTALAÇÕES DA PETROBRAS. (3º RO)
6. VICE-ALMIRANTE EUCLIDES DUNCAN JANOT DE MATOS - DIRETOR DE PORTOS E COSTAS DA MARINHA DO BRASIL. (4º RO)
7. DR. CARLOS TADEU DA COSTA FRAGA - GERENTE EXECUTIVO DA PETROBRAS. (4º RO)
8. DR. NELSON MOCZYDLOWER - DIRETOR DA HALLIBURTON. (5º e 20º RO)
9. DR. LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO - GERENTE EXECUTIVO DA PETROBRAS. (5º, 22º e 24º RO)
10. DR. JOSÉ CARLOS DA FONSECA - GERENTE GERAL DE SERVIÇOS DO SENPES. (5º, 18º e 22º RO)
11. DR. LUIZ CARLOS SARMENTO LEÃO - CAPITÃO DE CABOTAGEM DA MARINHA MERCANTE. (6º RO)
12. SR. OCTAVIO MARIANO MARINS - AUXILIAR DE APOIO DA ENGETEMAN. (6º RO)
13. DR. JOSÉ DA CANCEIÇÃO DE CARVALHO - OFICIAL SUPERIOR DA MARINHA MERCANTE. (6º RO)
14. DR. LICINIO TERÇO FERREIRA - ASSESSOR DE SALVATAGEM. (6º RO)
15. DR. ROBERTO FERNANDES ORZECZOWSKY - ENGENHEIRO DE EQUIPAMENTOS DA PETROBRAS. (7º e 15º RO)
16. DR. HENIDIO QUEIROZ JORGE - ENGENHEIRO DE EQUIPAMENTOS DA PETROBRAS. (7º RO)
17. DR. JOEL MENDES RENNÓ - EX-PRESIDENTE DA PETROBRAS. (8º e 22º RO)
18. DR. HENRI PHÉLIPPE REICHSTUL - PRESIDENTE DA PETROBRAS. (9º RO)
19. DRA. RENATA BEZERRA CAVALCANTI - CONSULTORA DA HALLIBURTON. (10º RO)
20. DR. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES - DIRETOR EXECUTIVO DA PETROBRAS. (11º e 22º RO)
21. DR. GERMAN EFROMOVICH - DIRETOR-PRESIDENTE DA MARÍTIMA PETRÓLEO E ENG. LTDA. (14º e 25º RO)
22. SR. ANTONIO CARLOS SOBREIRA DE AGOSTINI - ENGENHEIRO DA PETROBRAS. (12º, 17º e 22º RO)
23. SR. ALCEU BARROSO LIMA NETO - EX-FUNÇÃOÁRIO DA PETROBRAS. (12º e 22º RO)
24. SR. MÁRCIO EIRAS MORAES - ENGENHEIRO. (13º e 22º RO)
25. SR. RONNIE VAZ MOREIRA - DIRETOR DA PETROBRAS. (13º RO)
26. SR. SEBASTIÃO HENRIQUES VILARINHO - EX-DIRETOR DA PETROBRAS. (17º, 19º e 22º RO)
27. SRA. HILDA PEREIRA SUZANO - FUNCIONÁRIA DA MARÍTIMA. (18º RO)
28. SRA. SIMONE BRAGA TRIGUEIRO DE OLIVEIRA - FUNCIONÁRIA DA MARÍTIMA. (18º RO)
29. SR. ORLANDO GALVÃO FILHO - EX-PRESIDENTE DA PETROBRAS. (18º, 19º e 22º RO)
30. SR. ALBERTO JESUS PADILLA LIZONDO - VICE-PRESIDENTE DA EMPRESA OPERACIONAL. (20º RO)
31. SR. REYNALDO ROCHA BARROS - 1º VICE-PRESIDENTE DO CREA - RJ. (20º RO)
32. DR. RUI BERFORD DIAS - GERENTE EXECUTIVO DO JURÍDICO DA PETROBRAS. (21º RO)
33. DR. JOSÉ COUTINHO BARBOSA - DIRETOR DE EXPLORAÇÃO E PRODUÇÃO DA PETROBRAS. (21º RO)
34. DR. ANDRÉ LIMA CÔRDEIRO - DIRETOR SUPERINTENDENTE DA PETROBRAS. (22º e 26º RO)
35. DR. PEDRO JOSÉ BARUSCO FILHO - GERENTE DE ENGENHARIA DA PETROBRAS. (23º RO)
36. DR. MALCOLM GEORGE DORRICO - DIRETOR DE PROJETOS DA HALLIBURTON

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



- 37. DR. OTONIEL SILVA REIS - DIRETOR DE EMPREENDIMENTOS DA EMPRESA SETAL (23ºRO)
- 38. DR. RENATO GAZOLA FREITAS DE ANDRADE - GERENTE GERAL - ENGENHARIA I.E. E AP E TRANSPORTE DA PETROBRÁS. (26ºRO)
- 39. DR. HAMILTON PINHEIRO PADILHA JÚNIOR - ENGENHEIRO DA MÁRITIMA PETRÓLEO E ENGENHARIA (26ºRO)
- 40. DR. EDUARDO DUARTE PRADO - ENGENHEIRO DA INTEROIL. (27ºRO)
- 41. DR. SERGIO LAGE - ENGENHEIRO DA INTEROIL (27ºRO)
- 42. DR. DRILMAR JACY MONTEIRO - DIRETOR SÓCIO DA INTEROIL (27ºRO)
- 43. DR. FERNANDO REIS VIANNA FILHO - CONSULTOR DO PRESIDENTE DA PETROBRÁS. (27ºRO)
- 44. DR. JOÃO LUÍS ASSUMÇÃO PHILLIPS - GERENTE COMERCIAL DA SCHAHIN ENGENHARIA LTDA. (27ºRO)
- 45. DR. RIVADAVIA VIEIRA DE FREITAS JUNIOR - ENGENHEIRO DE EQUIPAMENTOS SENIOR DA PETROBRÁS. (27ºRO)
- 46. DR. RODRIGO SILVEIRINHA CORRÊA - SUBSECRETÁRIO DE ESTADO DE FAZENDA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. (28ºRO)

3. Do Prazo

Com duração inicial de 90 (noventa) dias para o seu funcionamento, a Comissão requereu, em 19 de junho de 2001, através do Requerimento nº 442/2001, prorrogação por mais 60 (sessenta) dias. Foi o requerimento aprovado em 27 de junho de 2001. A Comissão encerrou seus trabalhos em 08 de outubro de 2001.

4. Da documentação

4.1. Ofícios expedidos

OFÍCIO CIRCULAR	DATA	DESTINATÁRIO
001/2001	18/04	Comunica transferência de data da Reunião de Instalação e Eleição do Vice-Presidente.
OFÍCIO	DATA	DESTINATÁRIO
01/2001	24/04	Designação do CAI-6 de Secretário de Comissão - Primeiro Secretário da ALERJ.
02/2001	24/04	Solicita Transcrição Taquigráfica da Reunião de Instalação, realizada em 24/04/2001.
03/2001	24/04	Convoca o Sr. FERNANDO LEITE SIQUEIRA, para prestar esclarecimentos.
04/2001	26/04	Solicita Transcrição Taquigráfica da 1ª Reunião Ordinária, realizada em 26/04/2001.
05/2001	26/04	Solicita cópias de documentos ao Sr. Presidente da Petrobrás.
06/2001	26/04	Convoca o Dr. CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT, para prestar esclarecimentos.
07/2001	03/05	Solicita transcrição taquigráfica da 2ª Reunião Ordinária, realizada em 03/05/2001.
08/2001	03/05	Convoca o Dr. ANTONIO LUIZ MENEZES, para prestar esclarecimentos.
09/2001	03/05	Convoca o Dr. CARLOS TADEU DA COSTA FRAGA, para prestar esclarecimentos.
10/2001	03/05	Solicita cópias de documentos ao Dep. Federal LUIZ ANTONIO FLEURY, Presidente da Comissão Externa de Fiscalização e Investigação da Segurança das Plataformas da Petrobrás.
11/2001	03/05	Solicita ao Presidente da FEEMA, para prestar esclarecimentos.
12/2001	03/05	Solicita cópias de documentos ao Sr. Presidente da Petrobrás.
13/2001	03/05	Solicita cópia do Inquérito ao Delegado de Polícia de Macaé.
14/2001	08/05	Convoca o Doutor FERNANDO KASTER, para prestar esclarecimentos.
15/2001	08/05	Convoca o Doutor FERNANDO CARVALHO, para prestar esclarecimentos.
16/2001	09/05	Solicita ao Presidente da Petrobrás, informações.
17/2001	10/05	Solicita transcrição taquigráfica da 3ª Reunião Ordinária, realizada em 10/05/2001.
18/2001	10/05	Convoca EUCLIDES DUNCAN JANOT DE MATOS, Vice-Almirante Diretor, para prestar esclarecimentos.
19/2001	10/05	Convoca o Diretor Executivo da Petrobrás, para prestar esclarecimentos.
20/2001	17/05	Solicita Transcrição Taquigráfica da 4ª Reunião Ordinária, realizada em 17/05/2001.
21/2001	17/05	Solicita providências ao Sr. Presidente da Petrobrás.
22/2001	17/05	Convoca Dr. JOSÉ CARLOS FONSECA, para prestar esclarecimentos.
23/2001	17/05	Solicita providências ao Sr. Presidente da Petrobrás.

24/2001	17/05	Convoca o Dr. LUIZ EDUARDO CARNEIRO, para prestar esclarecimentos.
25/2001	17/05	Solicita providências ao Sr. Presidente da Petrobrás.
26/2001	17/05	Convoca o Doutor NELSON MOCZYDLOWER, para prestar esclarecimentos.
27/2001	17/05	Solicita providências ao Sr. Presidente da Petrobrás.
28/2001	17/05	Convoca o Dr. OCTAVIO MARIANO MARINS, para prestar esclarecimentos.
29/2001	17/05	Convoca o Dr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES, para prestar esclarecimentos.
30/2001	17/05	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
31/2001	17/05	Convoca o Dr. HENRI PHELIPPE REICHSTUL, para prestar esclarecimentos.
32/2001	17/05	Convoca o Dr. LUIZ CARLOS SARMENTO LEAO, para prestar esclarecimentos.
33/2001	17/05	Convoca o Dr. JOSÉ DA CONCEIÇÃO DE CARVALHO, para prestar esclarecimentos.
34/2001	21/05	Convoca o Sr. OCTAVIO MARIANO MARINS, para prestar esclarecimentos.
35/2001	22/05	Convoca o Doutor NELSON MOCZYDLOWER, para prestar esclarecimentos.
36/2001	24/05	Solicita Transcrição Taquigráfica da 5ª Reunião Ordinária, realizada em 24/05/2001.
37/2001	28/05	Convoca o Dr. JOEL MENDES RENNÓ, para prestar esclarecimentos.
38/2001	28/05	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
39/2001	28/05	Convoca ao Dr. HENRIDIO QUEIROZ JORGE, para prestar esclarecimentos.
40/2001	28/05	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
41/2001	28/05	Convoca o Doutor ROBERTO F. ORZECZOWSKY, para prestar esclarecimentos.
42/2001	28/05	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
43/2001	28/05	Convoca o Dr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES, para prestar esclarecimentos.
44/2001	31/05	Solicita Transcrição Taquigráfica da 6ª Reunião Ordinária, realizada em 31/05/2001.
45/2001	31/05	Convoca o Dr. JOEL MENDES RENNÓ, para prestar esclarecimentos.
46/2001	31/05	Solicita documentos ao Sr. Procurador-Geral de Justiça do Estado do Rio de Janeiro.
47/2001	31/05	Convoca o Dr. HENRI PHELIPPE REICHSTUL, para prestar esclarecimentos.
48/2001	06/06	Solicita documentos ao Sr. Procurador-Chefe da Procuradoria da República no Estado do Rio de Janeiro.
49/2001	07/06	Solicita cópias de documentos ao Presidente da Petrobrás.
49A/2001	07/06	Solicita documentos ao Presidente do TRE/RJ.
50/2001	12/06	Solicita Transcrição Taquigráfica da 7ª Reunião Ordinária, realizada em 12/06/2001.
51/2001	12/06	Intima o Dr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
52/2001	12/06	Intima o Sr. HELIO FRANÇA, para prestar esclarecimentos.
53/2001	12/06	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
54/2001	12/06	Convoca o Dr. ALCEU BARROS LIMA NETO, para prestar esclarecimentos.
55/2001	12/06	Convoca a Sra. RENATA BEZERRA CAVALCANTI, para prestar esclarecimentos.
56/2001	12/06	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
57/2001	12/06	Convoca o Sr. RONNIE VAZ MOREIRA, para prestar esclarecimentos.
58/2001	12/06	Intima o Dr. HENRI PHELIPPE REICHSTUL, para prestar esclarecimentos.
59/2001	12/06	Convoca o Dr. ROBERTO F. ORZECZOWSKY, para prestar esclarecimentos.
60/2001	12/06	Intima o Dr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES, para prestar esclarecimentos.
61/2001	12/06	Solicita documentos ao Presidente da Petrobrás.
62/2001	12/06	Convoca o Dr. JOSÉ BARBOSA COUTINHO, para prestar esclarecimentos.
63/2001	12/06	Convoca o Sr. MARCIO EIRAS, para prestar esclarecimentos.
64/2001	12/06	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
65/2001	12/06	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
66/2001	19/06	Solicita Transcrição Taquigráfica da 8ª Reunião Ordinária, realizada em 19/06/2001.
67/2001	19/06	Solicita informações ao Presidente da Petrobrás (documentos).
68/2001	20/06	Solicita Transcrição Taquigráfica da 9ª Reunião Ordinária, realizada em 20/06/2001.
69/2001	20/06	Convoca o Sr. ANTONIO CARLOS SOBREIRA DE AGOSTINI, para prestar esclarecimentos.
70/2001	21/06	Solicita Transcrição Taquigráfica da 10ª Reunião Ordinária, realizada em 21/06/2001.
71/2001	21/06	Convoca o Dr. ALCEU BARROS LIMA NETO, para prestar esclarecimentos.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



72/2001	21/06	Convoca o Dr. NELSON MOCZYDLOWER, para prestar esclarecimentos.
73/2001	23/06	Solicita informações ao Presidente da Petrobrás (documentos).
74/2001	22/06	Convoca o Dr. MÁRCIO EIRAS MORAES, para prestar esclarecimentos.
74 A/2001	27/06	Convoca o Sr. RONNIE VAZ MOREIRA, para prestar esclarecimentos.
75/2001	25/06	Solicita Transcrição Taquigráfica da 11ª Reunião Ordinária, realizada em 25/06/2001.
75A/2001	27/06	Intima o Dr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
76/2001	27/06	Comunica data de Reunião da Comissão ao Presidente da ALERJ no recesso parlamentar.
77/2001	28/06	Solicita informações à Procuradoria da ALERJ, quebra de sigilo telefônico.
78/2001	28/06	Solicita Transcrição Taquigráfica da 12ª Reunião Ordinária, realizada em 28/06/2001.
79/2001	28/06	Convoca o Dr. ROBERTO F. ORZÉCHOWSKY, para prestar esclarecimentos.
80/2001	28/06	Convoca o Dr. NELSON MOCZYDLOWER, para prestar esclarecimentos.
81/2001	28/06	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.

82/2001	29/06	Convoca o Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
83/2001	29/06	Convoca o Sr. EDUARDO NUNES, para prestar esclarecimentos.
84/2001	29/06	Intima o Sr. HÉLIO FRANÇA, para prestar esclarecimentos.
85/2001	29/06	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
86/2001	29/06	Convoca o Dr. JOSÉ BARBOSA COUTINHO, para prestar esclarecimentos.
87/2001	29/06	Convoca o Dr. CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT, para prestar esclarecimentos.
88/2001	29/06	Convoca o Dr. ANTONIO CARLOS PARDALLO, para prestar esclarecimentos.
89/2001	29/06	Convoca o Dr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES, para prestar esclarecimentos.
90/2001	29/06	Convoca o Dr. ANDRÉ CORDEIRO, para prestar esclarecimentos.
91/2001	29/06	Convoca o Dr. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUSTI, para prestar esclarecimentos.
92/2001	29/06	Convoca o Dr. LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO, para prestar esclarecimentos.
93/2001	29/06	Convoca o Dr. JOSÉ CARLOS DA FONSECA, para prestar esclarecimentos.
94/2001	29/06	Convoca o Dr. RAUL CAMPOS, para prestar esclarecimentos.
95/2001	29/06	Convoca o Dr. JORGE EDUARDO COSTA DO NASCIMENTO, para prestar esclarecimentos.
96/2001	29/06	Convoca o Dr. ALBERTO PADILLA, para prestar esclarecimentos.
97/2001	29/06	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
98/2001	04/07	Solicita Transcrição Taquigráfica da 14ª Reunião Ordinária, realizada em 04/07/01
99/2001	04/07	Convoca o Dr. ALCEU BARROSO LIMA NETO, para prestar esclarecimentos.
100/2001	04/07	Solicita Transcrição Taquigráfica da 13ª Reunião Ordinária, realizada em 29/06/01

101/2001	04/07	Solicita Transcrição Taquigráfica da Reunião Ordinária da Audiência pública, realizada em 04/07/01
102/2001	03/08	Solicita Transcrição Taquigráfica da Reunião Ordinária da Audiência pública, realizada em 03/08/01
103/2001	03/08	Intima o Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
104/2001	03/08	Convoca o Dr. NELSON MOCZYDLOWER, para prestar esclarecimentos.
105/2001	03/08	Convoca o Dr. ORLANDO GALVÃO FILHO, para prestar esclarecimentos.
106/2001	06/08	Solicita Transcrição Taquigráfica da 16ª Reunião Ordinária, realizada em 06/08/01
107/2001	06/08	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
108/2001	06/08	Convoca o Dr. RUI BERFORD DIAS, para prestar esclarecimentos.
109/2001	06/08	Convoca o Dr. ROBERTO F. ORZÉCHOWSKY, para prestar esclarecimentos.
110/2001	06/08	Convoca a Dra. CRISTINA FERRAZ RABELLO, para prestar esclarecimentos.
111/2001	06/08	Solicita informações ao Presidente da Petrobrás.
112/2001	06/08	Intima o Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
113/2001	06/08	Intima o Sr. EDUARDO NUNES, para prestar esclarecimentos.
114/2001	06/08	Convoca a Sra. SIMONE, secretária do Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
115/2001	06/08	Convoca a Sra. HILDA, secretária do Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
116/2001	06/08	Solicita providências ao Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.
117/2001	06/08	Convoca para acareação o Sr. JOEL MENDES RENNÓ.
118/2001	06/08	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.

119/2001	06/08	Convoca para acareação o Sr. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUSTI.
120/2001	06/08	Convoca para acareação o Sr. LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO.
121/2001	06/08	Convoca para acareação o Sr. JOSÉ CARLOS DA FONSECA.
122/2001	06/08	Convoca para acareação o Sr. MÁRCIO EIRAS MORAES.
123/2001	06/08	Convoca para acareação o Sr. ANTONIO CARLOS SOBREIRA DE AGOSTINI.
124/2001	06/08	Convoca para acareação o Sr. ALCEU BARROSO LIMA NETO.
125/2001	06/08	Convoca para acareação o Sr. ORLANDO GALVÃO FILHO.
126/2001	06/08	Convoca o Sr. SEBASTIÃO HENRIQUES VILARINHO, para prestar esclarecimentos.
127/2001	06/08	Convoca o Sr. SEBASTIÃO HENRIQUES VILARINHO, para acareação.
128/2001	09/08	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
129/2001	09/08	Solicita Transcrição Taquigráfica da 17ª Reunião Ordinária, realizada em 09/08/2001.
130/2001	09/08	Comunica Audiência Pública ao Sr. Presidente da ALERJ.
131/2001	09/08	Solicita providências ao Presidente da ALERJ.
132/2001	13/08	Suspende o prazo de funcionamento a partir do dia 07/08/2001.
133/2001	13/08	Hábeas Corpus ao Exmo. Sr. Desembargador JOSÉ CARLOS SCHMIDT MURTA RIBEIRO, Relator Especial do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro.
134/2001	17/08	Convoca os Senhores Deputados membros da CPI para a 17ª RO, a ser realizada em 20/08/2001, às 10 horas na sala 311 do Palácio Tiradentes.
135/2001	17/08	Convoca o Dr. ORLANDO GALVÃO FILHO, para prestar esclarecimentos.

136/2001	17/08	Convoca o Sr. ANTONIO CARLOS SOBREIRA DE AGOSTINI, para prestar esclarecimentos.
137/2001	17/08	Convoca o Sr. SEBASTIÃO HENRIQUES VILARINHO, para prestar esclarecimentos.
138/2001	17/08	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
139/2001	17/08	Solicita cópia de Relatório ao Exmo. Procurador-Chefe da República no Estado do Rio de Janeiro.
140/2001	17/08	Convoca o Dr. JOSÉ COUTINHO BARBOSA, para prestar esclarecimentos.
141/2001	17/08	Convoca o Dr. CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT, para prestar esclarecimentos.
142/2001	17/08	Convoca o Dr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES, para prestar esclarecimentos.
143/2001	17/08	Convoca o Dr. ANDRÉ CORDEIRO, para prestar esclarecimentos.
144/2001	17/08	Convoca o Dr. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUSTI, para prestar esclarecimentos.
145/2001	17/08	Convoca o Dr. LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO, para prestar esclarecimentos.
146/2001	17/08	Convoca a Dra. CRISTINA FERRAZ RABELLO, para prestar esclarecimentos.
147/2001	17/08	Convoca o Dr. ORLANDO GALVÃO FILHO, para prestar esclarecimentos.
148/2001	17/08	Intima a Sra. HILDA - Secretária do Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
149/2001	17/08	Intima a Sra. SIMONE - Secretária do Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
150/2001	20/08	Solicita Transcrição Taquigráfica da 17ª Reunião Ordinária, realizada em 20/08/2001.
151/2001	20/08	Convoca o Sr. REYNALDO ROCHA BARROS, para prestar esclarecimentos.
152/2001	21/08	Comunica o reinício dos trabalhos da CPI ao Presidente da ALERJ.
153/2001	20/08	Convoca o Dr. NELSON MOCZYDLOWER, para prestar esclarecimentos.
154/2001	20/08	Convoca o Dr. MALCOLM DORRICO, para prestar esclarecimentos.

155/2001	20/08	Convoca o Dr. ALBERTO PADILLA, para prestar esclarecimentos.
156/2001	21/08	Solicita informações ao Secretário Municipal de Fazenda.
157/2001	21/08	Solicita informações ao Secretário de Estado de Fazenda.
158/2001	21/08	Solicita informações ao Superintendente da Secretaria da Receita Federal.
159/2001	23/08	Solicita Transcrição Taquigráfica da 18ª Reunião Ordinária, realizada em 23/08/2001.
160/2001	23/08	Convoca o Sr. REYNALDO ROCHA BARROS, para prestar esclarecimentos.
161/2001	23/08	Convoca o Sr. MALCOLM DORRICO, para prestar esclarecimentos.
162/2001	23/08	Solicita providências ao Síndico do Condomínio do Prédio da Av. Almirante Barroso, 52.
163/2001	23/08	Solicita informações ao Superintendente da Secretaria da Receita Federal.
164/2001	23/08	Solicita informações ao Secretário de Estado de Fazenda.
165/2001	23/08	Solicita informações ao Secretário Municipal de Fazenda.
166/2001	23/08	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



167/2001	23/08	Intima o Dr. RUI BERFORD DIAS, para prestar esclarecimentos.
168/2001	23/08	Intima o Dr. NELSON MOCZYDLOWER, para prestar esclarecimentos.
169/2001	23/08	Intima o Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
170/2001	23/08	Convoca o Dr. JORGE EDUARDO COSTA DO NASCIMENTO, para prestar esclarecimentos.
171/2001	23/08	Intima o Sr. EDUARDO NUNES, para prestar esclarecimentos.
172/2001	23/08	Intima o Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
173/2001	27/08	Solicita Transcrição Taquigráfica da 19ª Reunião Ordinária, realizada em 27/08/2001.
174/2001	27/08	Solicita providências ao Presidente da ALERJ.
175/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ALCEU BARROSO LIMA NETO.
176/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO.
177/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. JOSE CARLOS DA FONSECA.
178/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. MÁRCIO EIRAS MORAES.
179/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ANTONIO CARLOS SOBREIRA DE AGOSTINI.
180/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. JOEL MENDES RENNO.
181/2001	27/08	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
182/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUST.
183/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ROBERTO FERNANDES ORZEXHOWSKY.
184/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES.
185/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ANDRÉ CORDEIRO.
186/2001	27/08	Convoca o Sr. SEBASTIÃO HENRIQUES VILARINHO, para prestar esclarecimentos.
187/2001	27/08	Convoca o Dr. ORLANDO GALVÃO FILHO, para prestar esclarecimentos.
188/2001	27/08	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
189/2001	27/08	Intima o Sr. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUST, para prestar esclarecimentos.
190/2001	29/08	Solicita cópia de documentos ao Presidente da PETROBRÁS.
191/2001	30/08	Solicita Transcrição Taquigráfica da AUDIÊNCIA PÚBLICA, realizada em 30/08/2001.
192/2001	30/08	Convoca o Sr. MALCOLM DORRIGOTT, para prestar esclarecimentos.
193/2001	30/08	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
194/2001	30/08	Convoca o Sr. PEDRO JOSÉ BARUSCO FILHO, para prestar esclarecimentos.
195/2001	10/09	Intima o Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
196/2001	10/09	Solicita Transcrição Taquigráfica da 20ª Reunião Ordinária, realizada em 30/08/2001.
197/2001	10/09	Solicita providências ao Presidente da ALERJ.
198/2001	10/09	Intima o Sr. RUI BERFORD DIAS, para prestar esclarecimentos.
199/2001	10/09	Intima o Sr. JOSÉ BARBOSA COUTINHO, para prestar esclarecimentos.
200/2001	10/09	Solicita informações ao Secretário de Estado da Fazenda.
201/2001	10/09	Informa realização de investigação pública ao Presidente da ALERJ.
202/2001	10/09	Solicita cópias de documentos ao Presidente do CREARJ.
203/2001	10/09	Convoca o Sr. OTONIEL SILVA REIS, para prestar esclarecimentos.
204/2001	10/09	Convoca o Sr. OMAR RESENDE PEREZ, para prestar esclarecimentos.
205/2001	17/09	Convoca o Sr. ANDRÉ LIMA CORDEIRO, para prestar esclarecimentos.
206/2001	17/09	Intima o Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
207/2001	17/09	Intima o Sr. LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO, para prestar esclarecimentos.
208/2001	17/09	Convoca o Sr. JORGE EDUARDO COSTA DO NASCIMENTO, para prestar esclarecimentos.
209/2001	17/09	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
210/2001	17/09	Convoca o Sr. EVERTON RABELO, para prestar esclarecimentos.
211/2001	20/09	Intima o Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
212/2001	20/09	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
213/2001	20/09	Convoca o Sr. RENATO GAZOLA, para prestar esclarecimentos.
214/2001	20/09	Convoca o Sr. FERNANDO VIANA, para prestar esclarecimentos.
215/2001	20/09	Convoca o Exmo. Sr. RODRIGO SILVEIRINHA CORRÊA, para prestar esclarecimentos.
216/2001	20/09	Convoca o Sr. KAZUHISA HARA, para prestar esclarecimentos.

217/2001	20/09	Convoca o Sr. KOJI HAMANO, para prestar esclarecimentos.
218/2001	20/09	Intima o Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
219/2001	25/09	Convoca o Exmo. Sr. RODRIGO SILVEIRINHA, para prestar esclarecimentos.
220/2001	27/09	Intima o Sr. KAZUHISA HARA, para prestar esclarecimentos.
221/2001	27/09	Intima o Sr. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUST, para prestar esclarecimentos.
222/2001	27/09	Intima a Sra. CRISTINA FERRAZ RABELLO, para prestar esclarecimentos.
223/2001	27/09	Convoca o Sr. DRILMAR MONTEIRO para prestar esclarecimentos.
224/2001	27/09	Convoca o Sr. SÉRGIO LAGE, para prestar esclarecimentos.
225/2001	27/09	Convoca o Sr. EDUARDO PRADO, para prestar esclarecimentos.
226/2001	01/10	Convoca o Sr. FERNANDO REIS VIANNA FILHO, para prestar esclarecimentos.
227/2001	01/10	Convoca o Sr. JOÃO LUIS ASSUMPTÃO PHILIPS, para prestar esclarecimentos.
228/2001	01/10	Solicita informações ao Dr. GERMAN EFROMOVICH, (QUESTIONÁRIO)
229/2001	01/10	Convoca o Sr. ANGELIN PIAO, para prestar esclarecimentos.
230/2001	01/10	Solicita providências ao Presidente da Petrobrás.
231/2001	01/10	Convoca o Sr. RIVADAVIA VIEIRA DE FREITAS JUNIOR, para prestar esclarecimentos.
232/2001	01/10	Convoca o Exmo. Sr. RODRIGO SILVEIRINHA CORRÊA, para prestar esclarecimentos.
233/2001	02/10	Torna sem efeito o ofício CPI Nº 222/2001, que intima a Dra. CRISTINA FERRAZ RABELLO, para prestar esclarecimentos.
234/2001	05/10	Solicita informações ao Presidente da Petrobrás.
235/2001	05/10	Convoca o Sr. SID GUILHERME PEÇANHA VALERIO, para prestar esclarecimentos.
236/2001	05/10	Convoca o Exmo. Sr. RODRIGO SILVEIRINHA CORRÊA, para prestar esclarecimentos.
237/2001	05/10	Convoca o Sr. KOJI HAMANO, para prestar esclarecimentos.
238/2001	05/10	Solicita informações ao Presidente da Petrobrás.
239/2001	05/10	Convoca o Sr. MAURO COUTINHO FERNANDES, para prestar esclarecimentos.
240/2001	05/10	Convoca o Sr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES, para prestar esclarecimentos.
241/2001	08/10	Solicita informações ao Presidente da Petrobrás.

4.2 Intimações

INTIMAÇÕES	DATA	NOMES
OF. 58/2001	12/06	Intima o Dr. HENRI PHELIPPE REICHSTUL, para prestar esclarecimentos.
OF. 60/2001	12/06	Intima o Dr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES, para prestar esclarecimentos.
OF. 75A/2001	27/06	Intima o Dr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
OF. 84/2001	29/06	Intima o Sr. HÉLIO FRANÇA, para prestar esclarecimentos.
103/2001	03/08	Intima o Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
112/2001	06/08	Intima o Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
113/2001	06/08	Intima o Sr. EDUARDO NUNES, para prestar esclarecimentos.
148/2001	17/08	Intima a Sra. HILDA - secretária do Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
149/2001	17/08	Intima a Sra. SIMONE - secretária do Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
187/2001	23/08	Intima o Dr. RUI BERFORD DIAS, para prestar esclarecimentos.
168/2001	23/08	Intima o Dr. NELSON MOCZYDLOWER, para prestar esclarecimentos.
169/2001	23/08	Intima o Sr. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
171/2001	23/08	Intima o Sr. EDUARDO NUNES, para prestar esclarecimentos.
172/2001	23/08	Intima o Sr. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
175/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ALCEU BARROSO LIMA NETO.
176/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO
177/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. JOSE CARLOS DA FONSECA.
178/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. MÁRCIO EIRAS MORAES.
179/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ANTONIO CARLOS SOBREIRA DE AGOSTINI.
180/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. JOEL MENDES RENNO.
182/2001	27/08	Intima para acareação o Sr. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUST.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



183/2001	27/08	Intima para acareação o SR. ROBERTO FERNANDES ORZEXHOWSKY.
184/2001	27/08	Intima para acareação o SR. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES.
185/2001	27/08	Intima para acareação o SR. ANDRÉ CORDEIRO.
189/2001	27/08	Intima o SR. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUST, para prestar esclarecimentos.
195/2001	10/09	Intima o SR. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
198/2001	10/09	Intima o SR. RUI BERFORD DIAS, para prestar esclarecimentos.
199/2001	10/09	Intima o SR. JOSÉ BARBOSA COUTINHO, para prestar esclarecimentos.
206/2001	17/09	Intima o SR. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
207/2001	17/09	Intima o SR. LUIZ EDUARDO GUIMARAES CARNEIRO, para prestar esclarecimentos.
211/2001	20/09	Intima o SR. HAMILTON PADILHA, para prestar esclarecimentos.
218/2001	20/09	Intima o SR. GERMAN EFROMOVICH, para prestar esclarecimentos.
220/2001	27/09	Intima o SR. KAZUHISA HARA, para prestar esclarecimentos.
221/2001	27/09	Intima o SR. ANTONIO CARLOS ALVAREST JUST, para prestar esclarecimentos.
222/2001	27/09	Intima a Srs. CRISTINA FERRAZ RABELLO, para prestar esclarecimentos.

4.3 Documentos Enviados

TIPO	DATA	DESTINATÁRIO
DOCUMENTOS	26/04	Cópia de documentos recebidos (Total 10 Itens). p / Dep. LUIS GOMES.
RELAÇÃO	28/05	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	31/05	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	12/06	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	19/06	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
DOCUMENTOS	20/06	Cópia de documentos recebidos do Dep. Federal Luiz Antonio Fleury referente a Of. 102/2001 P / Deputados EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	21/06	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
DOCUMENTOS	21/06	Cópia de documentos referente ao Of. 12/2001 p/ Deputados EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	25/06	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	29/06	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
DOCUMENTOS	29/06	Cópia entregue pela Sra. PATRICIA FRAGA DE CASTRO E SILVA (Garante de Novas Medidas da Petrobrás, Ref. ao Of. 03/2001 de 17/05/2001).
DOCUMENTOS	03/07	Cópia de documentos referente aos Of. CPI Nº 097, 094, 088, 005, 049 e 073/2001 P / Deputado EDMILSON VALENTIM (Relator).
CONVITE PARA AUDIÊNCIA PÚBLICA	07/08/2001	15 Convites para avaliação sobre o Relatório Final da Comissão de Investigação de ANPPDCP.
DOCUMENTOS	30/08/2001	Cópia de documentos referente as respostas aos Of. Nº 011 de 03/05/01 e Nº 048/01 de 06/06/01
RELAÇÃO	30/08/2001	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	10/09/2001	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	19/09/2001	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
DOCUMENTOS	13/09/2001	Cópia de documentos referente ao Of. 168 e 163/2001 p / Deputados EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	17/09	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	24/09	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.
RELAÇÃO	27/09	Deponentes para Dep. EDMILSON e EDUARDO CUNHA.

4.4 Editais de Convocação

Foram expedidos e publicados no Diário Oficial do Poder Legislativo, 38 (trinta e seis) Editais de convocação.

4.5 Requerimento de Prorrogação

Foi apresentado e aprovado nos termos regimentais 1 (um) Requerimento de Prorrogação (Req. 442/01, 19/06/01).

4.6 Atas

Foram lavradas 01(uma) Ata de Instalação, 28 (vinte e oito) de Reuniões Ordinárias, 01 (uma) Audiência Pública e 01(uma) de Encerramento, Discussão e Votação do Relatório Final, todas publicadas no Diário Oficial do Poder Legislativo.

4.7 Termos de Qualificação

Foram preenchidos 58 (cinquenta e oito) Termos de Compromisso, 04 (quatro) Termos de Qualificação e 30 (trinta) Termos de Comparcimento dos deponentes relacionados no item 2.4 (Do Funcionamento).

4.7.1 Documentos Recebidos

Foram recebidos os seguintes documentos durante a realização dos trabalhos:

TIPO	DATA	DESCRIÇÃO
CÓPIA DE DOCUMENTOS	24/04/2001	Documentos entregues pelo Sr. FERNANDO LEITE SIQUEIRA.
ROTEIRO DE TRABALHO DA CPI	26/04/2001	Documentos entregues pelo Senhor Dep. EDMILSON VALENTIM - Relator da CPI.
CÓPIA DE DOCUMENTOS	03/05/2001	Documentos entregues pelo Sr. JORGE EDUARDO COSTA DO NASCIMENTO - Diretor do SINDIPETRO- RJ.
GAPRE-407/01	21/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 012/2001.
JURIDICO-4431/2001	28/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 016/2001.
GDAM-20.031/01	21/05/2001	Carta do Sr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES - em resposta ao Of. 08/01 de 03/05/2001.
OFICIO E-P-SSE-136-01	07/05/01	Do Sr. CARLOS TADEU DA COSTA FRAGA em resposta ao Of. 09/01 De 03/05/2001.
OFICIO CEX 144/01	18/06/2001	Encaminhando Cópia em Vídeo das Audiências Públicas, pedidas no Of. 010/01, e Cópia dos documentos entregues pelos deponentes na Audiência de 18/06/2001.
GDAM - 20.036/01	21/05/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 029/2001.
GDAM - 20.038/01	28/05/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 029/2001.
OFICIO GPGJ Nº 570/2001	04/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 046/2001.
JURIDICO - 4377/2001	08/08/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 031 E 047/2001.
GDAM - 20.040/2001	13/06/2001	Documento recebido do Sr. Antonio Luiz Silva de Menezes
CARTA	27/08/2001	Documento recebido do GERMAN EFROMOVICH - Presidente da Marítima.
CARTA	25/06/2001	Documento Recebido do Sr. HELIO FRANÇA
CARTA	27/06/2001	Do Sr. ANTONIO AUGUSTO DUNSHEE DE ABRANCHES.
JURIDICO - 4404/2001	20/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 053/2001.
JURIDICO - 4405/2001	20/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 056/2001.
GAPRE - 393/01	18/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 048/2001.
JURIDICO - 4413/2001	22/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 061/2001.
JURIDICO - 4408/2001	22/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 063 e 065/2001.
JURIDICO - 4407/2001	22/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 064/2001.
OFICIO C, EX 144/01	18/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 010/2001.
PLANILHAS	19/06/2001	Documentos recebidos do Sr. JOEL MENDES RENOVO Ex. Presidente da PETROBRÁS.
RELATÓRIO FINAL DA COMISSÃO DE SINDICÂNCIA DO ACIDENTE COM A P-36	06/2001	Apresentado pelo Sr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES Diretor da PETROBRÁS.
GAPRE - 444/01 ANEXO AO GRAPE 407-01	21/06/2001	Aditamento resposta ao Of. da CPI - Nº 012/2001.
JURIDICO-4413/2001	22/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 061/2001.
CARTA	26/06/2001	Escritório de Advocacia FELIPE AMODEO pedindo vistas da Documentação da CPI.
CARTA	02/07/2001	Escritório de Advocacia FELIPE AMODEO pedindo vistas da Documentação da CPI.
CARTA	27/06/2001	Documento recebido do Sr. GERMAN EFROMOVICH Presidente da Marítima.
SEJUR - 1710/2000	26/10/2000	Carta Registrada do Jurídico da PETROBRÁS.
CARTA	04/07/2001	Documento recebido do Sr. HELIO FRANÇA
JURIDICO-4431/2001	28/06/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 018/2001.
RELAÇÃO	04/07/2001	Lista com Assinaturas das Viúvas dos Mortos da P-36.
COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL/NM-5008/01	06/07/2001	Encaminha 18 Fitas VHF referentes ao Ofício Nº 030/2001.
JURIDICO - 4501/2001	27/07/2001	Documentos recebidos em resposta aos Ofícios da CPI Nº 005, 049 E 073.
JURIDICO - 4491/2001	25/07/2001	Resposta ao Ofício da CPI Nº 038/2001.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



JURÍDICO - 4489/2001	25/07/2001	Resposta ao Ofício da CPI nº 094/2001.
JURÍDICO - 4488/2001	25/07/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI nº 097/2001.
JURÍDICO - 4574/2001	27/08/2001	Resposta ao Ofício da CPI nº 109/2001.
OFÍCIO SOE - 1.580/01	02/08/2001	Ofício encaminhando Habeas-Corpus Nº 2105/01 (Preventivo) do Tribunal de Justiça.
JURÍDICO - 4572/2001	27/08/2001	Resposta aos Ofícios da CPI Nº 118, 0119 E 0144/2001.
JURÍDICO - 4573/2001	27/08/2001	Resposta aos Ofícios da CPI Nº 118 E 0120/2001.
OFÍCIO PGINº 149/2001	14/08/2001	Ofício recebido da Procuradoria-Geral de Atorj com Cópia da Ação Popular (Processo Impetrado Pela 18ª Vara Federal).
CÓPIA DO PROCESSO Nº 2001.5101013730-2	14/08/2001	Recurso ao Juiz da 18ª Vara Impetrado pela Procuradoria.
FAX DA CONTTMAF	10/08/2001	Confirmação da Presença para a Audiência Pública.
ANÁLISE DO ACIDENTE COM A PLATAFORMA P-36		Relatório da Comissão de Investigação ANP/DPC.
OFÍCIO GLPMDB Nº 07/201	18/07/2001	Of. Informando substituição do Dep. CLAUDECI Pelo Dep. PAULO MELO na CPI.
ATO E/GP/Nº 248/2001	07/08/2001	Ato de Designação pelo Presidente P/ substituição de membros da CPI.
OFÍCIO GDJCB - 50.100/2001	17/08/2001	Resposta ao Ofício Nº 0128/2001, de 09/08/2001 (visita a Plataforma).
OFÍCIO Nº 680/2001 - SEC/18VF	08/08/2001	Encaminha Cópia de Ação Popular contra CPI.
JURÍDICO-4637/2001	13/08/2001	Comunica o não comparecimento da Funcionário da PETROBRÁS, até a Solução de Liminar.
FAX	17/08/2001	Informa viagem do Sr. ALBERTO PADILLA LIZONTO (Devido a SUSPENÇÃO da CPI)
FAX	17/08/2001	Informa viagem de trabalho no dia 20/08/01 do Sr. ALBERTO PADILLA LIZONTO (devido a SUSPENÇÃO da CPI).
CARTA	22/08/2001	Resposta do Sr. ORLANDO G. FILHO ao Of. 0147/2001 de 17/08/2001.
OFÍCIO Nº G-1660/2001-SGE	04/09/2001	Resposta ao Ofício Nº 0157/2001, de 20/08/2001.
OFÍCIO	22/08/2001	Resposta ao Ofício Nº 0153/2001, de 20/08/01 do Sr NELSON MOCZYDLOWER.
OFÍCIO	21/08/2001	Resposta ao Ofício Nº 0154/2001, de 20/08/01 do Sr MALCOLM DORRICO.
ARTIGO	14/08/01	Artigo da Revista Veja (Internet) sobre Contratos da Empresa Marítima
AEPET Nº 135/01	20/08/2001	Associação dos Eng. da PETROBRÁS comunica presença na RO de 30/08/01.
OFÍCIO SGMD Nº 460	19/09/2001	Secretaria da Mesa Diretora Encaminha Ofício GAB Nº 419/2001, pelo Sr. Secretário de Estado de Fazenda em Resposta ao Ofício Nº 0157/2001.
GAPRE-594/01	24/08/2001	Resposta ao pedido de visita a P-18.
FAX	24/08/2001	Sr. JOEL MENDES RENNO, comunica viagem dia 24/08 até 08/09/2001.
FAX DE OFÍCIO	21/08/2001	Resposta ao Ofício CPI Nº 108/2001.
JURÍDICO 4564/2001		
FAX	24/08/2001	Sr. MARCIO EIRAS MORAES comunica que não comparecerá dia 27/08/2001.
FAX Nº 103/CG/DG	28/08/2001	Sr. CESAR RAMOS FILHO comunica comparecimento de representante da ANP no dia 30/08 (AP).
CARTA	30/08/2001	Avaliação da COPPE sobre relatório da ANP/DPC
DOCUMENTOS	30/08/2001	Cópia de Documentos referente as respostas aos Of. Nº 011 de 03/05/01 e Nº 048/01 de 06/05/01.
OFÍCIO Nº 240/01-004/01-MO-CART/DPF/BMCE/RJ	16/08/2001	Resposta do Delegado da Polícia Federal -com Relatório Anexo.
FAX	30/08/2001	Carta do Secretário de Estado de Energia, Ind., Naval e Petróleo - comunica não comparecimento a AP do dia 30/08/01.
CARTA	10/09/2001	Documento recebido do Sr. JOSÉ AUGUSTO ADAMI - Advogado do Sr. GERMAN EFROMOVICH pedindo aditamento do depoimento para 24/09/01.
JURÍDICO-4606/2001	06/09/2001	Resposta ao Of. 140/2001.
JURÍDICO-4605/2001	06/09/2001	Resposta ao Of. 167/2001.
OFÍCIO GLPSDB Nº 171/2001	12/09/2001	Líder do PSDB indica Dep. NECA para CPI Res. 507/01.
OFÍCIO SRRF07-4376	31/08/2001	Do Sr. Superintendente da Receita Federal em resposta aos Of. 0158 e 163/01.
OFÍCIO SAAT Nº 119	24/09/2001	Resposta ao Ofício Nº 215/2001, do Sec. Adjunto de Administração Tributária.
CARTA	24/09/2001	Advogado da Marítima pedindo para Sr. GERMAN ser ouvido no dia 28/09/2001.
OFÍCIO GLPSDB - Nº 171/01	12/09/2001	Dep. EDSON ALBERTASSI (PSB), indica Dep. MANOEL ROSA - NECA para compor CPI
OFÍCIO GLPSDB - Nº 178/01	26/09/2001	Dep. EDSON ALBERTASSI (PSB), indica Dep. MANOEL ROSA - NECA para CPI substituindo Dep. PAULO ALBERNAZ
CÓPIA DE TRANSPARÊNCIAS	10/09/2001	Cópia de Transparências recebidas do Sr. JORGE EDUARDO COSTA DO NASCIMENTO - Diretor de Saúde, Tecnologia e Meio-Ambiente do SINDIPETRO

QUESTIONARIO	02/10/2001	Questionário de 41 perguntas para a Empresa Marítima
OFÍCIO PG/4º OS N 595	18/09/2001	Documento recebido da Procuradoria-Geral do Mun. do RJ em resposta ao Ofício da CPI Nº 156/2001 de 21/08/2001
OFÍCIO SGMD Nº 499/2001	02/10/2001	Documentos encaminhados pela Mesa Diretora recebidos da Sec. de Fazenda em resposta ao Ofício da CPI Nº 0164/2001
FAX	02/10/2001	RESPOSTA DE ANTONIO CARLOS ALVAREZ JUST AO OF. Nº 221/2001 DE 27/08/01.
JURÍDICO-4657/2001	04/10/2001	Resposta ao Of. 190/2001.
DOCUMENTOS	05/10/2001	Original do contrato traduzido (juramentado) da compra de P-36 pela PETROBRÁS, requerida pelo of. CPI nº 174/2001, de 27/08/2001.
FAX OFÍCIO GDAM 20.060/2001	08/10/2001	Resposta ao Of. Nº 240/2001, a PETROBRÁS, informa impossibilidade de comparecimento do Sr. ANTONIO LUIZ SILVA DE MENEZES.
CARTA	02/10/2001	Resposta do Sr. OMAR RESENDE PERES ao of. Nº 204/2001 de 10/09/2001.
JURIDICO/CT-4690/2001	14/10/2001	Documentos recebidos em resposta ao Ofício da CPI Nº 0111/2001.

4.7.2 Documentos Recebidos em anexo

- Sets pastas tipo "jeca", encaminhadas pelo ofício JURÍDICO - 4657/2001 contendo 23 documentos em resposta ao ofício CPI nº 0190/2001 feitos a PETROBRÁS.
- Sete fitas de vídeo contendo as reuniões da CPI da Plataforma P-36, na Câmara Federal, requisitadas pelo ofício CPI nº 010/2001 ao Presidente da Comissão Dep. Federal LUIZ ANTÔNIO FLEURY FILHO, recebidas em 03/05/2001.
- Uma pasta contendo três volumes (Análise Financeira e Demonstrações Contábeis, Balanço Social e Relatório Anual todos do ano 2000) do Relatório Anual 2000 da PETROBRÁS.
- Relatório Final do Grupo de Trabalho de Estabilidade, coordenado por OCTAVIO CLAUDIO GOMES FERREIRA da PETROBRÁS, em 13 de novembro de 1996.
- Documento enviado pela PETROBRÁS através do ofício JURIDICO/CT-4690/2001, em resposta ao ofício nº 111/01 da CPI, contendo os registros de ingresso dos ex-empregados NELSON MOCZYDLOWER, HÉLIO FRANÇA e RENATA BEZERRA CAVALCANTE às dependências da companhia, bem como os nomes das pessoas que autorizaram as suas entradas.

5. Relatório dos depoimentos

Objetivou-se com os depoimentos a coleta de evidências, o suficiente, que além de comprovar as suspeitas e cerca do desastre; evidenciassem os indícios existentes, determinando, assim, as irregularidades, as condutas típicas e a autoria. Também, publicitar os danos, em áreas diversas tais como, financeiro, patrimonial, moral e emocional.

Foram coletados 46 depoimentos durante os trabalhos da Comissão, os depoimentos são gravados em material de áudio e, posteriormente, laqueificados. Desses depoimentos todos de altíssima relevância, e merecedores de apreciação pelos órgãos responsáveis pela promoção da justiça em nosso país, sejam em âmbito Federal ou Estadual

Relatório dos depoimentos no GRUPO ANEXO I

6. Voto em separado do Vice-Presidente

Todos os contratos com a Marítima Engenharia e Petróleo possuem suspeitas de irregularidades e favorecimentos.

Em 1º lugar a Marítima Engenharia e Petróleo, uma Empresa inexperiente em serviços de conversão de Plataformas, nunca tinha feito qualquer serviço desta natureza, foi contratada sem licitação para o seu primeiro contrato desta natureza.

Em 2º lugar a Marítima Engenharia e Petróleo foi incluída no cadastro da Petrobrás para Sondas de Perfuração sem nunca ter construído uma na sua história.

A Petrobrás que em toda sua história utilizava-se de Main Contractor, passou a utilizar EPCI, onde contratou uma empresa que nunca tinha tido nenhuma experiência.

A Marítima Engenharia e Petróleo também demonstrou não ter condições financeiras de locar os projetos que ganhou por contratos duvidosos, assim como atrasou todas as entregas, tendo tido necessidade de intervenção da Petrobrás para acabamento da P-36 e para cancelamento das Sondas Amelistas.

Embora a atual direção da Petrobrás, tenha cancelado os contratos com a Marítima Engenharia e Petróleo, não cooperou com esta CPI no esclarecimento dos fatos, omitindo documentos, informações, não atendendo as requisições desta CPI, deixando claro o seu interesse em que esta CPI chegasse aos resultados finais sem condições de responsabilizar ninguém pelas suas perdas. A atitude da atual direção da Petrobrás deixa dúvidas quanto à sua propalada intenção de moralizar a Empresa e terminar a relação com a Marítima Engenharia e Petróleo. Talvez pelo fato de pertencerem ao mesmo Governo ou pelo corporativismo estão fazendo com que sejam protegidos antigos Diretores e funcionários.

Os relatórios sobre o acidente da P-36, feitos pela Petrobrás, ANP, AEPET e CREA, não deixam dúvidas quanto às responsabilidades da Petrobrás e da Marítima Engenharia e Petróleo quanto ao acidente e a perda de vidas, assim como a responsabilidade das empresas classificadoras, RINA e ABS e das empresas projetistas AMEC e Noble Dantion.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



As irregularidades nos contratos, a deficiente fiscalização da Petrobrás, e aceitação de condições de projeto e equipamentos utilizados pela Marítima Engenharia e Petróleo, os erros de projeto, a terceirização dos trabalhos, a falta de treinamento, as falhas operacionais e até o descaso na salvatagem com adoção de procedimentos equivocados não deixam dúvidas quanto à participação da Petrobrás e da Marítima Engenharia e Petróleo, na perda das vidas dos petroleiros.

A família das vítimas deve buscar indenização da Petrobrás, da Marítima Engenharia e Petróleo e até do Governo Italiano, dono da bandeira da Plataforma e das empresas projetistas AMEC e Noble Donon, além das certificadoras RINA e ABS, que não classificaram a área do TOE como área de risco, usando o foro apropriado que é o de Londres, foro dos contratos entre Marítima e Petrobrás.

A Marítima Engenharia e Petróleo, foi quem negociou com a Petrobrás, mas depois constituiu duas novas empresas, com sede em Paraísos Fiscais, a PETRODEEP e a PETROMECC, controladas por ela.

Iremos listar todas as suspeitas e fatos anormais nos contratos entre Marítima e Petrobrás apurados por esta Comissão nos depoimentos e documentos obtidos, apesar da Petrobrás, não ter colaborado com mais esforço.

ITEM I - IRREGULARIDADES DA P-36

A Petrobrás 36 mais conhecida como P-36 cujo fundamento é o objeto principal desta CPI, tem uma história complicada e cheia de equívocos.

Ela originou-se da antiga Plataforma "Spirit of Columbus", Plataforma mista de Workover, perfuração e produção, que tinha equipamentos de perfuração diversos, tais como todo o sistema de perfuração, torre, crown block, Kelly, broca de perfuração giratória para auxílio da perfuração, uma planta de processo para 80 mil barris de petróleo por dia ancoragem para lâmina d'água de até 500 metros, turbinas para sistema de geração de compressão de gás e turbinas para geração de energia elétrica para acionar a planta de perfuração, produção e workover, tudo aprovado para o Campo de Esmerald no setor inglês no mar do Norte.

Construída no estaleiro Fincantieri na Itália, com subsídios do Governo Italiano e financiamento de um "Pool" de bancos (ARAB BANK, DENSKO, NORSE BANK, BARCLAYS BANK entre outros), a plataforma estava parada num período compreendido entre 5 e 6 anos, sem nunca sequer ter saído do estaleiro na Itália. Uma vez que a MSR dona da plataforma e do campo de Emerald, estava em situação de bancarota, devido ao fato do Campo de EMERALD não ter confirmado seu potencial de produção de óleo (Campo seco)

Todos os depoentes disseram que houveram várias ofertas anteriores desta plataforma à Petrobrás, desde 1993 (logo após a falência da MSR) até a compra em 1997.

Com certeza houveram ofertas da MSR, proprietária da empresa dona da plataforma, da ODEBRECHT e da FOCOEX. Provavelmente outras existiram.

A 1ª missão da Petrobrás que visitou a "Spirit of Columbus", data de 1993 (cópia do relatório em anexo-01).

A FOCOEX, foi quem mais trabalhou pela viabilização da oferta da "Spirit of Columbus". As condições levantadas pela FOCOEX (cópia em anexo-02) que num primeiro momento não foram aceitas pela Petrobrás (sem maiores explicações em se tratando de uma grande trading espanhola muito capitalizada a FOCOEX apresentava todas as condições de fechar a aquisição com total autonomia financeira e jurídica sem nenhum risco para Petrobrás), acabaram sendo aceitas, através da Marítima, demonstrando o quanto a relação beneficiou a Marítima.

O departamento de engenharia SEGEN-DENPRO, através da Eng. Renata Bezerra Cavalcanti, hoje fora da Empresa e trabalhando na Halliburton, confirmou que a análise técnica foi feita quando da primeira oferta o que comprova o interesse da Petrobrás, que não a da Marítima, em 1993 e que motivou a inspeção feita no estaleiro na Itália.

O Departamento Jurídico da Petrobrás SEJUR, órgão diretamente ligado à Diretoria da Petrobrás, através do Sr. Rui Belford Dias, na época Superintendente Adjunto, confirmou que o Parecer Jurídico que analisou a inexigibilidade de Licitação e foi usado para Justificar a compra da Marítima foi de 1995, ou seja mais de 1 (um) ano antes da compra efetiva, quando de outra oferta, em condições diferentes.

O ex-Diretor de Engenharia Sebastião Henriques Villarinho, confirmou em seu depoimento de que a decisão da Empresa era de comprar esta plataforma de qualquer maneira e que falava para todos os que o procuravam essa decisão, demonstrando que a Marítima tinha sido estimulada para buscar esta plataforma pela Petrobrás, embora ao mesmo tempo que a Marítima negociava, haviam outras negociações em andamento, tais como a FOCOEX.

O Sr. Hamilton Padilha Junior, Diretor da Marítima, era anteriormente empregado da Odebrecht e confirmou em seu depoimento ter participado de negociações para a venda da "Spirit of Columbus" à Petrobrás pela Odebrecht. Depois ao se transferir para a Marítima levou com ele a negociação da "Spirit of Columbus", demonstrando com isso que pode ter havido favorecimento à Marítima, já que ele era o responsável pelo contato com o proprietário da plataforma Mr. Mike Newman Presidente da MSR; acionista majoritário do estaleiro SANA.

A prova disso, apesar dele ter negado em seu depoimento ter participado dessa negociação, várias correspondências enviadas pela Marítima à Petrobrás, foram por ele assinadas inclusive a última proposta com redução do preço de diária para US\$ 149.800,00, estipulando o prazo final da negociação (10/01/97) cumprido integralmente pela Petrobrás. (cópia em anexo-03).

Ressalte-se que o Diretor de Engenharia diz em nota (cópia em anexo-04) à Diretoria Executiva, que manteve diretamente tratativas com a Marítima para negociar o preço da diária, comprovando que Hamilton Padilha Jr. já era o elo da negociação da "Spirit of Columbus".

É, no mínimo estranho que nenhuma oferta tenha prosperado, somente a da Marítima. Ao se analisar os contratos feitos entre a Empresa criada pela Marítima (Petro Deep) e a Sana, proprietária da plataforma, com a intervenção da Petrobrás e da Brasol, verifica-se com total clareza que não existe nenhum risco para a Marítima e todos os riscos e garantias são da Petrobrás e da Brasol, ou seja a Marítima não fez nada que a Petrobrás

não pudesse ter feito, tão somente servido de intermediária da compra da Plataforma e criado condições para um contrato sem licitação. A Petrobrás nos termos do contrato assinado se tivesse realmente vontade de ter esta Plataforma, poderia ter contratado diretamente e promovido uma licitação para a conversão, com Empresas experientes e provavelmente a custos mais baratos. Se a Petrobrás tivesse decidido usar uma empresa com lastro financeiro para fazer a operação e correr o risco da conversão teria escolhido uma ou mais empresas como a FOCOEX para assumir todos os riscos desta operação com certeza a taxas de juros menores.

O depoimento do Sr. Fernando Vianna, então Superintendente do serviço jurídico - SEJUR, declarou que a empresa criada pela Marítima, a "PETRODEEP" era mera intermediária da Petrobrás. Veremos mais adiante que a Marítima criou outras empresas ad hoc para serem intermediárias de outras operações com a Petrobrás.

Além um relatório de viagens para negociação com os credores (cópia em anexo-06), além de documentação enviada pelos credores da plataforma, mostra que toda negociação foi feita pela Petrobrás, mostrando que realmente a afirmação do Chefe do serviço jurídico procede, já que os fatos Dantonstram claramente que a Marítima nada fez, a não ser servir como intermediária da Petrobrás.

A Petrobrás abriu mão de negociar deságios com os bancos credores, provavelmente negociados em benefício da Marítima. Os bancos credores da MSR, já estavam dados por "micosados" os créditos que estes tinham contra a MSR falida. As diferentes projeções de negociações da unidade estavam sempre considerando um deságio de negociação virtual dos bancos credores. A Principal dificuldade era fechar uma negociação virtual do deságio, com todos os bancos antes de fazer o efetivo pagamento. A Plataforma estava há 6 anos sem sair do Estaleiro se deteriorando, sem contrato, uma plataforma semi submersível sem funcionar se deteriora muito rapidamente e custa em média 10% do seu custo operacional para manter o equipamento funcionando (uma plataforma desta que custa uma diária de US\$ 150.000 custa US\$ 15.000 por dia de manutenção).

As correspondências dos principais credores, dirigidas ao Superintendente Financeiro Márcio Eiras de Moraes, prova de forma cabal que os bancos estavam negociando com a Petrobrás e desconheciam a Marítima (cópia em anexo-06).

A MSR em carta enviada à Petrobrás em 17/06/96 (cópia em anexo-07) faz menção à reunião com a Petrobrás, mostrando que a negociação efetivamente se dava com a Petrobrás.

A Marítima começou a ofertar a Petrobrás (cópia em anexo-08) ao mesmo tempo em que a Petrobrás tinha concedido mandato a FOCOEX, em carta com o nome ainda da Stena Marítima, assinada pelo já citado Hamilton Padilha Jr. Nesta configuração a Marítima era associada a STENA OFFSHORE, que vai aparecer em outras partes deste relatório, como representada da Marítima, depois que ambas deixaram de ser sócias quando uma divisão da STENA foi adquirida pela COFLEXIP.

É de se estranhar essa negociação simultânea à um mandato que acabou sem as condições serem aceitas, mas o foram depois através da Marítima, mostrando claramente que a Petrobrás beneficiou a Marítima.

Além do mais, durante o ano de 1996 orde as discussões se sucederam, a Petrobrás tinha a intenção de aproveitar a Spirit of Columbus no campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1.

Em outubro de 1996, foi descoberto o Campo de Roncador.

A Petrobrás havia finalizado uma licitação para a compra de Plataforma P-37, ganha pela Marítima através de um FPSO, cuja licitação contém alguns pontos, que abordaremos mais à frente, mas estranhamente a 3ª colocada nesta licitação, a Jurong (representada pela Marítima), tinha ofertado uma Plataforma semi submersível, com um projeto da própria Petrobrás (CENPES), designado "Vitória-Régia" através da conversão da DB-100, uma Plataforma de Guindaste (Crane barge), plataforma esta já conhecida da Petrobrás, e objeto de uma viagem de inspeção.

A Petrobrás decide estudar a DB-100 como casco para uma Plataforma para o campo de Roncador.

Houve desprezo por parte da Diretoria da Petrobrás da solução proposta pelos técnicos da empresa de utilização da tecnologia TLP ou SPAR dando como base de argumentos que o preço de uma TLP seria muito cara. Obviamente estes argumentos nunca contemplaram o custo real de uma plataforma da Petrobrás com um acréscimo sistemático (valor constante em todos os projetos de 35%) de change orders e a valorização do atraso dos projetos de 8 meses, mais a possibilidade maior de uma TLP ser feita em um estaleiro brasileiro, devido ao fato do projeto ser modular.

Após a finalização do estudo, chega-se à conclusão de que a DB-100 não seria apropriado para o campo de Roncador, mas seria para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1.

A Petrobrás teve o habito ao longo da sua história de ser o seu próprio integrador de obras (quando deve integrar vários tipos de tecnologias em um só projeto) esta atividade chama-se de "Main Contractor". Quando decidiu sem motivo claro racionalizar esta atividade optou a partir deste momento para EPCI (empresas que fazem esta integração), ela resolveu contratar justamente a única que não tinha experiência de quem se propunha a esta atividade, no caso a Marítima.

O mesmo estudo conclui que a "Spirit of Columbus" seria a melhor Plataforma para o campo de Roncador. A data deste estudo é 16/12/96, conforme a Eng. Renata Bezerra Cavalcanti depois na comissão da sindicância da Petrobrás que motivou as demissões dos Eng. Alceu Barroso Lima Neto e Roberto Orzechowsky.

Ocorre então a sucessão de fatores equivocados que levaram a contratações com a Marítima, que mudou sua razão social para Marítima Engenharia e Petróleo, de uma forma suspeita, a saber, pela ordem cronológica:

- a) análise técnica da "Spirit of Columbus" em 1993;
- b) parecer do departamento jurídico concordando com a inexigibilidade de licitação, baseado no fato da "Spirit of Columbus" ser a única plataforma existente em condições de atender as necessidades da Petrobrás no campo de Marlim Sul Fase 1 em 1995;
- c) descoberta do campo de Roncador em outubro de 1996;
- d) Documento da área técnica, avaliando que a Plataforma DB-100, inicialmente indicada para o campo de Roncador, não teria condições técnicas para este

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



campo, mas teria para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, assim como a "Spirit of Columbus", teria condições técnicas para o campo de Roncador.

- e) No dia 01/01/97, feriado mundial, foi assinada um contrato com a Marítima Engenharia e Petróleo para a negociação da "Spirit of Columbus". No campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, tanto a Petrobrás quanto a Marítima Engenharia e Petróleo declararam que não assinaram nesta data e a data foi colocada como sendo essa por algum motivo que ninguém sabe explicar. Mesmo a Petrobrás já sabendo que não iria utilizar a "Spirit of Columbus" no campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, mais no Campo de Roncador, assinou o contrato.
- f) No dia 09/01/97, a Petrobrás deliberou a transferência da "Spirit of Columbus" do campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, para o campo de Roncador (anexo-9A).
- g) No dia 10/01/97 a Petrobrás faz o pagamento da 1ª parcela no valor de US\$ 13.428.000, correspondente ao trimestre do afretamento da Plataforma P-36, que sequer tinha um contrato de compra definitivo, já que a Petrobrás iria fazer uma diligência legal de investigação da documentação, além do qual a conversão não tinha sido sequer iniciada. Não só historicamente como legalmente a Petrobrás só costumava pagar o afretamento quando a sonda estava já conectada no campo de destino, produzindo o petróleo. Em todos os casos ocorrendo o risco da obra ser terminada (completion risk), sempre por conta do empresa de EPCL, que deve ter competência e lastro financeiro para isto.
- h) Em 03/03/97, foi iniciada a conversão (Obras de transformação da unidade original para produzir petróleo), apesar do contrato definitivo só ser assinado em 20/06/97, pois continuava a diligência legal.

Além do mais a Petrobrás assumiu neste momento as seguintes obrigações:

• Pagamento das parcelas trimestrais do contrato de leasing ou afretamento, independente da vinculação da conversão sem qualquer garantia de término da conversão nem previsão de multa por atraso de entrega do equipamento. Esta situação anormal, poderia acarretar o risco da Petrobrás ter obrigação de pagar, sem receber a plataforma convertida como efetivamente aconteceu. A Petrobrás teve que intervir na obra no Canadá e terminar de pagar os fornecedores.

Além disso o cálculo da taxa diária, na análise de viabilidade técnica e econômica do empreendimento foi distorcido com o pagamento antecipado, já que a taxa pressupõe a remuneração sobre o valor total financiado, que inclui o valor de aquisição da "Spirit of Columbus" acrescido do valor da conversão para tornar a P-36. Como esta CPI não conseguiu acesso aos valores de compra da "Spirit of Columbus" e da conversão assim como a taxa de juros embutida, não dá para calcular com exatidão o prejuízo da Petrobrás, mas admitindo-se como verdadeiro o depoimento do Presidente da Marítima Engenharia e Petróleo, Germã EFREMOVITCH essa conversão custaria na etapa calculada, no financiamento que seria utilizado no campo da Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, em cerca de US\$ 96 milhões. Ao considerarmos a taxa utilizada pela Petrobrás para cálculo do valor presente (11,5% a.a.) e o tempo que a plataforma foi disponibilizada (JAN/1997-A JAN/2000, totalizando 3 anos) o valor pago a mais pela Petrobrás seria de cerca de US\$ 37 milhões, caso o depoimento do Sr. Germã seja correto.

O valor presente considerado pela Petrobrás foi de US\$ 356 milhões à taxa de juros de 11,5% por um período de valorização do campo equivalente a antecipação da produção que seria de 2 anos mas cedeu do que com outro tipo de equipamento a ser instalado (TLP ou plataforma fixa), eis a vantagem de comprar uma plataforma semi submersível já pronta. Todos os relatórios internos da Petrobrás fazem menção à este valor, desmentindo categoricamente os depoimentos de Joel Mendes Rennó, presidente da Petrobras, Roberto Orzechovsky na oportunidade Gerente de projeto da Petrobras 36 para o Campo de Marlim, Márcio Elias de Moraes Superintendente Financeiro da Petrobras, Orlando Galvão Filho Diretor Financeiro da Petrobras e outros que disseram que a Petrobrás só considerou a taxa diária do afretamento e não se preocupou com o valor total da operação.

Isso só mostra, que além de utilizar uma taxa de juros inadequada para aquele momento, a Petrobrás tinha a obrigação de tentar diminuir o custo total, negociando condições com os credores e aproveitando qualquer equipamento existente, que não seria utilizado para diminuir o preço considerado. Iremos falar mais adiante de outras irregularidades tais como os fomentos obtidos pela Marítima no Estaleiro DAVIE no CANADA, assim como dos fomentos já existentes dentro da construção da unidade pelo FINCIANTIERI, estaleiro italiano onde foi construída a unidade.

Em documento de oferta à Petrobrás, assinado por Hamilton Padilha Jr., a Marítima Engenharia e Petróleo ofertou anteriormente ao fechamento da negociação, a "Spirit of Columbus" já convertida na planta de processo de 150.000 barris/dia por US\$ 324 milhões, uma diferença de US\$ 32 milhões, sobre o valor presente considerado acelevado pela Petrobrás a taxa de juros superfaturada, segundo o relatório de Auditoria Interna

Assumiu a obrigação de suportar diretamente a diferença da conversão da "Spirit of Columbus" para o campo de Roncador em relação ao orçado originalmente para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1. Segundo os documentos enviados pela Petrobrás, o montante teria sido de US\$ 114,3 milhões que foram pagos diretamente pela Petrobrás e colocados dentro de uma plataforma que só pertenceria à Petrobrás ao fim do pagamento de todas as prestações, segundo os contratos assinados pela Petrobrás e Brasil.

Diferentemente o cálculo até a conversão para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, onde os custos estariam embutidos na taxa diária de afretamento, o custo adicional, pago diretamente pela Petrobrás, implicaria em agregação de valor a um bem que legalmente ainda não era de sua propriedade.

Apesar dos contratos previrem que os equipamentos colocados a mais seriam de propriedade da Petrobrás, grande parte desse custo, não está mensurado em equipamentos identificáveis, pois são resultantes de mão-de-obra, Upgrades (melhorias ou incrementação) de equipamentos essenciais já existentes, tais como ancoragem, energia, etc., ou seja não havia previsão de garantia para a Petrobrás do custo adicional de itens que na verdade num procedimento normal de orçamento da empresa deveria ter sido calculado, equacionado e negociado antes de negociar a obra com a contratante, nesta caso a Marítima.

Os riscos da Petrobrás eram demasiados, tanto que ao receber o seguro da plataforma em junho deste ano, o valor acordado com as seguradoras foi de US\$ 496 milhões, dos quais US\$ 325 milhões foram para liquidação do leasing. Sobraram para a Petrobrás cerca de US\$ 171 milhões, considerando que a Petrobrás pagou 17 parcelas (4 em 1997, 4 em 1998, 4 em 1999 e 1 em 2001), trimestrais de taxa diária de US\$ 149.800,00 ou seja

US\$ 13,428,000.00 por trimestre, dando US\$ 228,276,000.00 de pagamento por um bem que não tinha um ano de produção e já que apenas entrou em produção em 16/05/00, segundo DIP EP 92/2000 (cópia em anexo-10).

O prejuízo direto da Petrobrás foi de -US\$ 228,276,000.00 - US\$ 171,000,000.00 = US\$ 57,276,000.00.

Isso somados a conversão para Roncador	US\$ 114,307,359.00
Custos Transporte da plataforma	US\$ 7,668,847.83
Seguros	US\$ 5,021,925.20
Manutenção até a chegada	US\$ 3,821,908.40

Total do prejuízo direto estimado US\$ 188,096,040.43.

Não está calculado o custo com a tripulação italiana e a manutenção da Bandeira Italiana, que segundo veremos é de cerca de US\$ 1,7 milhão ao ano que para um período de 12 anos de leasing seria de 20,4 milhões de dólares.

Isso sem contar os lucros cessantes, já que como o próprio atual Presidente da Petrobrás diz, o que não é explorado agora, só vai ser compensado ao fim da vida útil dos poços do Campo de Roncador, ou seja daqui à 30 anos.

Soma-se a tudo isso ao atraso da Marítima Engenharia e Petróleo na entrega da Petrobras dentro do mesmo princípio, para verificarmos o prejuízo dado à Petrobrás, ao País e até ao Estado do Rio de Janeiro, uma economia dependente de arrecadação dos royalties do petróleo.

Não está também computado o risco fiscal, com a autuação dos impostos pelo fim do regime de, admissão temporária, que vai gerar uma dívida fiscal de cerca de US\$ 100 milhões.

Assumiu também que caso houvesse algum impedimento legal correria o risco de perder o dinheiro pago no dia 10/01/97, tanto que os contratos definitivos só foram assinados em 20/06/97, 5 meses e 10 dias depois do 1º pagamento.

Em 09/01/97, a Petrobrás determinou a negociação direta para a compra da DB-100 junto ao estaleiro Jurong ou o proprietário da Plataforma.

Depois estranhamente aparecerá a Marítima Engenharia e Petróleo, já que inicialmente coube a negociação ao Sr. Angelo Peão, da ISOTEC-WINTECH Eng., ex-executivo da Empresa ULTRATEC outra empresa criada do nada, sem experiência e não ser a do dono, mais sem corpo técnico. Depois aparecerá a MITSUBISHI, que contratou a Marítima Engenharia e Petróleo para a conversão e esta por sua vez contratou a obra do estaleiro JURONG, que também acabou ganhando e obra da P-37, concorrência ganha pela Marítima Engenharia e Petróleo, tema que será abordado mais à frente.

Daí passam e advir situações duvidosas:

- Se a Plataforma DB-100 era apropriada para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, a "Spirit of Columbus", não era a única Plataforma existente no mundo apropriada para aquele campo sem no entanto considerar as outras plataformas disponíveis no mundo e também ofertadas a Petrobras como a DEEP SEA ODISSEY (que o governo americano estudava para servir de base de lançamento offshore para foguetes), logo à Petrobrás deveria ter feito um processo licitatório, já que continha a existência de no mínimo duas plataformas aptas para o mesmo campo. Além do mais a DB-100; havia sido analisada pela Petrobrás em uma missão de 1993, onde uma equipe da Petrobrás visitou as Plataformas existentes no mundo.

A desculpa utilizada pela Petrobrás era que a "Spirit of Columbus" ganharia 12 (doze) meses de tempo de conversão iniciando a produção, no fim de 1998, o que não ocorreu na prática, onde o atraso em relação ao planejado superou a 1 (um) ano, jogando por terra os estudos de viabilidade econômica. Aliás os documentos da Petrobrás dizem que o prejuízo pelo atraso, superaria a US\$ 50 milhões por mês ou US\$ 1,64 milhões por dia. Ao se considerar 1 (um) ano de atraso, o prejuízo seria de US\$ 600 milhões no retorno do investimento do campo de Roncador.

Nota-se que o prazo médio de conversão na Petrobrás sempre foi de 30 meses. Este prazo tanto é verificado para a Petrobras no Brasil ou no exterior em outros estaleiros, como também para qualquer empresa de petróleo; para FPSO (conversão de navios para unidades de produção) como para plataformas foi voluntariamente adotado um prazo não realista para distorcer os cálculos de benefícios de antecipação da produção.

A proposição, levada à Diretoria pelo Eng. Luiz Eduardo Carneiro, então Superintendente de Exploração e Produção falava que outras alternativas seriam mais baratas, mas que devido ao prazo menor de conversão em 12 meses, o VPL (valor presente líquido) traria maior lucro, ou seja, mantiram para comprar sem licitação, uma plataforma mais cara.

Toda comparação positiva da "Spirit of Columbus" baseou-se no prazo de conversão ao cumprido por incapacidade da Marítima, ou estimado equivocadamente pelos técnicos da Petrobrás.

Aliás o relatório de visitas em 1993 a SANA 15.000 (Spirit of Columbus) e a Deep Sea Odyssey, mostrava que ela podia ser convertida entre 15 a 20 meses, segundo os técnicos da Petrobrás.

Não obstante a isso, a DB-100 participou do processo licitatório da P-37, tendo sido novamente analisada naquele momento.

Analisaremos a P-40 separadamente em outro tópico, mas a compra da DB-100 que viria a ser contratada e convertida em Petrobras 40 - P-40, não obteve concordância sequer do Departamento Jurídico.

Em Parecer do SEJUR assinado por Polblio Fonseca Furtado (cópia em anexo-11), não concorda com a inexigibilidade de licitação, mas diz que como a compra vai ser feita pela Brasil, Empresa estrangeira, não é obrigada a obedecer a Lei 8566/93. Como parecer jurídico, este documento continha uma boa dose de irregularidades tais como, a BRASOIL sendo 100% subsidiária de uma empresa estatal, esta operação realizada no exterior para fugir a licitação, mais parece com simulação, de uma operação internacional visto que também seria paga com dinheiro público, mais ainda o destino final da unidade é o Brasil e a produção de petróleo em águas territoriais brasileiras.



A Petrobrás de acordo com os seus interesses ora utilizava a Lei Brasileira, ora se escondia na condição da sua subsidiária ser estrangeira e que não precisaria seguir a Lei Brasileira.

Este fato foi confirmado tanto pelo depoimento do Sr. Rui Berford Dias como do Sr. Fernando Vianna, respectivamente Superintendente Adjunto e Superintendente do Serviço Jurídico da Petrobrás- SEJUR.

Além do mais a tentativa de inexigibilidade de licitação para a contratação da DB-100 para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, traz uma curiosa constatação: foi a "segunda" e única plataforma existente capaz de atender ao campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, tornando óbvia a conclusão de que a inexigibilidade da "Spirit of Columbus" não era correta.

É sabido, confirmados em depoimentos à esta comissão pelo atual Diretor José Coutinho Barbosa, além de outros, que a simulação do modelo dinâmico da "Spirit of Columbus" para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, dava como resultado o afundamento. Com um petróleo mais pesado (diferença de API - 31 Roncador contra 15 até 19 em Marlim Sul) é uma necessidade de um número maior de risers de produção (110 contra 90 em Roncador).

Talvez a conclusão que tenham chegado seria a dificuldade técnica de instalação da "Spirit of Columbus" no campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1. Porém se resolveu abordar muitas mudanças na unidade para o projeto de Roncador que tornasse o projeto igualmente inviável.

Além disso, com o número maior de produção no campo de Roncador (30 mil barris/dia) tornou-se necessário a extensão do deck em 13 metros para acomodar a planta de processo.

As simulações do modelo dinâmico também davam como resultado o afundamento, daí a grande mudança estrutural do acréscimo de flutuabilidade, que inclusive acabariam alterando o catado de operação da plataforma, não certificado conforme indicação da Aapel ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DA PETROBRAS, pelas companhias classificadoras além da obrigação de manter a torre no centro da plataforma e da falta de espaço para os tanques de drenagem de emergência ser acoplado no convés, falha de projeto que provocou toda a seqüência do acidente que culminou com o afundamento da plataforma.

O afundamento simulado no modelo dinâmico confirmado e negado na sua formalização por vários depoentes do corpo técnico da Petrobrás encarregado da obra SEGEN-DENPRO e SEGEN -EMMAR/ empreendimento de Marlim) ocorria quando usando a unidade Spirit of Columbus dentro das suas condições técnicas de aquisição, ela não suportava todos os acréscimos que era necessários fazer para que ela atendesse o campo de Roncador. Isto inclui, o peso da planta de produção, o arranjo do convés, e o peso das linhas de ancoragem, que foi aumentado para passar de 500 metros para 1360 metros, ao ponto que a modificação original da unidade exigiu um aumento do convés de proa de 13 metros, alterando obviamente toda a estrutura original da unidade, desequilibrando o peso todo para um lado, já que a torre de perfuração devia ser mantida no mesmo lugar do projeto original de perfuração.

Estamos em presença de uma conversão que tecnicamente tinha passado de todos os limites possíveis, no que varia a ser considerado a maior plataforma do mundo na verdade a maior forçada de barra técnica do mundo, tendo como amplitude similar apenas talvez a maior forçada de barra comercial do mundo onde se pensou em lucro e não em segurança.

Houve muita descaracterização do projeto original pela excessiva necessidade de aumento da flutuabilidade.

Muito se falou que a flutuabilidade acrescida deveu-se à diferença da lâmina d'água de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1 para Roncador.

Em depoimento à esta comissão, o Eng. Pedro Barusco disse que os sistemas de ancoragem eram iguais tanto para Marlim Sul Fase 1 Módulo 1, tanto para Roncador, apesar da diferença de cerca de 200 metros da lâmina d'água. A única diferença foi a colocação de mais 4 linhas de ancoragem.

O acréscimo de flutuabilidade deveu-se ao peso da carga projetada de mais de 30.000 barris/dia e da extensão de 13 metros do convés provocada pelo arranjo do convés uma vez que não podia se mexer na torre de perfuração por exigência de se manter a classificação.

Muito se debateu que tinha a obrigação de ser uma semi-submersível para Roncador porque o número de risers que um FPSO podia suportar naquela época era de 46 e a plataforma semi submersível 90, mas na realidade o projeto Barracuda /Caratinga prevê 2 FPSO acoplados, mais baratos que uma semi-submersível com FSO acoplado.

A limitação de risers não obstante venha a ser uma das grandes justificativas técnicas da Petrobrás, tem um ponto fraco que é o próprio riser, posto que em vários lugares do mundo grandes e conceituadas empresas de petróleo, maiores ou menores que a Petrobrás estão usando para risers outros tecnologias, que limitem a dependência da quantidade de risers e da influência do peso deles. Estas tecnologias são chamadas de risers rígidos ou de risers híbridos. É outro cartel existente na Petrobrás que representa uma renda de posição para muitos e uma desculpa técnica para outros. Estas outras tecnologias estão sendo usados em outros campos de petróleo.

Um FPSO custaria no mercado de US\$ 5 a 15 milhões, contra cerca de US\$ 260 milhões da "Spirit of Columbus". E estamos apenas falando do casco. Ainda existiu a possibilidade não utilizada pelo Petrobrás de ela mesma ceder VLCC (grandes tanqueiros petrolíferos) para ser convertidas como ela tinha feito na concorrência da Petrobrás 34, 33, 35 e 32 com os navios "Presidente Prudente de Moraes, José Bonifácio, Henrique Dias, Vidal de Negreiros. O interesse da companhia era de se desfazer de grandes e velhos navios de casco simples para serem estacionados como FPSO para

serem substituídos pela Petrobrás por Petroleiros novos de casco duplo, mais seguros contra vazamentos. A Petrobrás estava valorizando estes FPSO para as concorrências de conversão a US\$ 5 milhões cada.

Ainda sobre as mudanças estruturais para adaptação no campo de Roncador, segundo o depoimento do Eng. Enidó, Chefe da Fiscalização da obra de conversão da "Spirit of Columbus" seria necessário o acréscimo da carga elétrica, o reforço da plataforma um maior diâmetro das pernas (Bilasters), reforço da ancoragem, dentre outros fatores, demonstrando que o aproveitamento era complicado do ponto de vista técnico. A Petrobrás estava fazendo uma nova plataforma, do ponto de vista técnico era inviável, por causa da descaracterização muito grande, e do ponto de vista jurídico, a situação já não era de inexigibilidade descrita pela área técnica.

Para efeito de entendimento, um FPSO produz e estoca. Uma semi-submersível só produz. Uma FSO é para estocar o óleo e gás.

Todos os 19 contratos assinados ou com a intervenção da Petrobrás e da BRASOIL foram assinados em 20/06/97. Desses contratos, apenas 4 (quatro) foram enviados a esta CPI, assim mesmo na versão em inglês, apesar da solicitação e advertência feita pela CPI ao atual Presidente da Petrobrás, em visita ocorrida no dia 12/09 último de que a não entrega da versão em português, implicaria na necessidade da tradução juramentada com custo para o Poder Legislativo, onerando desnecessariamente o Poder Público/Estadual com mais esta despesa, da análise destes contratos (cópia e tradução em anexos-12); ressaltamos os seguintes pontos:

a) Não é prevista qualquer multa por atraso na entrega na conversão, forma pouco usual de se lidar com contratações desta natureza, nem tampouco se exigiu qualquer performance bond (seguro de execução de obra) ou seguro tal qual foi feito em todos os outros contratos da Petrobrás até aquela data.

b) É previsto um pagamento final de 206.250.000.000,00 de libras (aproximadamente US\$ 100 milhões) que ninguém soube explicar qual a razão, já que o pagamento das 48 parcelas trimestrais seriam o suficiente para amortizarem o Leasing ou o contrato de arrendamento da unidade. É importante ressaltar que foi feita uma sessão na CPI no dia 17/09, onde estiveram presentes os Srs. Márcio Elias, superintendente financeiro da Petrobrás, Orlando Galvão Filho, diretor financeiro da Petrobrás, que desconheciam o pagamento final previsto no contrato, tendo declarado inclusive que achavam que o valor final seria de US\$ 1,00.

c) É previsto no contrato um montante anual de subsídio de parte do Governo Italiano no montante de L115.824.000,00 (aproximadamente US\$ 8 milhões) até janeiro de 2006, subsídio este que ficou com a PETRODEEP Inc. Empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo para este contrato, sem razão alguma para que a Petrobrás não fosse a beneficiária deste subsídio, existente para manutenção da Bandeira Italiana por parte da Petrobrás, sendo o pagamento do subsídio à tripulação italiana na Plataforma que estava a bordo no dia do acidente e estanhamento não consta das intervenções de combate ao incêndio e afundamento quando a regulamentação da obrigação da bandeira italiana diz que o chefe da Plataforma da Petrobrás deve ficar subordinado ao comandante italiano. Convém lembrar que todos os contratos da BRASOIL ou da Petrobrás tem uma cláusula padrão sobre a obrigatoriedade do repasse dos benefícios e incentivos fiscais a ESTATAL.

d) Não há comprovação de que a data de assinatura e os termos do contrato se deram após a aprovação da Diretoria Executiva da Petrobrás.

e) O contrato obrigava a manutenção da torre de perfuração no centro da plataforma para manter a classificação da plataforma como de perfuração. Esta manutenção comprometeu consideravelmente a disposição da planta de processo no convés da plataforma. Veremos com mais detalhes na análise técnica dos relatórios, mas a manutenção da torre no centro da plataforma dificultou o aproveitamento do espaço físico para uma planta de 180.000 barris por dia para o campo de Roncador, superior em 30.000 barris por dia ao necessário para Marlim Sul Fase 1 Módulo 1. Foi feita uma extensão no deck do convés a 13 metros máximo acréscimo nas condições do projeto. Mesmo com essa extensão, a presença da torre impediu uma melhor disposição da planta, daí a necessidade de se manter o tanque de drenagem a pé na plataforma, onde gerou o problema da explosão que reduziu o afundamento da plataforma.

O depoimento do Eng. Enidó, Chefe da Fiscalização da conversão da plataforma foi contundente de que não haveria espaço no convés da plataforma para o tanque, daí aproveitaram o antigo tanque de resíduo de lama da plataforma de perfuração para manterem nele os tanques de drenagem de gás de bombordo e de estibordo numa área totalmente confinada tomando potencial um acidente, plantado o risco no próprio projeto. Convém lembrar que outras tentativas de usar tanques de drenagem de gás dentro das pernas foram caminhos tecnológicos abandonados e usados pela Petrobrás na contratação da tecnologia que ela tanto conclama.

O Eng. Enidó declarou também que a Petrobrás pagou mais caro por manter a torre de perfuração para atender a exigência do vendedor da plataforma.

Isso prova que o aproveitamento da "Spirit of Columbus" era em caráter de excepcionalidade técnica, conforme já dizia o DIP - Documento Interno da Petrobrás, que justificou o aproveitamento da "Spirit of Columbus" (cópia em anexo-13). Este documento dizia como exemplos de excepcionalidade técnica:

*Tubulação de água em cobre/níquel, ao invés de aço galvanizado, duto de ar em aço inoxidável, ao invés de aço galvanizado, flair em lança, ao invés de torre no meio da plataforma, resfriamento com água doce, ao invés de água salgada, dentre outros exemplos. Veremos mais adiante que estes elementos de excepcionalidade se transformaram em verdadeiras dificuldades na hora de instalar a planta de produção, e de conectar tudo com os sistemas existentes na plataforma.

Os próprios documentos da inspeção da Petrobrás na "Spirit of Columbus", já davam conta da dificuldade de instalação da planta de processo maior, por falta de espaço físico no convés, isto quando apenas estava se pensando uma planta de 150.000 barris de óleo por dia de produção e uma planta de compressão de gás proporcionalmente menor também.

f) Os pagamentos das parcelas trimestrais no montante de US\$ 13,428.000,00 (treze milhões, quatrocentos e vinte e oito mil dólares), são pagos durante a

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



conversão antes do seu término, conforme já relatado antes e independente da verificação do estágio de conversão, ou seja, mesmo se a Petrobrás não recebesse a plataforma, teria de pagá-la na sua integralidade e não dispunha sequer da garantia da propriedade da "Spirit of Columbus" nem de garantia que mesmo não sendo propriedade ela estivesse pelo menos produzindo, que para transferência da propriedade à Petrobrás dependia da intervenção da empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, a PETRODEEP, que ficou detentora da propriedade da "Spirit of Columbus", ou seja a Petrobrás tinha a obrigação de pagar e não era proprietária de nada, só de dívida. Só ao final de todo pagamento, a PETRODEEP teria a obrigação de transferir a propriedade. Lembremos aqui que a PETRODEEP foi uma empresa criada apenas para atender as articulações da Marítima e de um certo grupo de Petrobras em torno da Petrobras 36 e que esta empresa não tinha patrimônio.

Toda a estrutura jurídica da compra da "Spirit of Columbus" linha de observar as regras dos subsídios italianos. Para que não fossem obrigados a devolverem os subsídios recebidos e ainda pudessem receber outros subsídios, a "Spirit of Columbus" teria de permanecer 12 (doze) anos em propriedade de Italianos. Isto fica claro ao analisarmos as propostas, notadamente a de FOCOEX.

A Petrobrás viabilizou uma operação de desfalco junto ao Governo Italiano, para manutenção dos subsídios e permitir que a PETRODEEP, Empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, recebesse cerca de US\$ 72 milhões de subsídios até 2006.

A Petrobrás, assumiu inclusive no contrato, a obrigação de reembolsar estes subsídios, caso o Governo Italiano não pagasse, tornando o preço da "Spirit of Columbus", absolutamente imprévisível no momento da negociação, assumindo a Petrobrás riscos anormais neste tipo de negociação totalmente atípicos com o que ela está acostumada e autorizada a fazer.

- g) A "Spirit of Columbus", como já dito anteriormente, era uma plataforma mista de perfuração e produção com capacidade de 80.000 barris/dia. Como tal ela possuía os equipamentos de perfuração, uma planta de processo, de Sistema de Ancoragem para lâmina d'água de 500 metros, Sistema de Energia e vários equipamentos navais.

O contrato previa que a totalidade desses equipamentos ficaria com a empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, fato confirmado em todos os depoimentos, inclusive do proprietário da Marítima Engenharia e Petróleo, que afirmou ter vendido parte, obtendo um valor de US\$ 5 milhões, para ele irrelevante. Duvidamos que esta seja o valor final da venda destes equipamentos caríssimos. Não corresponde ao valor destes itens no mercado internacional.

Outras informações dão conta de relatórios internos da Petrobrás atribuindo valores superiores e informações chegadas à esta Comissão dão conta de que o valor seria de cerca de US\$ 60 milhões.

Além disso o Sistema de Ancoragem, cobrado na integralidade de Petrobrás aproveitou segundo depoimento do Eng. Pedro Barusco da Petrobrás, todos os guinchos da "Spirit of Columbus", aumentando o lucro da Marítima Engenharia e Petróleo.

Já o Sistema de Energia da "Spirit of Columbus" cobrado na integralidade da Petrobrás, foi totalmente aproveitado pela Marítima Engenharia e Petróleo que apenas acrescentou um "Upgrade" para alcançar a força exigida de energia e de compressão para a P-36, aumentando ainda mais o seu lucro, em detrimento da Petrobrás.

Nota-se que em documento interno da Petrobrás, assinados pelo Alceu Barros Lima e o Roberto Orzechovsky, sugeriu-se o aproveitamento dos equipamentos existentes para diminuir os custos, esquecido por eles depois.

- h) Os Advogados usados pela Marítima Engenharia e Petróleo, Linlekers And Paines, foram os mesmos utilizados na negociação da P-40, tornando mais claros os indícios da participação da Marítima Engenharia e Petróleo na montagem da negociação da P-40.

- i) A leitura dos contratos para a aquisição da "Spirit of Columbus" pela PETRODEEP, empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, mostra que essa aquisição só foi possível com a intervenção da Brasil e da Petrobrás.

Duas estatais da União se envolveram em todos os detalhes das operações de compra da unidade, comprovando que a Marítima Engenharia e Petróleo não tinha condições de concluir a operação sem as garantias dadas pelas empresas do Governo Brasileiro, derrubando e lesando difundida por alguns depoentes, inclusive O Sr. German EFROMOVITCH, de que a Marítima Engenharia e Petróleo concluiu a transação porque era a única empresa que conseguiu negociar com os vendedores da "Spirit of Columbus". A Marítima Engenharia e Petróleo jamais teria concluído qualquer negociação se não fosse a intervenção jurídica financeira e a credibilidade da Brasil e da Petrobrás.

Ficou claramente comprovado a insuficiência de tradição e patrimônio da Marítima Engenharia e Petróleo para dar lastro a uma operação de US\$ 647.136.000,00 pagos em 48 parcelas trimestrais, fora os custos não esclarecidos. O patrimônio líquido da Marítima era simplesmente irrelevante.

Mais uma vez nos referimos ao depoimento do ex-Superintendente do Serviço Jurídico da Petrobrás, Fernando Vianna, de que a PETRODEEP era mera intermediária da operação.

- j) A Brasil assumiu no contrato a obrigação de pagar além das prestações do leasing, de comprar também parte da dívida do Arab Bank o principal credor do vendedor da plataforma, em uma operação não explicada por ninguém nesta comissão, inclusive se implicaria em aumento de custos de aquisição da "Spirit of Columbus" por parte da Brasil e da Petrobrás. Esta cláusula num afronte ao bom senso comercial e a Lei 8666, está escrita com todas as letras no contrato, não menciona desajuste para esta compra, cria aos olhos da lei italiana e brasileira uma fraude ao credor, porque estabelece preferência deste credor sobre os outros bancos, visto que a MSR era uma empresa falida, tuda a 8666 porque obriga a UNIÃO a comprar uma dívida de um bem que não é dela.

- k) A Petrobrás se comprometeu a oferecer uma Carta de Conforto para a PETRODEEP e para o grupo de credores, tornando real a sua garantia na operação e caracterizando praticamente a formação de um Consórcio Petrobrás, Brasil e PETRODEEP.

No contrato, tornou-se obrigatório por exigência da SANA proprietária da plataforma a deliberação das Diretorias da Petrobrás e da Brasil para autorizarem as suas respectivas empresas a participarem do Contrato de Compra da "Spirit of Columbus" pela Marítima Engenharia e Petróleo, como intervenientes e com a obrigatória emissão de uma "Opinião Legal" da Petrobrás favorável à transação, ou seja a Petrobrás deliberou sobre todas as condições contratuais da Marítima Engenharia e Petróleo (PETRODEEP) com o vendedor da plataforma, sem procurar preservar qualquer dos benefícios obtidos pela Marítima Engenharia e Petróleo como é de praxe em todos os contratos da Petrobras. Ficou claro que para a SANA Italiana a Marítima estava agindo como intermediária, para a Petrobras e principalmente que o peso da jurídica, comercial e financeiro nesta operação era ZERO.

A SANA (vendedor da plataforma) chegou a exigir da Petrobrás um atestado na forma do Anexo (A) deste contrato (cópia anexa-14).

- m) Existência de uma "Side Letter" para cobrir determinados custos que a SANA teria com a plataforma sem, por isto defini-lo ou seja mais obrigações não explicadas e não quantificadas pela Petrobrás.

- n) A SANA ficou com o direito de hipoteca a embebação com a aprovação da PETRODEEP e da Brasil.

- o) Eram previstos pagamentos suplementares sem explicação, nem quantificação.

- p) A Brasil para sublocar a plataforma, só poderia fazê-lo com autorização da PETRODEEP.

Todos esses pontos ressaltados, demonstram de maneira clara e inequívoca de que a Marítima Engenharia e Petróleo não tinha condições de efetuar esta negociação sem a intervenção da Petrobrás e se a Petrobrás precisou intervir desta forma; por que não negociou diretamente e necessitou a intermediação da Marítima Engenharia e Petróleo?

Além do mais, existem custos assumidos no contrato, elevados, não explicados, não quantificados e certamente não fazem parte do estudo de viabilidade econômica da operação que motivou a aprovação da Petrobrás e mereceu o Parecer do seu Departamento Jurídico.

A Petrobrás, nem pela Diretoria que aprovou esta transação, nem pela Diretoria atual, sabe precisar os custos reais da aquisição da "Spirit of Columbus" e conversão na unidade P-36, objeto da discussão, inclusive judicial, até a presente data.

As irregularidades na P-36, continuaram durante todo o processo de conversão, que culminaram no afundamento da plataforma, a saber:

- 1) O prazo estimado para a conversão, só começou a ser contado da data de 03/03/97 e não da data do 1º pagamento em 10/01/97. Segundo depoimento do atual Diretor de Engenharia Antonio Luiz de Menezes, a plataforma chegou com atraso superior a 4 meses.

Segundo o depoimento do Sr. German EFROMOVITCH, a Marítima Engenharia e Petróleo teria enviado uma carta solicitando 8 meses de prazo adicional, o qual ela teria cumprido.

Só que a sua solicitação não foi respondida pela Petrobrás e segundo o Sr. German "Quem cala consente".

A Petrobrás não concorda com a Marítima Engenharia e Petróleo e diz que não multou porque o contrato não previa multa (depoimento de Antonio Luiz Menezes, atual Diretor de Engenharia da Petrobrás). Isso sem contar a afirmação do atual Presidente da Petrobrás, de que os prejuízos com o atraso superam em muito uma eventual multa, já que o petróleo não retirado no momento previsto para início da produção só poderá ser compensado ao fim da vida útil do poço, que no caso é mais de 30 anos considerando a produção da P-36 no dia do afundamento de 80.000 barris/dia e no pique da produção 180.000 barris diários. Se considerarmos um preço de US\$ 25,00 o barril, seria uma perda de receita de US\$ 2 milhões ao dia ou US\$ 60 milhões em um mês, que multiplicados pelos 8 meses solicitados, segundo o Sr. German EFROMOVITCH, seriam US\$ 480 milhões de receita, que deduzidas ao custo da produção, daria o montante da perda de receita líquida neste período e principalmente invalidaria todo o cálculo do valor presente feito pela Petrobrás para contratar uma unidade desta "trouxa" para antecipar a produção. Com todos estes atrasos e custos adicionais a Petrobrás deveria ter construído o casco, porque deixava de ser um item crítico no projeto.

Se calcularmos pela vida útil do poço e trouxermos a valor presente esta receita do período até o dia de hoje e deduzirmos do montante apurado, chegaremos ao real prejuízo da Petrobrás que superará a casa dos US\$ 200 milhões.

Já os estudos de viabilidade da Petrobrás, que justificaram a compra da "Spirit of Columbus", davam conta de que no fim de 1996, a plataforma começaria a produzir, sendo o atraso então real, superior a 1 (um) ano. O estudo demonstrava um prejuízo de US\$ 50 milhões por mês de atraso, ou seja o prejuízo em 1 (ano) seria de US\$ 600 milhões. A construção de um casco de plataforma semi submersível igual a do Spirit of Columbus que era um modelo TRENDSETTER 1050, do estaleiro FRIEDE AND GOLDMAN do EUA custaria a valores de hoje não mais que 100 milhões de dólares. Isto se a Petrobrás decidisse usar o design de engenharia de outros, lembramos que o CENPES o centro de pesquisas da Petrobrás já estava com uma unidade totalmente desenhada e adaptada as condições de mar do Brasil e totalmente desenhada para ser de produção. Lembremos que este design apresentado pela ODBRECHT na concorrência da Petrobrás 37 perdeu por 3 milhões em relação a Petrobrás 37. Ela poderia ter sido escolhida em vez da Petrobrás 40, ou a lá no lugar da Petrobrás 36. A diferença de custo era irrelevante porque os changes orders e modificações eram necessárias na Petrobrás 36 e 40, além dos atrasos, e não seria necessários na VITÓRIA REGIA que não precisava ser adaptada além de ser uma peça de engenharia nacional a disposição da Petrobrás.

2) A Marítima Engenharia e Petróleo, apesar de várias opções de estaleiro, inclusive no Brasil, optou, com a concordância da Petrobrás, por um estaleiro no Canadá em estado pré-falimentar, que precisou da intervenção do Governo de Quebec. Segundo depoimentos do Sr. German EFROMOVITCH da Marítima Engenharia e Petróleo, e Orlando Galvão Filho da Petrobrás, a razão foi a oferta de financiamento por parte do Governo da Quebec que teria que compensar o fato de encontrar-se em uma péssima localização.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



É de se estranhar que já que a parte da conversão calculada para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1 estava coberta pelo financiamento do leasing e a parte suplementar do "Upgrade" do campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1 para o campo de Roncador foi paga diretamente pela Petrobrás, de forma mensal, contra medição, ou seja não havia necessidade de qualquer financiamento, apesar da Marítima Engenharia e Petróleo ter se comprometido e não obtido qualquer financiamento.

Na verdade, conforme o depoimento do Sr. Orlando Galvão Filho a Petrobrás concordou por ser o financiamento para a Marítima Engenharia e Petróleo mais barato que se poderia obter. Assim sendo, como a Petrobrás não se beneficiou de qualquer redução no custo do produto final, a sua atitude serviu apenas para beneficiar a Marítima Engenharia e Petróleo, assim, como suprir de financiamento a falta de capital de giro da Marítima Engenharia e Petróleo, o que só corrobora de que esta empresa não tinha capacidade financeira para tocar um projeto desta natureza.

O estaleiro Davie possuía outros obstáculos, tais como um inverno rigoroso, que congelava o Rio São Lourenço e parava a navegação 4 meses por ano, assim como o seu estado pré-falimentar obrigava a constantes intervenções da Petrobrás, até mesmo com o Sindicato de Classe para a continuidade dos trabalhos.

A longa distância, os atrasos nos trabalhos e as dificuldades no estaleiro, obrigaram a Petrobrás a despendar enormes quantias para suprir viagens e diárias de funcionários para acompanhamento e negociações no Canadá.

O congelamento do Rio São Lourenço atrasou o início e o fim dos trabalhos, mostrando que não era o lugar mais apropriado para conversão. A Marítima Engenharia ter escolhido outro estaleiro, mais o lucro para ela seria menor (anexo 14A).

3) Ordens de Troca - Change Orders -

Sagundo depoimentos da Petrobrás e da Marítima Engenharia e Petróleo, as mudanças de "Upgrade" do campo do Marlim Sul Fase 1 Módulo 1 para o campo de Roncador, obedeceram a sistemáticas não tão bem definidas que deixam margem para manipulações e reivindicações futuras, tais como estão hoje ocorrendo com demandas judiciais entre a Marítima Engenharia e Petróleo e a Petrobrás.

Houveram na P-36 104 modificações, cujo conteúdo das Changes Orders foram solicitadas por esta comissão à Petrobrás, que não colaborou e não entregou as solicitações de forma detalhada.

As Changes Orders são modificações que implicam mudança de especificações, Ordens de Serviços Aditivos ou Materiais e Equipamentos trocados, acrescidos ou retirados. Todas estas modificações podem implicar, alterações de cláusulas contratuais, modificações de prazo e modificações de preços.

A 1ª change order foi de US\$ 42,972 milhões e foi proposta pelos Eng. José Carlos Fonseca e Luiz Eduardo Carneiro e aprovada na Ata 4156. A 2ª foi de US\$ 12,663 milhões, proposta pelos mesmos e aprovada pela Diretoria Executiva na Ata 4201 (anexo-14 B).

Pela complexidade das modificações, os sistemas de controle da Petrobrás não são suficientes para garantir de que excessos não foram cometidos. Para um bom controle, deveria qualquer modificação ter sido feita com prévia autorização da Petrobrás, inclusive de valores, submetida à Diretoria Executiva, instrumentalizada por meio de aditivo ao contrato, mas o que ocorreu é bem diferente. Modificações foram feitas e estão sendo discutidas até hoje, quanto à necessidade e valores.

Não há metodologia de conferência e não há segurança de que materiais e equipamentos contratados pela Marítima Engenharia e Petróleo não tenham sido superfaturados, nem serviços desnecessários executados. A autonomia exagerada de certos Gerentes pode ter dado margem a operações de compra desnecessárias e a preços aviltados.

Houve omissão da Diretoria Executiva acerca do controle destas modificações.

4) Qualidade de Materiais

Conforme depoimentos colhidos, a Petrobrás aprova tecnicamente fabricantes nacionais porém na época da Petrobras 36 houve uma modificação no serviço de materiais SERMAT, a lista de fornecedoras (vendor's list) passava a ser por projeto, e havendo interesse da empresa gerenciadora do projeto no caso a MARÍTIMA ela poderia pedir inclusão extemporânea de um fornecedor, baseado no seu interesse, ou pela falta de opção de outros fornecedores. Na vendor's list de fornecedores estrangeiros em princípio o procedimento era o mesmo mas a situação era mais facilitada.

A Petrobrás tinha de aprovar a Lista submetida pela Marítima Engenharia e Petróleo. Ocorre que a Marítima Engenharia e Petróleo modificava constantemente para colocar produtos "novos" que diferentemente da vendor's list nacional, os equipamentos não passavam pelo cadastro da Petrobras (SEJUR SECAD) com o mesmo rigor, posto que os produtos não precisavam passar ISO 9000 e outros padrões de qualidade, produto a produto, equipamento por equipamento. Na lista ocasionando de produtos estrangeiros foram incluídas as famosas válvulas chinesas que não fecharam na ocasião do acidente, fato considerado no relatório como uma das principais causas. Cabe lembrar a declaração dada à imprensa e ao congresso nacional pelo Presidente da ABIDIB (associação brasileira de fabricantes de máquinas e equipamentos), que criticou este procedimento realçando (anexo-14C) que: A Petrobras tinha aberto uma grave brecha quando para o vendor's list estrangeiro o SERMAT considerava aceitável que o MAIN CONTRACTOR (A MARÍTIMA) e apenas ela tivesse o ISO 9000. A principal alegação do SERMAT era que caberia a MARÍTIMA verificar a qualidade dos produtos e equipamentos e serem adquiridos em nome da Petrobras, porque o SERMAT não tinha condição de verificar o ISO 9000 dos produtos estrangeiros. A verdade é que rotineiramente o SERMAT cadastrava empresas estrangeiras e para evitar despesas e cronogramas apertados ela costumava terceirizar a inspeção de equipamentos para empresas certificadoras ou verificadoras internacionais como BV Bureau Veritas, ABS American Bureau of Shipment, DNV, Der Norske Veritas, todas multinacionais, com filiais no mundo inteiro. Estava ali aberta uma brecha

considerável, porque desta forma a Marítima podia comprar estritamente qualquer equipamento, sem consideração da sua qualidade ou tradição de fornecimento, que são dois pilares fundamentais, da boa qualidade das obras offshore onde a redundância dos equipamentos e a qualidade dos equipamentos, garantida por especificações rigorosas necessárias a dar garantias para equipamentos que ficam no meio do mar por anos a fio, tratando de produtos extremamente perigosos e afastados de qualquer facilidade logística de intervenção. Não é por acaso que o presidente da ABIDIB na oportunidade demonstrou o perigo desta situação, além de tirar qualquer exigência de qualidade sobre os produtos estrangeiros, os fornecedores nacionais que tinham qualificados a duras penas e com muito custo seus equipamentos na Petrobras, estavam de repente mais caros porque cumpriam com mais requisitos de qualidade.

O SERMAT, na época era chefiado por José Carlos França.

A inclusão desta válvula no "vendor's List" não foi explicada pela Petrobrás e a comprovação desta inclusão identificando os responsáveis poderá atribuir uma boa parte da determinação dos culpados pelo acidente.

Isso ficará mais claro na análise dos relatórios sobre o acidente.

5) Atraso da Plataforma

Como consequência do atraso no processo de conversão e da distância onde estava a plataforma optou-se por um transporte a seco (dry towing) da P-36 do Canadá até o Rio, tendo sido o maior transporte do mundo realizado até hoje.

O transporte a seco teria a vantagem de reduzir o tempo de viagem à metade do transporte molhado (wet towing) bem conveniente em virtude do atraso da Marítima Engenharia e Petróleo e à um custo menor.

É relevante reparar na preocupação de Antonio Carlos Justi defender a Marítima Engenharia e Petróleo. Primeiro ele foi quem coordenou todo o processo de construção e autorizou este transporte (anexo-14D).

Em segundo, através da DIP 0441/1999 do SEGEN (anexo-15) por ele assinado, ele remete as informações para defesa junto ao TCU - Tribunal de Contas da União, acerca do procedimento investigatório, levado à efeito por aquela Corte sobre as denúncias, na imprensa de favorecimento à Marítima Engenharia e Petróleo. Não conhecemos o resultado das citadas investigações, mas ressaltamos que o Sr. Justi, que não mais trabalha na Petrobrás (está empregado atualmente na INFRAERO, para onde levou vários dos seus assessores para evitar uma possível demissão como ALCEU BARROSO e ROBERTO ORZECZOWSKY), não quis comparecer a esta comissão para prestar depoimento.

É importante também considerar o histórico do detalhamento dos projetos feitos pela AMEC Process and Energy (projeto de produção) e Noble Danton (projeto naval). O projeto básico foi concluído em junho/97.

Em 05/09/99, segundo relatório do SEGEN na análise da Noble Danton, as principais atividades seriam o Pull-In (sistema de atracagem das linhas flexíveis de produção-risers) (supervisão e lay-out), análises adicionais no transão da popa atendendo à RINA e estavam ainda sendo desenvolvidos para aprovação final.

Estava ainda sendo feita audição de peso, retirada provisória do peso da unidade, rearranjo da amarração e ajustes de lastro.

Estes procedimentos caracterizam não só o atraso, como a responsabilidade das empresas projetistas nas consequências do afundamento da P-36.

Todos os transportes foram autorizados e pagos pela Petrobrás e importaram em um custo de US\$ 7,668,847.83. A Petrobrás pagou inclusive o transporte da Itália para o Canadá por uma decisão comercial da Marítima Engenharia e Petróleo.

No depoimento da Audiência Pública o representante da Petrobrás declarou que a razão das trincas passantes encontradas na estrutura da P-36, teriam ocorrido pelo esforço no transporte. Isto demonstra, mais uma vez, um exemplo das improvisações que foram feitas no projeto a Petrobras 36, a Marítima vem começando junto com a Petrobras recordar para uma série de fatos, porém um aprofundamento da análise demonstra que as análises não foram feitas com seriedade pela Petrobras e que a Marítima sempre que podia procurava reduzir custos para ela, no caso do transporte a seco da plataforma, ninguém fez o cálculo de carga para saber se o maior transporte do mundo até esta data, não prejudicaria a resistência das caixas de flutuação, a Petrobras, AMEC, Noble Danton tinham ferramentas de engenharia para fazer estes cálculos e a Marítima deveria ter um corpo técnico para isto.

Ninguém fez a dimensão de que um transporte desta natureza poderia comprometer a estrutura. Na análise do relatório o tema será novamente abordado.

Quando a "Spirit of Columbus", se deslocou da Itália para o Canadá, o transporte foi feito por rebocadores e não transporte seco. O cuidado pela preservação da estrutura. Por que não tiveram o mesmo cuidado quando ela veio para o Brasil?

6) A Bandeira Italiana

A compra da "Spirit of Columbus", mantinha a obrigação de manutenção da Bandeira Italiana. Por conta disso, existiu um subsídio de cerca de US\$ 8 milhões por ano até 2006, que a PETRODEEP iria receber do Governo Italiano, com a concordância da Petrobrás que se obrigou a manter esta Bandeira, que segundo o DIP EP 258/2000 (cópia anexa-16) teria um custo anual a mais para a Petrobrás de US\$ 1,700,000,00 contra US\$ 75,000,00 anuais para outras Bandeiras de conveniências utilizadas pela Petrobrás em outras embarcações.

A Petrobrás manteve a Bandeira Italiana que dava benefícios à Marítima Engenharia e Petróleo e assumiu um custo à maior na sua operação, sem necessidade, mostrando mais uma vez a falta de respeito ao dinheiro público. Sem consequências financeiras mais com graves consequências operacionais o relatório do Eng. Bellot mencionava que a manutenção da bandeira italiana era uma grave restrição aos procedimentos operacionais da Petrobrás e bandeira italiana obrigava o Chefe da plataforma da



Petrobrás normalmente a maior autoridade da Petrobrás a bordo da unidade chamado de CHEPLAT, a ser no caso da Petrobrás 36 subordinado a comandante italiano de uma unidade que jamais tinha produzido um barril de petróleo e que não falava português. Alias estranhamente a equipe italiana esta totalmente ausente dos relatórios da operação de resgate da plataforma, a intervenção deles teria mudada alguma coisa. Como podemos ver a Petrobrás 36 foi uma grande maquina de produzir dinheiro em vez de petróleo, pelo menos ela foi mais bem sucedida nesta primeira tarefa.

7) Intervenção no Contrato

A Petrobrás foi obrigada a intervir no contrato, devido a incapacidade financeira da Marítima Engenharia e Petróleo de concluir a obra, apesar de não propalada obtenção de financiamento do Governo de Quebec para a utilização do estaleiro Davie. A Petrobrás passou a pagar semanalmente ao Sindicato dos Trabalhadores, na forma de empréstimo ponte, além de pagar diretamente aos fornecedores. Caso não tivesse feito esta intervenção, o atraso seria maior, comprovando o que todos já sabiam, da incapacidade da Marítima Engenharia e Petróleo de tocar uma obra deste porte. Corta a Petrobrás o risco a partir daquele momento de uma perçora a qualquer hora.

Segundo Relatório da Auditoria (Audin R- 3007/99) e a DIP SEGEN 0647/1999 do Eng. Luiz Carneiro, a Petrobrás assumiu as obrigações pelos custos incorridos. Se tivesse conduzido a negociação, desde o início desta forma, talvez os prejuizos aos cofres públicos tivessem sido bem menores.

8) NR 13

Segundo levantamentos, houveram falhas para a implantação da NR13. Tiveram de ser disponibilizados recursos da ordem de US\$ 4 milhões.

O documento da NR 13, cita que foi retirado da negociação da "Spirit of Columbus" equipamentos imprescindíveis, assim considerados pelo EP, listados pelo documento.

O documento fazia menção também que a não realização das atividades referentes à NR 13 antes da ida para a locação final, apresentaria as desvantagens de ter obras simultâneas com a operação (implicações em liberação de serviço, questões de segurança, etc), além de custo mais elevado, maior prazo, logística mais complicada, dificuldades ambientais, alojamento e salubridade (espaço adicional necessária na plataforma) restrito, sendo que como consequência final a plataforma iria para locação final com pendências fundamentais para o EP. Lembramos aí o altíssimo risco de obras em planta de processo em funcionamento, assim como estas obras serem feitas em plantas que se encontram em locais remotos sem esquema de intervenção de emergência externo à plataforma.

Além disso a alteração do calado de operação da plataforma iria expor a zona de variação da maré, que deveria ser pintada. A referida pintura, assim como a manutenção da plataforma ficou a cargo da Petrobrás, por força de aditivo contratual firmado com a Marítima Engenharia e Petróleo. A plataforma acabou vindo para o Brasil com essa pendência, solucionada aqui com mais um custo de pintura de US\$ 400 mil, segundo o DIP 0320/1999 do Eng. Justi (cópia em anexo-17), onde ele solicita os recursos.

O Relatório do SEGEN de 1999, já falava que a P-36 iria permanecer ancorada na Baía de Guanabara até abril de 2000 para pintura e comissionamento, atrasando ainda mais o início da produção do Campo de Roncador.

9) A Petrobrás cedeu patente de nitrogênio gratuitamente à Marítima Engenharia e Petróleo e comprou sem licitação para utilização no campo de Roncador, valor de cerca de R\$ 13,2 milhões. Comprou também sem licitação tubos da Conflux, da Marítima Engenharia e Petróleo segundo a DIP 0161/1998 do Ireni Carlos Varella foram encomendas altas em benefício da Marítima Engenharia e Petróleo. Convém lembrar a importância no processo de contratação do Sr. Ireni Carlos Varella que era na ocasião nada menos que o gerente de produção da Baía de Campos diretamente subordinado ao Eng. Luiz Eduardo Carneiro.

A Petrobrás contratou também sem licitação a UTL Engenharia S.A. Serviços de preparação, manutenção industrial, e projeto de detalhamento na P-25, P-36 e P-47 por cerca de R\$ 6,8 milhões.

Contratou também sem licitação a DNV para análise do impacto das válvulas de segurança de sub-superfície sobre a confiabilidade dos referidos sistemas.

Por proposta do Eng. Luiz Carneiro, foi contratada a instalação dos risers rígidos (catenary risers), no valor de cerca de US\$ 16 milhões, através de convite internacional para a empresa SONDEN FJELDSKE.

10) Depoimento do Engenheiro Rivadavia V. de Freitas Jr.

Em depoimento contudente à esta Comissão o Eng. Rivadávia V. de Freitas Jr., entregou cópia de fax enviado de Quebec em 15/12/97 (cópia em anexo-18) onde levantava pontos graves sobre a P-36 e sugeria recomendações para minimizar o seu impacto. Não sabemos se a Petrobrás adotou ou não as suas recomendações, mas mesmo que tivesse adotado não sanaria de todo os problemas levantados.

O Eng. que pediu para sair do projeto da P-36, onde estava desde Maio de 1996, por não concordar com a maneira como o projeto era conduzido deixou o projeto em Maio de 1998.

Ele levantou, inclusive dúvidas, sobre a pendência de 1000 pontos da plataforma, quando entregue, ou seja não havia condições de operar.

Levantou também que ao depor na Comissão da Sindicância da Petrobrás, encontrou como membro da Comissão o Eng. Cid Valério, que deveria lá estar como depoente e não membro da Comissão, lá que era seu Chefe imediato no trabalho da P-36. Estava envolvido em todo o processo e teria que explicar a situação de sua participação e não pedir explicações a quem quer que seja.

O Eng. Cid Valério, foi indicado pelo Ireni Varella, atual Gerente de Segurança e Meio Ambiente, que esteve também envolvido com todo o processo de aceitação da "Spirit of Columbus" em função da sua posição naquele momento. O Eng. Cid Valério era o Gerente Setorial de produção tendo sido demitido em 23/02/01, da P-36 e P-47. Estranhamente 13 dias depois da retirada da bomba do tanque de alívio de gás que provocou o acidente de manutenção.

Segue o descritivo do levantamento do Eng. Rivadávia:

Dentro da Contratação efetuada, a plataforma esta sendo submetida a adaptação para unidade estacionária de produção (UEP) pela empresa PETROMEC (outra razão social da Marítima), com projeto subcontratado a AMEC (processo) e NOBLE DENTON (naval) (ambas em Londres-UK) e a conversão propriamente dita subcontratada ao estaleiro DAVIE (Levis-CAN).

Esta adaptação, no entanto, diferentemente de outras adaptações efetuadas através de contratos anteriores, contempla basicamente e em linhas gerais, apenas a instalação de uma nova planta de processo com upgrade de alguns sistemas de utilidades e do sistema de encargem. Todos os sistemas operacionais existentes, passíveis de aproveitamento para as novas condições de operação e que não sejam objeto de upgrade, serão mantidos no estado, conforme termos do contrato firmado entre as partes. Dentro os sistemas existentes, os listados como "STATUS 1" e "STATUS 2" (neste último as partes não afetadas pelo UPGRADE), conforme listagem anexa, serão deixados na condição "AS IS", ou seja, no estado em que se encontram. Trata-se portanto de uma contratação com abordagem diferente das contratações anteriores para conversão de unidades destinadas ao mesmo fim, onde os sistemas existentes e passíveis de aproveitamento passavam por um processo de "revisão" e manutenção geral para adequação de seus requisitos às necessidades da PETROBRÁS (sendo designados então como "AS NEW", ou seja, como novos).

Os fatores que levaram a PETROBRÁS a contratar a conversão da P-36 dentro de uma abordagem "AS IS" para alguns sistemas, provavelmente prende-se ao fato de ser a "Spirit of Columbus" uma plataforma que nunca operou e conseqüentemente e supostamente ser uma plataforma nova.

Alguns fatos, no entanto, deverão ser considerados na análise da atual condição dos sistemas e conseqüente adequabilidade aos requisitos PETROBRÁS e seus possíveis impactos futuros na operação da P-36 na Baía de Campos:

a. A conclusão da construção da plataforma se deu em 94 (prova final de mar) tendo vários de seus equipamentos sido entregues e montados a partir de 1991.

b. Apesar de supostamente nova, a manutenção/preservação/conservação dos sistemas existentes passou a ser executada a partir de agosto de 1995 (quando então a plataforma passou oficialmente do estaleiro FINCANTIERI para o armador SANA, permanecendo no porto de Palermo, ITALIA) tendo se restringido ao mínimo necessário, dentro de um orçamento limitado e minimizado em função da saúde financeira da Holding do grupo gestor do investimento (MSR) ter sido fortemente afetada, já desde 1992, pelos resultados negativos decorrentes do insucesso na exploração do Campo de Emerald.

c. A situação real dos sistemas existentes, em termos de confiabilidade e/ou estado de preservação, intermanutenção preventiva efetuada, é duvidosa; em função de alguns indícios já detectados. Não existe hoje qualquer relatório conclusivo dos sistemas ou equipamentos existentes que tenha sido emitido por técnicos da PETROBRÁS, baseados em análise e inspeção detalhada. Visitas anteriores a contratação da "Spirit of Columbus", por técnicos da PETROBRÁS, além de curta duração, focavam a análise na possibilidade de aproveitamento da unidade para conversão, dentro de uma visão generalista.

d. A PETROBRÁS assumiu, integralmente, dentro das negociações efetuadas para a contratação da unidade, os custos operacionais (já incluídos os de manutenção) da "Spirit of Columbus" durante o período de 01 de janeiro a 30 de junho de 1997, sem ter a E&P tido a oportunidade/possibilidade de fiscalizar qualquer dos trabalhos realizados, tanto no ponto de vista operacional quanto de manutenção, tenham sido eles de natureza corretiva, preventiva ou de preservação/conservação.

e. Os sistemas existentes, ainda que funcionais, não necessariamente atendem aos requisitos PETROBRÁS cuja filosofia atual de operação/manutenção objetiva a permanência da unidade por 20 anos na locação, com confiabilidade e eficiência, proporcionando o máximo retorno possível para a PETROBRÁS.

A adequabilidade dos sistemas, considerada a filosofia acima citada, deverá ser investigada. Quanto mais cedo sua execução, maiores serão as chances de minimizarmos os custos de reparos/adaptações/substituições necessárias. Estes custos serão, a grosso modo, pelo menos o dobro caso os trabalhos sejam realizados offshore, já na locação final, sem considerarmos possíveis impactos sobre a continuidade operacional da plataforma e seu nível de produção (lucro cessante).

f. Nenhum plano - mecanização de manutenção, consistente e com visão de longo prazo, foi elaborado para os sistemas existentes. Havia por parte da MSR plano de executá-lo, mas em função dos problemas ocorridos, com conseqüente intenção de venda da plataforma, tal projeto foi

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



abandonado. O plano elaborado a existente limitou-se a controlar manualmente o mínimo de atividades relacionadas a preservação básica (a custos mínimos) dos equipamentos existentes, na tentativa de minimizar sua deterioração.

- g. Com excesso dos sobressalentes fornecidos para comissionamento a época do final de construção da plataforma nenhum sobressalente foi comprado pela MSR, pelos mesmos motivos citados anteriormente. A intenção futura na época, caso operassem a plataforma, seria fazer contratos específicos de fornecimento de sobressalentes, fosse através de contratação do próprio fabricante ou mesmo de serviços especializados. A situação, atual é que nem mesmo uma lista de sobressalentes consistente encontra-se disponível. Necessita análise de documentação, elaboração da lista de sobressalentes e início de processos de compra.

- h. A obrigação contratual do estaleiro DAVIE, no que diz respeito aos sistemas existentes designados como STATUS 1 e STATUS 2 (partes não afetadas pelo UPGRADE); será entregue de volta a PETROBRÁS da mesma forma como os recebeu da PETROPEC. Ao estaleiro interessa certamente operar o mínimo possível os equipamentos existentes de forma a minimizar a possibilidade de indução de problemas ou reparos, cujo ônus seja passível de imputação ao mesmo. A obrigação contratual de preservação terá enfoque eminentemente de conservação.

Perguntamos o que o gerente de produção da Bacia de Campos o Sr. Iranli Carlos Varella, estava fazendo para proteger os interesses da Petrobras, e se preparar a receber um equipamento que iria operar sob a sua responsabilidade. Mais uma vez vamos a preocupação da Marítima de não incorrer em custos adicionais e de dimento das regras básicas de um projeto offshore.

A Petrobras também não previu o risco fiscal da operação. Em Parecer (cópia anexa-19) da Secretaria Estadual de Fazenda, comprova que o pagamento do ICMS da importação é devido, já que ela ingressou no País sob o Regime de Admissão Temporária, apesar de ter sido negociada com um bem do seu ativo permanente, necessário segundo o estudo de viabilidade técnica, por um período de 20 anos, vida útil presumível do campo a ser explorado.

O fato gerador da cobrança a ser reclamada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro é o inadimplemento das condições da admissão temporária, de acordo com o termo de responsabilidade assinada pela Petrobras.

O débito da Petrobras com ICMS da P-36 será à base de 18% sobre o valor declarado de US\$ 460 milhões, ou seja US\$ 82,8 milhões somado aos acréscimos legais e moratórios, já que este é declarado vencido desde a data do ingresso da plataforma no País.

O inadimplemento as condições da admissão temporária, deveu-se às falhas operacionais da Petrobras, constatadas pelos relatórios do afundamento da plataforma P-36.

Muito se estranha o comportamento do ex-Presidente Joel Mendes Rennó, em depoimento à esta comissão que as condições da P-36 não chegaram à Diretoria Executiva. Afinal de contas, não foi a Diretoria Executiva quem aprovou?

ITEM II - ANÁLISE DOS RELATÓRIOS

Chegam a esta comissão 5 (cinco) relatórios sobre o andamento da P-36, a saber:

- Relatório preliminar da Petrobras
- Relatório final da Comissão de Sindicância do acidente com a plataforma P-36.
- Relatório da ANP/DPG - Marinha do Brasil
- Relatório da AEPET - Associação dos Engenheiros da Petrobras
- Relatório preliminar do CREA-RJ, entregue pelo representante do SINDIPETRO - Sindicato dos Petroleiros.
- Análise dos Procedimentos de Salvatagem.
- Apturações policiais do acidente
- Questionamentos técnicos feitos à Marítima
- Conclusões

A) RELATÓRIO PRELIMINAR DA PETROBRÁS (CÓPIA EM ANEXO-20)

Concluído em 20/04/01, com pouco mais de 30 dias do acidente, o relatório levanta muitas premissas, que serão detalhadas quando do relatório final.

Ao fim traz os seguintes resultados:

- Houve uma 1ª explosão, provavelmente no 4º nível da coluna de popa-borosta, às 0:22 hs do dia 15/03/01. A explosão deu origem ao início do alagamento da plataforma.
- Houve uma 2ª explosão causada por hidrocarboneto em popa-borosta, a 0h39min, que teria causado a morte de 11 brigadistas.
- As explosões não causaram a ruptura do casco do Pontoon (longarinas) e/ou da coluna. O alagamento foi provocado por rompimento de tubulações e outros no interior da coluna de popa-borosta. Foram ineficazes as ações para controle do alagamento.
- Não havia ainda sido concluída a análise da documentação referente ao projeto.
- A presença de tanques interligados ao processo no interior da coluna é um aspecto relevante que exige reconsideração dos riscos operacionais envolvidos.

- Descartou-se a hipótese de abatramento.
- A pressurização do sistema de Ventilação Atmosférica era até naquele momento uma hipótese pouco provável como causa do acidente.

- A solução adotada da criação de uma Ventilação Alternativa para contornar o problema do entupimento do abafador de chamas d Ventilação Atmosférica era até aquele momento uma hipótese pouco provável como fator contribuinte do acidente.

Trouxe no bojo dos resultados, as seguintes recomendações:

- Continuar estudos no sentido de se determinar os mecanismos da 1ª explosão.
- Continuar estudos no sentido de se determinar o local mais provável e os mecanismos da 2ª explosão.
- Aprofundar as investigações sobre a mecânica do alagamento e o controle da estabilidade durante a emergência.
- Continuar e aprofundar a análise do projeto
- "A despeito de ser prática aceita na indústria de petróleo, a comissão recomenda que seja tomada a decisão gerencial de não utilização nos projetos futuros de tanques salvas no interior de colunas ou pontões, que estejam interligados ao processo. Para as unidades atuais que possuem vasos ou tanques nas colunas ou pontões interligados ao processo, recomendamos que a Cia. Efetue uma reanálise de seus projetos quanto ao risco operacional". (anexo-20 A - DIP 120/01).
- Aprofundar estudos das causas da pressurização do sistema de Vent Atmosférico.

Todos os pontos levantados e muitos outros serão abordados, quando da análise dos outros relatórios a seguir.

B) RELATÓRIO FINAL DA COMISSÃO DE SINDICÂNCIA DO ACIDENTE COM A PLATAFORMA P-36 (CÓPIA EM ANEXO-21)

Pontos relevantes do Relatório:

- Existência de trincas no Tanque de Drenagem
A existência de trincas pode ser ou por utilização de material de má qualidade, já que a unidade não tinha ainda um ano de pronta ou a versão apresentada pela Petrobras de que o transporte a seco provocou um desgaste na estrutura, causando as trincas.
- Houve o rompimento do tanque, que estava com trincas. A colocação de tanque de drenagem de gás de petróleo altamente inflamável dentro de uma coluna que leva outros equipamentos e de uma abertação sem precedentes e é abusiva e afirmação do relatório da Petrobras que diz que é uma prática corrente na indústria de petróleo a colocação de tanque de drenagem de gás na coluna, pela confirmação do Fernando Siqueira presidente da AEPET, associação dos engenheiros da Petrobras esta prática somente foi feita uma vez no exterior para ser imediatamente abandonada, mais uma vez estávamos perante uma situação combinada entre o improviso e o desejo da Marítima de não gastar modificando o projeto original naquilo que era lump sum para ela (preço fechado) que não poderia se transformar em Changes Orders. Aliás isto era a situação de todos os equipamentos descritos pelo Sr. Rivadavia que permaneceram como foram recebidos da plataforma, a ponto de constar no contrato entre a SANA e a Marítima como devendo ser aceito pelo comprador sem poder reclamar posteriormente, dando quitação de reclamações futuras no ato da assinatura do contrato
- Havia ausência de sensores de gás. Foi constatada a esturação de gás sem alarme - O Sr. German EFREMOVITCH, disse em seu depoimento que havia sensores de gás. Infelizmente não havia, o que poderia ter evitado as mortes.
A ausência dos sensores é uma falha do projeto inaceitável, além de uma falha de controle da Petrobras que permitiu isso. Conjuntamente com a ausência de sensores de gás na coluna não havia interface de comunicação com a central de comando da plataforma, nem a brigada de incêndio estava equipada com lanternas anti deflagrantes, o seja equipamentos elétricos cujos contatos que poder faiscar são blindados. Provavelmente, ou diria com certeza foi uma faísca de um lanterna que provocou a primeira explosão. Segundo o relatório, só havia sensores de gás no convés, onde o gás foi detectado e onde passava um cabo de alimentação para a Petrobras 47 representando grande perigo de outra explosão além de ser de um amadorismo incrível, por se tratar de um cabo de alta tensão no chão da plataforma.
- Houve uma falha de pressão no anel de água de combate à incêndio, devido a falta de pressão do sistema principal, auxiliado normalmente pelo sistema de bombas da plataforma que fica nas pernas transversais (pontões) e que de fato pelo afundamento não podia nem bombear água para o sistema de incêndio nem bombear a água que estava entrando na plataforma. Um sistema auxiliar de bombeamento só fez bombear ao contrário, alagando mais a plataforma.
- Não havia água pressurizada nos hidrantes um verdadeiro absurdo. É como o extintor do seu carro somente funcionar com pressão dada pelo motor, mais o motor está pegando fogo junto com o carro e não pode alimentar o extintor de incêndio. Assim o combate a incêndio da plataforma somente poderia ser feito com a plataforma funcionando sem problema, o que é uma piada. Para quem não conhece uma plataforma, elas mais se parecem com estações orbitais não so pela variedade da tecnologia embarcada, mais

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



também pelo fato que não há um metro quadrado que seja livre de aproveitamento e cheio de equipamentos, isto significa que em caso de incêndio, imediatamente algum tipo de equipamento e imediatamente atingido.

6. Falou dispersar o gás e paralisar as atividades na unidade para não haver falhas. As ventilações da coluna onde se encontrava o tanque de drenagem de gás era ventilada com ventilação natural e os tais vent (portas de ventilação) estavam em posição normal fechadas para não entrar água do mar em caso de mar agitado com ondas.

7. A existência de válvulas de admissão de água abertas, um verdadeiro absurdo.

8. A geração principal não tinha circuitos independentes, o que acabou provocando uma pane elétrica geral, em todos os outros projetos da Petrobras é uma norma os circuitos tanto de compressão de gás como elétricos serem independentes para a plataforma nunca parar.

9. Não tinha "Back-Up" (sistema redundante de controle). O sistema geral de controle entrou em pane (acos) e decidiu-se pelo abandono total da plataforma por falta de controle.

10. Os sistemas navais da plataforma não eram apropriados, tanto que a Petrobras estava providenciando a substituição dos atuadores. Não houve fiscalização rigorosa das condições, já que era uma embarcação que ficou 6 (seis) anos parada.

11. A extensão do convés, a retirada dos propulsores e das hélicas, visando a acomodar a planta de processo para o campo de Roncador, podem ter comprometido a segurança da plataforma.

12. Foi feita uma importante mudança estrutural, com o "Caisson" central, originalmente vazado e que passou a contribuir para a flutuabilidade após as modificações da unidade. Os cabos de transmissão ficaram no convés, onde não era o mais seguro.

13. Cada submarino continha, além de tanques, estruturas de lastro e de armazenamento de óleo diesel e água industrial, a casa de bombas para o sistema de lastro e água do mar de serviço, o sistema de esgotamento de inundação, dois conjuntos de injeção de água em popas e as salas dos propulsores. Além disso existia todo um conjunto de tubulações para possibilitar manobras diversas de lastreamento, movimentação de combustível e ventilação. Era uma configuração muito arriscada.

14. Situa-se no convés o sistema de geração principal de energia e de exportação de energia elétrica para o FSO, P-47.

15. O sistema de drenagem de emergência era constituído por 2 tanques de 450 m³ cada, localizados no 4º nível das colunas de popa da unidade, um em bombordo e o outro em boreste. Esses tanques, denominados tanques de drenagem de emergência (TDE) tiveram como finalidade básica receber o petróleo da planta de processo numa operação de manutenção de algum vaso ou na ocorrência de uma situação de emergência. Eles também recebiam os gases não queimados do Flair (queimador de plataforma). A configuração do flair da plataforma era de tal forma vertical, que tinha muita sobre pressão natural de retorno. Este flair vertical que apresentou várias ocorrências de entupimento por sujeiras contidas no gás natural, quando se entupia dava forte refluxo de pressão no TDE, no data do acidente estava sendo esperado peças de reparo para trocar partes da extremidade do flair que estava em péssimo estado. Esta situação por si só também representava um perigo. Não lembramos de registro ou de testemunho do flair vertical, todos os flairs da Petrobras são inclinados para suportar variações de pressão com pequenos refluxos para os TDE, e evitar entupimento.

Os TDE eram interligados à planta de processo e ao Caisson de produção (tanque de descarte de resíduos) da plataforma, por meio de duas linhas: uma para a entrada de líquidos no TDE, e qual possuía uma válvula de bloqueio e uma outra para descarga, que possuía 1 (uma) bomba de recalque e 2 (duas) válvulas de bloqueio.

Durante operação normal, as válvulas da linha de descarga de cada TDE permaneciam fechadas, enquanto a da linha de entrada ficava aberta. As válvulas do Header e do Caisson eram normalmente fechadas. Caso houvesse necessidade de drenar hidrocarbonetos da planta para os TDES, abria-se a válvula do Header e o fluxo se estabelecia naturalmente, devido à diferença de pressão.

Para esgotar um dos TDES era necessário abrir suas válvulas de descarga, fechar a de entrada, fechar todas as válvulas do outro TDE e, após alinhar o fluxo para o Caisson de produção ou para a planta de processo, ligar a bomba de recalque. Era uma configuração de emergência errada.

16. O relatório fala de operações antecedentes tais como a retirada da bomba do tanque de drenagem de emergência de boreste para reparos (mais de 45 dias), sucção de descarga da bomba raqueleadas. O projeto não previu Back-Up das bombas. Relata também o início da troca dos atuadores eletro-hidráulicos das caixas de mar das bombas de água salgada e sistema de lastro.

17. Relata também a abertura do tanque de lastro 26S e o void 61S, ambos com acesso pela sala de bombas de popa-boreste, visando inspeção do reparo das vlvulas no dia seguinte. A ventilação é feita pelo sistema normal da coluna popa-boreste da plataforma.

18. O TDE não agüentou o volume recebido, tendo tido uma provável sobre pressurização com uma mistura de água, óleo e gás, provocando o seu rompimento mecânico, liberando fluidos em seu interior para o ambiente (óleo, gás e água).

19. Através de uma configuração errada, a ruptura do anel de incêndio provocou a perda de pressão no mesmo, colocando a plataforma em Fire Mode, com entrada automática em operação das bombas de água salgada. Como consequência, iniciou-se o alagamento, em escala acentuada, do 4º nível da

coluna e de ambientes situados abaixo, em virtude do volume de água movimentada pelas bombas de captação de água do mar e pelo inventário existente dentro do anel de distribuição do sistema, acionando os alarmes de alagamento.

20. Em virtude dos danos nos tanques, o gás vazado no interior da coluna, atingiu o convés principal da unidade. Não havia sensor de gás na coluna.

21. A bomba de recalque levou 54 minutos para ser acionada (conforme relatório da ANP); pois estavam tentando acioná-la através da sala de controle central da plataforma no computador da qual constava um ícone de acionamento de bomba, mas não estava conectado com um comando automático, conforme dizia o manual de operações da Petrobras, não tendo êxito na operação, já que a bomba só podia ser ligada através do comando local, situação prevista nos manuais de operação da plataforma, segundo a Petrobras.

22. Por algum problema não identificado, a válvula de bloqueio da entrada do tanque de boreste permitiu a passagem dos fluidos para o interior do tanque, que encontrava-se com sua linha de vent bloqueada. Uma vazão de 20% da capacidade de escoamento da válvula teria sido admitida no tanque entre o início da operação e a provável ruptura mecânica do mesmo.

A sobre pressurização do tanque provocaria uma deformação em sua casca interna de 1 (um) metro, aproximadamente, o que o levaria a provocar danos nas tubulações adjacentes (ventilação, suspiros de tanques, tubulação de água do mar de serviço e ramal da rede de incêndio), com a subsequente elevação da pressão; o tanque rompeu liberando os fluidos e gases para o ambiente.

23. A evacuação da unidade, através de casias de transbordo, além da falha do sistema elétrico obrigou a execução de manobras de emergência de forma a permitir a alimentação elétrica do guindaste do bombordo. Este sistema arcaico fez com que levassem 2hs e 30 min, para evacuarem 138 pessoas.

24. Houve shut down da plataforma, que segundo depoimentos colhidos na comissão, eram frequentes. Dando demonstração que a unidade não estava ainda totalmente apta a produzir.

25. Não existia tripulante italiano na Brigada de Incêndio. Relatos dos tripulantes deram conta que dois tanques (26Sa 61S) junto à coluna tinham sido abertos para inspeção, ficaram abertos e foram alagados. Por volta das 04hs e 30min ocorreu pane geral do sistema de controle perdendo-se a capacidade de monitoração e operação remota dos equipamentos e sistemas da plataforma.

26. Na investigação das causas do alagamento a naufrágio detectou-se que o 1º evento ocorreu no 4º nível da coluna de popa-boreste, o TDE rompeu e juntamente com ele foram também rompidas as tubulações de água do mar de serviço, ramal do anel de incêndio e o suspiro do tanque 26S, que encontravam-se contíguos ao tanque de drenagem de emergência.

Além disso, os tanques 26S e 61S encontravam-se abertos para inspeção. Como suas portas de visita comunicavam-se com a sala de bombas, foram também atingidas pelo alagamento.

Após aproximadamente 7 (sete) minutos do primeiro evento o nível de água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse, e as válvulas do circuito de ligação da caixa de mar permanecessem abertas.

Ressalta-se que essas válvulas eram do tipo Fail-Safe (ao falharem elas se fechariam automaticamente).

27. O Relatório conclui pelas causas dos acidentes:

- a) Ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de boreste associada ao raqueamento do vent e ausência de raquete na válvula de admissão, ocasionando sobre pressurização e rompimento do TDE.
- b) Alinhamento do TDE de bombordo para o Header de produção em vez de para o Caisson de produção, permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de boreste.
- c) Demora na partida da bomba de drenagem do TDE de bombordo, permitindo fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora.
- d) Falha nos atuadores no fechamento dos dampers estenques de ventilação, permitindo comunicação dos compartimentos habitáveis da coluna e do submarino (Pontoon).
- e) Abertura do tanque 26S e do void 61S para inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingências, aumentando o volume alagável.
- f) Existência de duas bombas de água salgada em manutenção sem medidas contingências ou seja sem back up o que é um absurdo visto a grande importância de uma bomba em uma unidade marítima, e o pequeno custo dela dentro do contexto de um projeto deste, reduzindo as margens de manobras emergenciais.
- g) Procedimento e treinamento deficientes para situações de emergência no controle de estabilidade e lastro.

As consequências da análise do Relatório da Petrobras, dão conta de que erros de operação, manutenção e projeto ocorreram, além da utilização de materiais indevidos, sistemas arcaicos de segurança e falta de treinamento adequada da tripulação.

A responsabilidade é claramente definida para a Petrobras e para a Marítima Engenharia e Petróleo.

CI ANÁLISE DO RELATÓRIO DA ANP/DPCÓPIA EM ANEXO 22)

Os principais pontos levantados pelo Relatório da ANP/DPC, foram:

- 1. Presença de água contaminada no tanque de drenagem de emergência, da coluna de popa bombordo.



2. As dificuldades operacionais para a partida da bomba de esgotamento desse tanque permitiram que houvesse fluxo reverso de óleo e gás pelas linhas de escoamento dos tanques e sua entrada no outro tanque.
3. A água bombeada passou a entrar no tanque de popa boreste. A pressurização contínua deste tanque levou, a seu rompimento mecânico cerca de duas horas após o início da operação de esgotamento do outro tanque caracterizando o evento relatado como sendo a primeira explosão, ocorrido às 04hs e 22min do dia 15 de março de 2001.
4. Cerca de 20 minutos após o rompimento do tanque, houve a explosão do gás que atingiu a área do convés do tank top e segundo convés junto à coluna. Estava assim caracterizado o evento relatado como a ocorrência da segunda explosão, quando foram vítimas e mortas onze pessoas da Brigada de Incêndio da plataforma.
5. Caracterizada falha mecânica, pois o colapso mecânico do TDE da popa boreste, seguido imediatamente pelo rompimento da linha de recalque de água salgada que passava pelo quarto nível, iniciou o alagamento da coluna. A migração de água para a parte inferior se deu quando a água no compartimento do quarto nível atingiu os dampers do sistema de ventilação que deveriam fechar automaticamente, porém devido a falha no funcionamento de seus atuadores, permitiram a passagem de fluidos.
6. Havia problema estrutural nas trincas das caixas de estabilidade.
7. A quantidade de líquido no interior da coluna e em parte do flutuador provocou o adernamento da plataforma que foi intensificado com a progressão da água para o tanque de lastro da coluna de popa boreste.
8. Elevado tempo na evacuação de 138 pessoas (2h e 30 min).
9. A não observação de estanqueidade e compartimentagem em áreas críticas para a preservação da estabilidade da unidade.
10. A pág.5 do Relatório, o parágrafo mais contido é:
"A análise efetuada pela Comissão de Investigação ANP/DNC permitiu constatar deficiências no sistema de gestão operacional das atividades marítimas de petróleo e gás natural da Petrobrás, na condução das atividades específicas à plataforma P-36, caracterizadas por não conformidades identificadas quanto a procedimentos regulamentares de operação e manutenção. Além disso, os planos de contingência para acidentes de grande proporção e os esquemas de resposta a emergência de grande risco necessitam ser imediatamente aprimorados, bem como a revisão dos critérios de projetos de engenharia em unidades flutuantes de produção para assegurar maior proteção intrínseca".
ou seja, houve clara deficiência de gestão na condução das atividades da P-36, além de um plano de contingência desastrosos, além de erros de projetos.
11. O contingente embarcado era composto de 175 pessoas, sendo 85 tripulantes. O restante encontrava-se a bordo para executar atividades de comissionamento e manutenção de vários sistemas da plataforma.
Qua saída a plataforma tinha muitas pendências. Demonstrando que ainda não estava totalmente pronta, nem apta a produzir. O excesso de itens em manutenção. Demonstrando a falta de cuidado na operação da plataforma.
12. As informações sobre sondagens volumétricas dos tanques de drenagem de emergência contidas no livro de registro de lastro demonstram que havia frequente movimentação de água contaminada com resíduos oleosos nesses tanques.
13. "A principal não conformidade identificada diz respeito ao armazenamento de grande quantidade de água contaminada nos tanques de drenagem de emergência durante parte considerável do período em que a plataforma esteve em produção, contrariando o manual de operações da planta de processo da plataforma (Operating Manual-Process-ET 3010.38-1200-941-AMK-924 e DE-3010.38-5336-943-AMK-033). De acordo com esse manual, a condição desses tanques em operação normal é permanecer isolados, só devendo ser utilizados para o esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior".
14. A bomba de esgotamento do tanque de drenagem de emergência de popa boreste foi retirada para reparo no dia 10 de fevereiro quando parte considerável da capacidade do tanque estava preenchida com água contaminada, não tendo mais retornado a operação.
15. O isolamento da linha de suspiro alterou as características de projeto do tanque. Ficou sujeito a ser indevidamente pressurizado.
O fato de sua linha de admissão não ter sido também isolada, caracteriza uma não conformidade.
16. "Houve dificuldades operacionais para dar partida na bomba de esgotamento, o que só veio a ocorrer 54 minutos após o início da operação. Durante esse período ocorreu fluxo reverso de hidrocarbonetos para as linhas de escoamento dos tanques de drenagem de emergência".
Ou seja a bomba quebrada fez o petróleo entrar ao contrário.

17. À PAG.11:
"A opção de retirar água do tanque via manifold de produção contrariou requisitos operacionais prescritos no manual de operações da planta de processo da plataforma (ET-3010-38-1200-941-AMK-924).
18. Foram também identificadas as seguintes não conformidades quanto a procedimentos regulamentares de operação e manutenção.
a. Operação realizada sem a supervisão do Coordenador da Plataforma ou do supervisor de produção.
b. Falha mecânica ou fechamento incompleto da válvula de admissão do tanque de boreste.
c. Houve também a vulnerabilidade do "Esquema de Ligação dos Tanques de Drenagem de Emergência com o manifold de produção por não apresentarem nenhuma proteção adicional ou redundância no caso de falha simples de uma das válvulas de admissão dos tanques.
19. O tanque se rompeu, quando atingiu a pressão de cerca de 10 bar, relatada por equipe técnica da Petrobrás como sendo sua pressão de ruptura, liberando água, óleo e gás para o interior da coluna. Houve também rompimento de linhas de suspiro atmosférico de tanques localizados abaixo do terceiro nível da coluna.
20. Só havia sensores no convés principal, não havendo sensores nas colunas, erro grave de projeto.

21. À PAG.13:
"Como as áreas do 3º e 4º níveis não foram classificadas como zona de risco, conforme demonstrado nos desenhos de engenharia DE-3010-38-5400-947-AMK-120 Ver.B e DE-3010-38-1200-200-AMK-008 Ver.F. O gás liberado após o rompimento não foi imediatamente detectado no compartimento do tanque. Pela mesma razão, os hidrocarbonetos não foram contidos nessa área por não haver dispositivos adequados de contenção e equipamentos à prova de explosão".
Foi caracterizado como uma não conformidade a inadequação da classificação da área em torno do tanque de drenagem de emergência.

22. Quanto à segunda explosão:
"A escotilha de acesso do 3º para o 4º nível foi aberta para vistoria dos compartimentos inferiores, tendo sido constatada presença de névoas brancas sem calor e chama, sendo a inspeção prejudicada pela falta de iluminação na área. A abertura dessa escotilha permitiu o escapamento de gás para os convés superiores pelo interior da coluna. O fluxo ascendente de gás pela coluna também se deu pelas linhas de suspiro e ventilação rompidas.
Cabe ressaltar que o sistema de ventilação da coluna foi automaticamente interrompido devido ao alarme de gás no convés principal. Os dampers de ventilação que intercomunicam os compartimentos da coluna não fecharam automaticamente como projetado.

23. Como após a segunda explosão, o sistema de geração elétrica principal da plataforma foi automaticamente desligado e o sistema de geração de emergência entrou automaticamente em funcionamento.
Foi identificado como não conformidade o sistema de comunicação e coordenação deficientes entre a equipe de resposta à emergência e o comando da plataforma.

24. Foram ainda detectadas as seguintes não conformidades:
a. Falha no funcionamento dos dampers do sistema de ventilação da coluna, decorrente de defeito em seus atuadores eletro-hidráulicos.
b. Elipses de acesso ao tanque de lastro de popa boreste e à caixa de estabilidade contigua mantidas abertas por tempo além do necessário à realização de inspeção e reparo, alterando a compartimentagem da plataforma considerada nos estudos de estabilidade intalita e em evaria, contrariando os procedimentos do manual de operação-Item Casco e Estrutura-Estanqueidade à água.
c. Ineficácia das ações para conter o alagamento na coluna avariada, efetuar o seu desalugamento ou promover a movimentação de água de lastro entre colunas não avariadas.
d. Coordenação e treinamento deficientes de pessoal nas ações de controle de estabilidade em emergência.
e. Existência de duas bombas de recalque de água salgada fora da operação por problemas de manutenção.
f. A manutenção do tanque de lastro e caixa de estabilidade abertos em desacordo com o Manual de Operação. (MA-3010-38-1320-915-NBO-909-01)-Item de estabilidade em evaria, constituindo causa determinante para o naufrágio.

25. Embora não possa ser caracterizada como uma não conformidade, a utilização do sistema Fail Safe para a válvula da caixa de mar impossibilitou qualquer atuação do operador no sentido de modificar seu estado após a falha, uma vez que o sistema não dispunha de alternativas que permitissem contornar a restrição imposta.

26. As conclusões da PAG.22, dizem que as operações efetuadas em desacordo com os manuais da plataforma e que estão criticamente relacionadas com o acidente:

Movimentação frequente de água contaminada com resíduos oleosos nos tanques de drenagem de emergência.

Isolamento da linha de suspiro do TDE de popa boreste.

Operação de esgotamento do tanque de drenagem de emergência de popa bombordo via manifold de produção.

Permanência de elipses abertas de acesso ao tanque de lastro de popa boreste e caixa de estabilidade contígua.

No que diz respeito a procedimentos de manutenção a falha no fechamento dos dampers do sistema de ventilação da coluna de popa boreste caracterizou-se como uma não conformidade crítica por impossibilitar o isolamento de áreas estanques.

A análise da documentação de engenharia disponível permitiu identificar como crítica a inadequação da área de risco em torno dos tanques de drenagem de emergência. As classificadoras ABS e RINA foram falhas ao aceitar isto.

Houve falhas no esquema operacional de controle de estabilidade da unidade flutuante em condições de evaria.

O quadro delineado evidencia deficiências no sistema de gestão operacional das atividades marítimas de petróleo e gás natural da Petrobrás na condução das atividades específicas à plataforma P-36.

Conclui também que a Petrobrás deve efetuar a revisão de regras e procedimentos aplicáveis a projetos da forma a assegurar proteção intrínseca de sistemas e componentes críticos de unidades marítimas.

Critica as ações simultâneas de comissionamento, manutenção e operação. Não é possível fazer instalação e produção ao mesmo tempo.

Critica também o gerenciamento de projetos, solicitando que sejam implementadas regras e procedimentos para compatibilizar sistemas originais e as alterações de projeto de modo a garantir a segurança operacional e a proteção ambiental. No caso da P-36 a conversão não foi compatível com o projeto original.

Sugere também a conveniência de antecipar a adoção do código internacional de gerenciamento de segurança aprovado pela Resolução A 741 (18) da Organização Marítima Internacional, o que não entendemos o motivo da Petrobrás não ter adotado antes.

O Relatório da ANP/DPC, de forma mais precisa e contundente lista os problemas de projeto, execução do projeto de manutenção e de operação, além de mostrar que a plataforma P-36, não estava pronta, devido ao comissionamento simultâneo à produção, além de manutenção em equipamentos com funcionamento deficientes.

Os responsáveis segundo se conclui do Relatório, são a Marítima Engenharia e Petróleo, a Petrobrás, além dos projetistas, isto sem excluir a classificadora RINA e ABS que aceitaram condições de risco, mas a maior responsabilidade coube à Marítima Engenharia e Petróleo.

DI RELATÓRIO DA AEPET (CÓPIA EM ANEXO-23)

A AEPET - Associação dos Engenheiros da Petrobrás, enviou em 2008 o. Ofício 136 contendo a sua análise preliminar.

Dentro de sua análise o relatório da Petrobrás não explicita erros de projeto de detalhamento e os erros de fabricação e montagem, executados sob a sua Gerência por empresas da Marítima Engenharia e Petróleo.

A AEPET mostra preocupações com o curto tempo do trabalho da Comissão devido a complexidade do acidente e levanta a hipótese de sabotagem, dentre as causas do acidente.

O relatório da AEPET analisa pontos específicos, tais como:

1. "Ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de boreste associada ao raqueteamento do "Vent" e ausência de raquete na válvula de admissão, ocasionando sobre pressurização e rompimento do TDE".
Relata que a razão foi a entrada de água no tanque através de falha do projeto de detalhamento ou de manutenção que gerou a falha de operação. O raqueteamento do "Vent" poderia até ser feito, desde que, juntamente com o raqueteamento da válvula de admissão do TDE. Esta solução deveria ser temporária e corrigida no menor prazo possível.

As causas são ou a falha da válvula ou a falha da manutenção. O relatório da Petrobrás informa que o nível era medido e não sinalizava variação para mais, sendo uma operação envolvendo vários requisitos de segurança. Como explicar que depois de uma hora de alinhamento com a planta de processo não se tenha verificado o nível dos dois tanques?

2. "Alinhamento do TDE de bombordo para o "Header" de produção em vez de para o "Caisson" de produção, permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de boreste".
Este item, segundo a AEPET está impreciso, embutindo erros graves do projeto de detalhamento principalmente da filosofia da segurança.
Os dois TDES são tanques usados na manutenção da planta e jamais poderiam ser alinhados com a planta de produção em operação.
Deveriam ser previstos intertravamentos que impedissem erros de operação como os cometidos.
Mais grave se torna o caso, porque os tanques eram embutidos na coluna da plataforma, o que requeria uma atenção redobrada na filosofia de sua proteção.

3. "A demora na partida da bomba de drenagem do TDE de bombordo, permitindo fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora".
A AEPET considera este item intrigante. Como explicar que, após um ano, o operador que já executava essa operação outras vezes ficasse 54 minutos tentando acionar a bomba remotamente, alinhando a planta de processo com os 2 tanques e, posteriormente, a bomba com o tanque de boreste sendo um deles por falha na válvula, quando nenhum deles era projetado para suportar estes níveis de pressão?

4. "Falha dos atuadores no fechamento dos "dampers" estanques da ventilação...".
A análise relata que esta passagem de água pode ter sido uma das causas do insucesso da injeção de nitrogênio ou ar comprimido, na tentativa de resgate".

5. "Abertura do tanque 26S e do void 61S para inspeção sem procedimento, que estabelecesse medidas contingências, aumentando o volume alagável".
• A análise coloca como falha de manutenção.

6. Existência de duas bombas de água do mar em manutenção sem medidas contingências, reduzindo as margens de manobra emergenciais.

• Outro problema de manutenção o relatório da Petrobrás menciona que a ausência dessas bombas reduziu as margens de manobra de contingências.
Com o rompimento das linhas de incêndio (hidrantes na coluna) e as de captação de água de operação com as explosões, a AEPET acredita que as bombas bombearam água para o 1º piso até que a queda geral do sistema elétrico as desligasse, aumentando a velocidade de afundamento da plataforma.

7. Procedimento e Treinamento Deficientes
• A análise fala que não houve treinamento adequado.

8. Outras Falhas de Projeto de Construção

• A caixa de estabilidade (Stability Box) era horizontal e não vertical além de não ser compartimento. Qualquer avaria resultaria em perda da sua função de adicionar flutuação em 100% da sua capacidade de uma vez.
• A compartimentação de caixas de flutuabilidade é um procedimento elementar.

Tanto a caixa de estabilidade de bombordo como a de boreste apresentavam trincas passantes - injustificáveis com apenas um ano de operação - mostrando falha de construção. Para reparo das trincas foram abertas as janelas de visita e assim deixadas, o que colaborou para o afundamento.

Os TDE's ligados à planta fisicamente, eram embutidos nas respectivas parras, o que foi fatal na explosão do de boreste.

A entrada indevida de líquidos no tanque de descarte de emergência de boreste obrigou, o seu raqueteamento. O TDE não podia ter esta falha de detalhamento e construção.

O fato de a torre de perfuração ser estrutural com o convés obrigou à sua transformação em queimador, o que ocupou uma área nobre do convés, requerendo uma ampliação maior que o desejável, para a instalação das demais facilidades de produção e operação. A proposta a "Spirit of Columbus", havia sido rejeitada em 1989 por técnicos da Petrobrás.

A rede de incêndio, operada por queda de pressão, não tinha seletividade. Ao se romper a linha que alimentava os hidrantes, as bombas entraram jogando 1.500 m³ de água no interior da perra, dificultando a recuperação da flutuação. Um defeito em qualquer ponto da linha de incêndio poderia na operação normal, acionar a rede de incêndio de forma inadequada dando um banho de água salgada na planta de processo.

A filosofia da segurança no projeto de detalhamento mostrou-se inadequada. As variáveis mais importantes do processo, foram inibidas por informações menos importantes, levando, no momento mais crucial do problema, à inoperância do sistema de controle e à necessidade de os operadores intervirem manualmente.

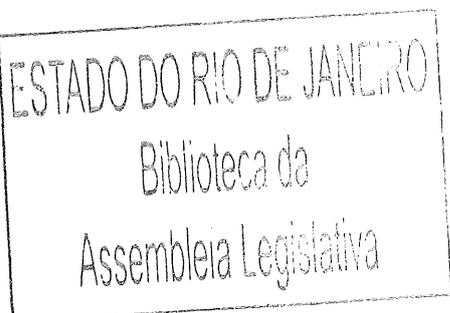
A análise da AEPET termina com os mesmos pontos, ou seja, falha de projeto, falha do detalhamento do projeto, falha de operação e falha de manutenção, levantando ainda hipótese, não comprovada, de sabotagem.

E - RELATÓRIO PRELIMINAR DO CREA-RJ, ENTREGUE PELO REPRESENTANTE DO SINDICATO DOS PETROLEIROS JORGE EDUARDO NASCIMENTO (CÓPIA EM ANEXO-24)

O Relatório começa historiando a P-36:

A plataforma P-36 foi adquirida pela Petróleo Brasileiro S/A - Petrobrás, por contrato de afretamento, por 12 anos, com a opção de compra já exercida no início do contrato. O estaleiro construtor da plataforma foi um afiliado da empresa italiana Fincantieri, a Seste Cantiera Navale e a obra foi concluída em 1994, em Palermo, na Itália.

A plataforma foi inicialmente projetada para ser uma unidade de perfuração, mas posteriormente, foi modificada para operar como plataforma de produção. Estas adaptações foram realizadas sob a responsabilidade da empresa Marítima Engenharia e Petróleo. Neste momento, foram contratadas as empresas AMEC Process and Energy, responsável pelo



projeto de engenharia básica e pelo detalhamento da planta de processo, o projeto naval ficou a cargo de Nobis Danton e a Davie Industries, de Quebec, Canadá, foi a responsável pelas atividades de desmontagem e montagem. Todas as modificações foram gerenciadas pela empresa PETROMECC, criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, inclusive a ampliação da sua capacidade de processo de óleo e gás, pois a plataforma de produção de petróleo P-36, estava prevista inicialmente para operar no campo de Marlim com capacidade menor.

Um fator importante é que durante o empreendimento de modificação da unidade, foi em Quebec, no Canadá, o estaleiro Davie entrou em concordância com a Petrobrás, a PETROMECC e a Davie, com envolvimento do sindicato local, acertaram então uma antecipação do fim das obras. Desta forma ficou aprovado uma extensão dos trabalhos aos sábados, feriados e férias de julho de 1997 o que por fim resultou numa redução em 34 dias no cronograma original do empreendimento de modificação da plataforma. A plataforma foi classificada pelas entidades classificadoras RINA (Registro Italiano Navale) e ABS (American Bureau of Shipping).

Ele apresenta como conclusões:

1. Que houve falhas no projeto, na construção e na montagem da Plataforma P-36, o que já foi confirmado pelos documentos analisados, depoimentos realizados e relatos à esta Comissão por vários profissionais;
2. Que houve falhas do Gerenciamento de Riscos da empresa, quanto aos acidentes críticos ocorridos antes, durante e após o acidente, como por exemplo a recomendação de parada de produção da Plataforma, conforme o boletim de operações da P-36, três dias antes do acidente, para troca de equipamento;
3. Que houve falhas nos procedimentos de certificação da P-36, pois, este é o terceiro grande acidente "certificado", desde de janeiro de 2000, nas instalações da Petrobrás;
4. Que houve falhas Gerenciais envolvendo também a área de Segurança Industrial e Recursos Humanos, devido a acelerada redução da pessoal, falta de treinamento com o elevado aumento da terceirização;
5. Que houve responsabilidades da atual direção da Petrobrás e da anterior, com Engenheiro Joel Mendes Rennó e seus respectivos diretores, principalmente das áreas de Exploração & Produção e Engenharia, por falhas de gerenciamento, o que aconteceu desde a escolha da empresa Marítima Engenharia e Petróleo. Para construção da P-36 até os eventos antes, durante e após o acidente;
6. Que houve responsabilidades da direção da Agência Nacional de Petróleo - ANP - em especial, do Engenheiro David Zylbersztajn, por não fiscalizar as operações da P-36, conforme o Art.44 da Lei nº 9478/97, da Lei do Petróleo, que diz: "O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:
 - o adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos reservatórios e de outros recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a proteção do meio ambiente;
 - o Art. 53 Qualquer empresa ou consórcio de empresas que atenda ao disposto no art.5º poderá submeter à ANP proposta, acompanhada do respectivo projeto, para a construção e operação de refinarias e de unidades de processamento e de estocagem de gás natural, bem como para a ampliação de sua capacidade.
 - o A ANP estabelecerá os requisitos técnicos, econômicos e jurídicos a serem atendidos pelos proponentes e as exigências do projeto quanto à proteção ambiental e à segurança industrial e das populações.
7. Que houve co-responsabilidades da empresa Marítima Engenharia e Petróleo que sob sua responsabilidade construiu a Plataforma P-36 e gerenciou o empreendimento no exterior, dificultando sua fiscalização.

E APRESENTA AINDA AS SEGUINTES RECOMENDAÇÕES:

Que a DIREÇÃO DA PETROBRÁS

- ✓ Implante de imediato um novo modelo de gestão, que leve em consideração desde a contratação dos serviços de engenharia até a operação de Plataformas de Petróleo a engenharia da Petrobrás e nacional, não permitindo que Plataformas que poderiam ser projetadas, construídas e montadas no Brasil, sejam executadas no exterior, como foi o caso da P-36;
- ✓ Implante de imediato uma nova Política de certificações de Plataformas e instalações industriais, pois é atual tem levado a empresa a sucessivos acidentes "certificados" em suas instalações;
- ✓ Implante de imediato uma nova Política que leve em consideração a fiscalização dos CREA's em cada estado, facilitando o trabalho deste órgão com o objetivo de fiscalizar o exercício dos profissionais e da engenharia, no sentido de evitar novos acidentes, principalmente com vítimas fatais;
- ✓ Implante de imediato uma CIPA por Plataforma e fortaleça todas as CIPAs da empresa, permitindo que estas cumpram seu papel de investigações;

✓ Reavalie sua política de informação quanto à Segurança no Trabalho e que a transparência para os trabalhadores e a sociedade seja permanente e de fato;

✓ Reavalie sua política de Segurança, Meio Ambiente e Saúde - SMS, garantindo desde o início dos projetos até as investigações dos acidentes de trabalho, a participação dos representantes dos trabalhadores, através das CIPAs, e das entidades sindicais;

✓ Reavalie a formação e perfil das brigadas de incêndios existentes nas Plataformas, que se mostraram ineficazes face ao acidente ocorrido;

✓ Reavalie a formação e perfil dos Gerentes de Segurança, Meio Ambiente e Saúde - SMS - que se mostraram incapazes face aos sucessivos acidentes ocorridos nas instalações da empresa, nos últimos anos;

✓ Reavalie sua política continuada de terceirização das atividades fins, que vem agravando o risco de acidentes nas instalações operacionais da Petrobrás.

ANÁLISE DOS PROCEDIMENTOS DE SALVATAGEM

Os depoimentos colhidos, mostram que a tentativa de salvatagem da plataforma P-36, teve duas fases:

Com participação somente da equipe da Petrobrás e com participação de Empresas Estrangeiras.

Foi visível a mudança dos procedimentos no resultado final. A partir do momento que mudou a orientação, pioraram os resultados.

Os custos incorridos pela Petrobrás na salvatagem superaram US\$ 21 milhões (cópia em anexo-25).

Descobrimos a seguir, os principais passos:

O Coordenador da plataforma reuniu-se com os supervisores de produção e de facilidades, com o operador de lastro e com os tripulantes italianos, representantes da bandeira de origem da embarcação, e resolveram proceder, ao abandono geral da unidade.

Foram solicitados helicópteros para o desembarque das equipes remanescentes e feitos os últimos preparativos de abandono, como desligamento do gerador da emergência, coleta de alguns documentos relevantes, etc. Por volta das 06h00min, todos os tripulantes haviam abandonado a unidade, que já encontrava-se com inclinação acima de 6 graus.

O elagamento progrediu, tendo tomado completamente os seguintes compartimentos: sala de propulsores, sala de bombas, salas de injeção de água, tanque de lastro 26S, Void Space 61S, quarto nível da coluna de popa-boreste. Por volta das 08h10min houve uma grande liberação de gases de coloração escura na região da coluna avariada e a plataforma continuava a inclinar, não demonstrando sinais de estabilização.

O elagamento progrediu fazendo com que por volta das 08h15min as entradas dos painéis de amarras atingissem o nível do mar, caracterizando o início do processo de elagamento progressivo. Na sequência, os suspiros dos tanques da extremidade de popa-boreste do submarino submergiam, dando prosseguimento ao lento processo de elagamento dos tanques e compartimentos que estavam vazios.

Até o dia 18/03, por volta de 10h00min, a plataforma não apresentava sinais de estabilização, alagando progressivamente e não permitindo abordagem segura. Como, a partir deste momento, a unidade pareceu estabilizar-se, apesar de ter ultrapassado atentadamente o caso crítico de elagamento de projeto, decidiu-se por abordá-la e colocar em prática um plano de resgate dos corpos dos acidentados e da plataforma.

Por volta de 17h00min, houve abordagem com reconhecimento da situação a bordo. Às 21h00min foi feita nova incursão na plataforma e tapados dois suspiros dos tanques do submarino de popa-bombordo que encontravam-se próximos da linha d'água.

No dia 17/03 às 06h00min, iniciou-se o mergulho, para resgate do corpo de um brigadista, que encontrava-se preso próximo aos guinchos de ancoragem de popa-boreste. Durante esse dia foram tapados os suspiros dos tanques 21S e 26S e colocada conexão para injeção de ar no tanque superior 43 e conexão para injeção de nitrogênio no tanque 61S. Às 16h45min foi concluído o resgate do corpo do brigadista e iniciada a injeção de nitrogênio. Por volta de 18h00min desse mesmo dia embarcou a equipe de companhia SMIT TAK, que assumiu o comando das operações de resgate, cujo centro de comando foi transferido para a embarcação Seaway Harrier, com capacidade de mergulho saturado.

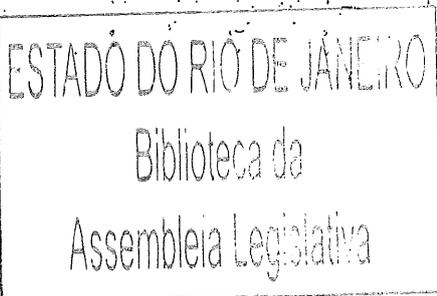
No domingo, dia 18/03, apesar da plataforma não ter apresentado afundamento durante a noite anterior, as condições do mar pioraram e não permitiram as operações com mergulho de superfície, foi iniciada a injeção de ar no tanque 43 e tapados vários suspiros de tanques que ainda encontravam-se fora d'água.

Começaram os trabalhos de intervenção, através de mergulho saturado a partir da embarcação Seaway Harrier, nos tanques do submarino de popa-boreste, para injeção de ar comprimido.

No dia 19/03, foi removida pelos mergulhadores a tampa de visita do tanque 21S, foi soldada uma cabeça de injeção de ar comprimido e reinstalada a tampa, com mangueira de ar conectada. Não houve tempo suficiente para concluir o corte de casco para permitir o início do bombeamento de ar, tendo sido reprogramado para o próximo dia às 06h00min.

No dia 20/03 às 03h00min a plataforma apresentou afundamento acentuado, com aumento da inclinação. O navio Seaway Harrier teve que afastar-se da plataforma, interrompendo as operações do resgate. Desde esse momento, a unidade não mais se estabilizou, afundando e inclinando até o afundamento total às 11h41min.

A partir da submersão total da plataforma P-36 entraram em operação imediata as embarcações de combate à poluição e recolhimento do óleo com barreiras de contenção.



Análise do Laudo de Exame Pericial Documental em seu Item "C" Conclusão destaca-se a seguinte afirmativa:

A classificação de Zonas de Risco para a área na qual estava localizado o Tanque de Drenagem de Emergência (TDE), não determinava a instalação de equipamentos específicos da planta de produção para utilização nessa área.

11 QUESTIONAMENTOS TÉCNICOS FEITOS À MARÍTIMA

Em depoimento a esta comissão em 28/09/01, o Sr. German Efromovich, cobrado de que nem ele no seu 1º depoimento em 04/07/01, nem o Diretor da Marítima responsável pela condução das obras de conversão da "Spiritus of Columbus" Alberto Pasilla, nem o encarregado da obra Ottoniel Reis souberam responder a questionamentos técnicos e comerciais da relação Marítima/Petrobrás sobre a P-36, solicitou o envio por escrito dos questionamentos, que seria respondido em até 5 (cinco) dias do recebimento dos quesitos. A matéria foi deliberada e aprovada pela comissão. Eles foram enviados em 04/10/01 e foram respondidos de maneira evasiva (cópia em anexo-26).

Segue descrito a relação dos questionamentos:

1. A Offshore technological conference fez alguma visita a plataforma Petrobrás 36 para fundamentar os critérios para dar o Premio deepwater technology?
2. Porque os relatórios de fluabilidade da P-19 e da P-21 que foram conclusivos no que se refere ao comportamento de uma certa frequência de ondas sobre os bilsters e caixas de fluabilidade, não foram levadas em conta na P-37?
3. Porque os stability boxes foram colocados em posição horizontal em vez de vertical, pela Marítima. Porque não eram compartilhadas? (AEPET). Se a iniciativa foi da AMEC ou Noble Denton, quem da Marítima assinou esta ordem de serviço?
4. Os "stability boxes" da Petrobrás 36 após de um ano de uso, apresentavam trincas passantes, ao contrario do depoimento do Sr. German nesta CPI onde diz que as trincas não eram passantes. Qual é a explicação para estas rachaduras? Uma das hipóteses é a de que as trincas foram devidas ao transporte. Se verdadeira, quem tomou a iniciativa de transportar a Petrobrás 36 em um dry low, quem da Marítima aprovou, quem da Petrobrás avalizou, qual ordem e serviço que mostra esta autorização e o fundamento técnico de um dry low, e garantiu que não haveria nenhuma consequência para a estrutura da unidade. Se as trincas foram do transporte, porque não foram previstos esses tipos de problemas no projeto/construção?
5. Os stability boxes foram mal dimensionados? Foram mal instalados? Quem supervisionou por parte da Marítima a instalação? A sociedade classificadora aprovou?
6. Como a classificadora pode aceitar uma situação desta? A Marítima comunicou que o dry low fechou a seu final com rachaduras nos stability boxes? Onde está este comunicado? Porque a Petrobrás e não a Marítima se incumbiu do reparo dessas caixas?
7. Por que tanto a Marítima que pretendia apresentar experiência em EPCI como a AMEC contratada pela Marítima, aceleraram que algum sistema não tivesse sobressalenes como as bombas de tanques, se tudo em offshore deve ser redundante as vezes comportar 3 sistemas? Porque o sistema de bombeamento daquela perna não tinha bomba redundante? Quem assinou na Marítima e concordância com um sistema simples? Por favor juntar a cópia da Ordem de Serviço.
8. Como pode uma válvula que foi construída para ser fail to safe ter enguiçado meio aberta? Como explicar que ela deu 25% estando teoricamente fechada?
9. Foi dito em depoimento a esta CPI que as válvulas e atuadores da parte marinha da unidade sem ser a planta eram e origem da unidade construída pelos italianos, como pode ser que a Marítima não retestou e comissionou todos os equipamentos, antes de começar a integrar estes equipamentos ao Projeto? A onde estão os relatórios e inspeção destes equipamentos? Ou a Marítima obrigada por contrato a aceitar a saída where is it as it is nunca fez uma inspeção séria dos equipamentos que ela recebeu? Caso ela tenha feito onde se encontrava o ON HIRE SURVEY, Gostaríamos de uma cópia do documento, além da cópia dos testes hidrostáticos das válvulas e dos atuadores.
10. Porque as válvulas, por serem itens altamente críticos, não foram trocadas, assim como os atuadores de elétricos para pneumáticos?
11. Mesma pergunta para as válvulas de lastro que tinham atuadores elétricos?
12. Gostaríamos de cópia da prorrogação da entrega da P-40.
13. A plataforma SOC tinha quase 10 anos quando entrou na transação comercial da Petrobrás, Marítima e Brasil, porque os sistemas existentes não foram repressados? Como o sistema de combate a incêndio, que apresentou queda de pressão não foi modificado?

14. Quem da Marítima conferia os cálculos da AMEC? Quem contra assinava todas as aprovações, avalia os desenhos técnicos da AMEC, quem concordava com os desenhos, os conceitos, a especificação dos materiais, já que a responsabilidade era da Marítima?

15. Conforme as normas e classificação internacional o calado de operação da P-36 era de 5 metros. Temos uma denúncia da AEPET de que este calado foi reduzido com 30 cm. Esta informação foi omitida da classificadora? E do País onde se registrou a nova bandeira? Obviamente 4,7 metros para uma unidade deste porte poderia ser insuficiente, onde estão os documentos da Marítima comunicando este calado para a ABS, assim como a resposta da ABS concordando?

16. Quem tomou a decisão de colocar 180.000 barris de processamento na P-36 e quem da Marítima concordou dizendo que era possível, e onde está a prova dos cálculos fundamentados?

17. Porque os cálculos não foram revisados para menos quando se descobriu que a situação estava no limite?

18. Era normal e combinado com alguém da Petrobrás que cada vez que algum item não pudesse ser certificado pela classificadora, este fosse omitido pela Marítima?

19. Havia um project manager on site da RINA e da ABS acompanhando as obras a P-36?

20. Porque a Marítima construiu uma linha de capacitação da água dentro da perna da plataforma quando conforme informações da AEPET, esta linha supria a planta de processo e a rede de incêndio sendo portanto fundamental para a sobrevivência da plataforma?

21. Qual foi o impacto da obrigatoriedade da manutenção da torre de perfuração, no meio da plataforma quando a unidade deveria ser totalmente e produção, e quais foram as principais modificações que a Marítima sugeriu para adaptar a planta e o "flare" dentro da torre? Quais foram os impactos ao nível da segurança e no espaço de convés obrigando a uma ampliação tão grande na plataforma? Gostaríamos de todos estes relatórios com os nomes das pessoas que o assinaram.

22. Gostaríamos de listagem de todos os fornecedores que a Marítima usou na Petrobrás 36, contendo o nome, produto, País de origem se tem ou não ISSO 9000, País de origem da fabricação dos produtos, preço unitário e preço total.

23. Indicar neste "vendors list" quais foram os fornecedores que, a Marítima pediu para incluir na lista original da Petrobrás.

24. Explique baseado em que quesitos a Marítima declarou a esta CPI que o acidente da Petrobrás 36 foi falha humana. E os erros do projeto apontados pela ANEP, pela AEPET e pelo próprio relatório da Petrobrás?

25. Porque quando a ABS e a RINA não classificaram como zona de perigo as áreas em torno dos tanques de drenagem, o que muda tudo em relação aos procedimentos de emergência conforme disse o relatório da Marítima com a ANP, a Marítima com sua experiência de Epcista não questionou este procedimento? Ou preferiu ficar quieta para não ter que alterar a planta novamente?

26. Foram com as rachaduras da "stability boxes", que provocaram a abertura dessa caixa e do tanque de lastro para reparar as rachaduras, que ajudaram a afundar a plataforma. Qual é a justificativa da Marítima a respeito desse fato?

27. Se os tanques de descarte de emergência foram um aproveitamento de antigos tanques de lama, embutidos estruturalmente nas colunas, porque as normas americanas de classificação de áreas não foram respeitadas? Porque as normas Petrobrás que exigem que todo vaso alinhável com a planta de processo em funcionamento seja um vaso de pressão não foi respeitada?

28. Porque não havia intertravamento das válvulas dos tanques de descarte de emergência impedindo que eles fossem alinhados com a planta em operação, se eles foram projetados somente para serem usados na manutenção da planta?

29. Porque não havia intertravamento que impedisse alinhar um TDE com outro durante o esgotamento de um deles?

30. Porque todos os "dumpers" falharam, colaborando para afundar a plataforma?

31. Porque as válvulas da caixa de mar não ram "fail to set"?

32. A P-40 fornecida pela marítima está até hoje na Baía de Guanabara para corrigir 2000 não conformidades. Muitos erros da p-36 foram sendo corrigidos ao longo da sua operação. Seriam da ordem, inicialmente, de 2000 também?

33. Temos em nosso poder para análise os contratos da Petrobrás 36: que são os "Head Purchase Agreement-Bare boat charter and purchase agreement-bare sub-purchase agreement-upgrade agreement". A Petrobrás mencionou a existência total de 19 contratos, queremos uma cópia completa dos 15 outros contratos.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



34. Quem negociou a dívida do Arab Bank na compra do SOC, a qual foi o deságio conseguido nesta dívida e nas outras dívidas do Barclays e DNB principalmente?

35. Queremos uma explicação clara sobre os subsídios do governo italiano, mais precisamente do Ministério da Marinha Italiano, através da SCM e as obrigações que isto acarretou para a operação da Petrobrás em relação aos pedrões da Petrobrás e custos adicionais para manutenção da bandeira e a obrigatoriedade da manutenção da tripulação italiana?

36. Porque a Petrobrás fornece uma Confort Letter para a Petrodeep? Esta não teria lastro suficiente para a operação?

37. Porque a Petrobrás e a Brasoil foram intervenientes no contrato da Marítima?

38. Qual foi o valor do subsídio do governo do QUÊBE, e quais são as comprovações do que este subsídio foi repassado ao custo final do leasing a ser pago pela Petrobrás?

39. Queremos ver as side letters mencionadas em contrato pela SANA para cobrir os custos adicionais.

40. Quais foram os valores movimentados em a conta mencionada no contrato "DEPOSIT ACCOUNT SIDE LETTRE"?

41. Existência de equipamentos comprados junto com a plataforma conforme efirmação do Eng. Alberto Padilha, e item 52 do contrato de charter. Quais foram os equipamentos, que ficaram com a Marítima? A que preço estes foram vendidos, ou lançados em balanço?

II) CONCLUSÕES

Todos os relatórios levantam praticamente as mesmas hipóteses, uns mais, outros menos contundentes. De qualquer maneira, podemos concluir que tecnicamente as causas da explosão do TDE e consequente afundamento da plataforma, se baseiam no seguinte:

1. Compra de um equipamento inadequado para o campo de Roncador, baseado na conversão de uma plataforma já existente a "Spirit of Columbus", inicialmente estudada para o campo de Marlim Sul Fase 1 Módulo 1 (produção 150.000 bd), depois mudado para o campo de Roncador (produção 180.000 bd). A "Spirit of Columbus" foi comprada em condições desvantajosas para a Petrobrás, com a desculpa de que ficaria pronta mais rapidamente, o que não ocorreu. A Petrobrás poderia ter usado dentro dos mesmos prazos a Vitória Regia com menores custos e menores prazos reais. Diversas excepcionalidades técnicas foram aceitas para viabilizar o aproveitamento da "Spirit of Columbus" o que prejudicou a segurança do equipamento.
2. Condição da Petrobrás na manutenção da torre de perfuração no centro da plataforma, por exigência dos vendedores da plataforma que queriam manter a classificação de perfuração na plataforma impedindo a melhor acomodação da planta de processo na disposição do convés. Frequentes entupimentos do flar vertical que foi instalado na antiga torre de perfurações contrariando o critério de torre de flar inclinada que é mais segura porque não segura uma pressão natural da gravidade do gás dentro da coluna, sendo esta também uma das razões frequentes do enchimento de gás dos TDE.
3. A colocação do TDE interligado ao processo no interior da coluna da plataforma, aproveitando o tanque de lama da plataforma de perfuração da "Spirit of Columbus", em virtude da falta de espaço no convés, devido à necessidade de se adaptar a plataforma para produzir 180.000 bopd.
4. A não classificação da área de risco em torno do TDE por parte da Petrobrás e a falta da RINA e ABS de aceitarem esta situação e não classificarem este risco. Estas recusas de classificação de áreas sendo exatamente aquelas que provocaram o acidente.
5. A contratação de empresa, sem qualquer experiência anterior, no caso a Marítima Engenharia e Petróleo, para os trabalhos de conversão aumentando o risco da Petrobrás, por se tratar da maior plataforma de produção do mundo que acabou sendo a plataforma com maior quantidade de erros de engenharia do mundo.
6. As falhas de projeto, decorrentes do limite técnico que a situação já apresentava da "Spirit of Columbus" não ser adequada para a conversão proposta. Por mais que se tenha escolhido empresas experientes nos projetos e a Petrobrás tenha aceito os termos do projeto, a maior responsabilidade é da Marítima Engenharia e Petróleo, pois a sua subsidiária contratada para esta finalidade a PETROMECC é que, tinha a responsabilidade de executar ou fiscalizar a execução de terceiros, pois é nisto que reside a rara e caríssima competência de EPCI contractor ou de MAIN contractor ou de Integrador sendo que todas estas nomenclaturas significam a mesma coisa em diferentes idiomas, a Petrobrás que tem esta competência há mais de 20 anos quando ela iniciou suas atividades offshore em geral e em particular na Baía de Campos, resolveu abrir mão dela, para uma empresa totalmente sem experiência, lastro, tradição e ética profissional, não abrindo mão de usar equipamentos baratos abaixo das especificações aceitas em operações offshore.

7. As falhas de detalhamento e execução do projeto, já que itens citados como, falhas na operação decorreram de detalhamento e execução errados, por parte da subsidiária da Marítima Engenharia e Petróleo, a PETROMECC.

8. A utilização de materiais inadequados, como por exemplo as válvulas, por parte da PETROMECC, tiveram vital importância no planejamento da plataforma. Ressalta-se que os defeitos das válvulas estavam registrados no Diário de Bordo da Plataforma.

9. O transporte à seco da plataforma do Canadá para o Brasil, para redução do prazo, provocou, segundo a Petrobrás, trincas passantes na estrutura e possivelmente no TDE que rompeu. Apesar de autorizado pela Petrobrás, a responsabilidade era da Marítima Engenharia e Petróleo que devia ter feito cálculos de carga antes de sugerir a operação, mesmo a Petrobrás querendo fazer a Marítima por contrato fazer os cálculos e avisar a Petrobrás. Os contratos da Petrobrás prevêm que uma empresa contratada jamais poderia se omitir às suas funções mesmo que a Petrobrás esqueça de fazer uma solicitação quando isto é objeto da atividade principal do contrato.

Nota-se que quando a "Spirit of Columbus" deixou a Itália, rumo ao Canadá para as obras de conversão, o fez em transporte molhado, através de rebocadores, para não causar danos à estrutura.

10. A compra da plataforma incluiu a obrigação de aceitar os equipamentos da "Spirit of Columbus" no Estado, inclusive para aproveitamento na conversão. Aceitou-se uma prática anormal, inclusive denunciada pelo depoimento do Eng. Rivadávia V. de Freitas Jr. (anteriormente relatado no item 1-10). Como exemplo desta decisão nefasta aos interesses da Petrobrás, os atuadores que tiveram problemas no acidente, estavam para serem trocados pela Petrobrás, pois já haviam dado problema antes, segundo o depoimento do Eng. Pedro Barusco, que confirmou que a troca custaria cerca de US\$ 2 milhões. É impressionante a balneação dos problemas da Petrobrás 36, a troca de válvulas e atuadores seria feita mais de um ano depois do pedido de desligamento do Eng. Rivadávia da Petrobrás 38, isto evidentemente com a unidade produzindo no alto mar. Vemos mais uma vez a falta de gerenciamento adequado e as falhas de projeto deixadas pela dupla Marítima/antiga direção da Petrobrás. O item válvulas e atuadores de válvulas dentro de um projeto de unidade marítima é um item totalmente inadiável em termo de segurança e o custo dele em relação ao custo total do projeto é ínfimo. Por que estas válvulas e Atuadores não foram substituídas no seu devido prazo.

11. A manutenção da Bandeira Italiana da plataforma, subordinou as decisões da operacionalidade à tripulação italiana, que podem ter prejudicado decisões cotidianas de rotina como todo o procedimento de emergência, isso sem falar do aumento anual do custo de cerca de US\$ 1,7 milhão.

12. A falta de circuitos independentes, e de Back-up de circuitos informáticos é uma situação inconcebível para qualquer equipamento, e ainda mais deste porte e nas condições de serviço offshore isolado e com a plataforma totalmente distante de tudo e de todos.

13. A falta de sensores de gás na coluna da plataforma, já que eles só existiam no convés.

14. O problema da bomba em reparo, há mais de 40 dias, sem a presença de bomba reserva.

15. As falhas de manutenção, já descritas nos itens de todos os relatórios.

16. A alteração do calado de operação da plataforma, em pelo menos 30 cm, sem comunicação às certificadoras e consequente certificação, constitui-se em grave irregularidade porque não era nem do conhecimento da certificadora e poderia trazer graves prejuízos para o pagamento dos seguros, além de graves prejuízos para o comportamento da plataforma no alto mar, como foi demonstrado nos estudos de estabilidade que foram feitos pela Petrobrás na P-21 e na P-26, onde as caixas de flutuação tiraram a estabilidade dos equipamentos por receberem fortes impactos de ondas de porte médio. Não precisava fazer nenhuma simulação para chegar a conclusão que um diferença de calado afetava ainda mais esta situação.

17. As falhas de operação já descritas nos itens de todos os relatórios.

Não resta dúvida de que os culpados, pelo acidente, afundamento, morte dos trabalhadores e os prejuízos à Petrobrás foram:

- Marítima Engenharia e Petróleo, através de todas as suas empresas (PETRODEEP e PETROMECC) que participaram da contratação e das obras de conversão.
- Petrobrás, através dos dirigentes e todos que participaram das decisões técnicas, administrativas, financeiras de avaliação, definição da compra, aquisição, definição dos itens de projeto, aceitação dos projetos, fiscalização das obras e contribuíram de qualquer forma para as falhas de manutenção, por ação ou omissão e para as falhas de operação, por ação ou omissão, além das falhas na salvatagem e por permitir a troca de procedimentos de salvatagem, que levaram ao rápido afundamento da plataforma.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



A falta de providências mais céleres no reparo das bombas, na troca dos atuadores e providências quanto aos defeitos das válvulas registradas no diário de bordo.

- Das empresas projetistas AMEC Process and Energy e Noble Danton pela elaboração e detalhamento dos projetos de produção, conversão e detalhamento navais.
- Do Governo Italiano, detentor da Bandeira, estabelecedor das regras de classificação da embarcação, por pagamento de subsídios na construção da embarcação, por estabelecer a obrigatoriedade da tripulação Italiana, comandando a embarcação, inclusive toda a operação naval e de salvatagem.

O Governo Italiano promovia auditorias. A DIP EP 128/2001 de Pedro Paulo Forain Rocha (cópia em anexo-27), prova o envio do relatório preliminar relativo a Auditoria Italiana de SMS.

A presença de Auditoria Italiana, torná o Governo Italiano co-responsável por toda a situação derivada da plataforma.

- Da empresa responsável pelos procedimentos de salvatagem, que levaram ao rápido afundamento depois da troca de procedimentos.

ITEM III - OUTRAS IRREGULARIDADES COM A MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO

- a. Irregularidades na P-34.
- b. Irregularidades na P-37.
- c. Irregularidades na P-47.
- d. Irregularidades na P-40.
- e. Irregularidades na P-38.
- f. Irregularidades nas Ametistas
- g. Irregularidades em Barracuda /Caratinga
- h. Outras Irregularidades
- i. Irregularidades Fiscais da Marítima

A) IRREGULARIDADES NA P-34

A P-34, destinava-se a contratação do piloto da Marlim. Foi objeto do Edital no 9574-001-94 e foi ganho pela ASTANO pelo preço de US\$ 115,249,964,00 com prazo de entrega de 05/12/97, com a conversão do VLCC P P Moraes, fornecido pela Petrobrás.

A ASTANO ganhou o contrato, não colocando na sua proposta os custos com impostos locais, ou seja a Petrobrás não fez equalização tributária dos preços dos outros concorrentes beneficiando a ASTANO. Esta equalização era mandatória porque a concorrência se dirigia a empresas nacionais e internacionais com carga tributária diferente principalmente no que se refere a equipamentos e serviços destinados a exportação, no ocasião o governo federal não havia criado o sistema Repeto para facilitar a instalação de empresas estrangeiras com a quebra do monopólio do Petróleo

Não obtivemos o Edital de Licitação, nem as Atas de Julgamento com as propostas dos outros licitantes, mas utilizando-se de outros documentos e correspondências, além de depoimentos, pudemos constatar as possíveis irregularidades.

1. Não houve equalização tributária nas propostas.
2. Foi cedido o contrato com a ausência da Petrobrás a outro participante da licitação IVI (Indústria Verolme Ishibras) atuando conjuntamente com a Marítima Engenharia e Petróleo naquele processo licitatório. A Marítima Engenharia e Petróleo já era representante da ASTANO nesse processo e coordenou a cassão.
3. A ASTANO pagou 9,132%, a título de comissão, autorizando a Petrobrás a transferir diretamente em dólares de cada recebimento à Marítima Engenharia e Petróleo, através de seu acionista majoritário, à RAINER Eng., a Marítima Engenharia e Petróleo alega que prestou serviços, fato não comprovado. Se assim o fosse por que o recebimento em dólares diretamente ao seu acionista majoritário? Seria para burlar o fisco brasileiro ou efetivamente não houve qualquer serviço e sim agenciamento.
4. O Chefe do Empreendimento, sempre o Sr. Roberto Orchezorsky autorizava diretamente a cessão e as transferências de dinheiro, mantendo esta autorização, mesmo com a determinação em contrário do Diretor da Engenharia, Sebastião Henriques Vilarinho confirmado por ela na sessão de acreção.
Depois de descumprir as ordens do Diretor, ao menos em duas oportunidades, ele autorizou o pagamento da parte da RAINER à ASTANO, que a repassou à RAINER.
5. Devido a ausência da documentação, não se tem a comprovação, mas o preço final foi acrescido dos impostos e desvirtuado o processo licitatório.
6. A mesma advogada da Marítima Engenharia e Petróleo, Marcela Quental, atuou em todo o processo, inclusive representando a Verolme-Ishibras IVI que realizou a conversão.

Nos quesitos da perícia do Sr. Roberto Orchezorsky demitido pela Petrobrás, vol.3 Proc. Trabalhista, quesito 18 item I, ele questiona o perito sobre:

- a) Exclusão do sistema de automação
- b) Exclusão do sistema de gás Lift

O Sr. Roberto era o Chefe do empreendimento e ao fazer quesitos da perícia ele traz à tona que esses itens foram propositalmente excluídos do processo licitatório para motivarem contratações posteriores.

9. O Sr. Rennó, disse no seu depoimento que desconhecia a presença da Marítima Engenharia e Petróleo na P-34, mas a Petrobrás pagava diretamente a ela a comissão de 9,132% o Valor da concorrência foi de 110 milhões de dólares os 9,132% representam algo em torno de 10 milhões de dólares valor suficiente para chegar ao conhecimento do presidente da estatal.

Todos esses itens levantados colocam o processo sob suspeição, notadamente a presença da Marítima Engenharia e Petróleo.

B) IRREGULARIDADES NA P-37

As irregularidades na P-37 foram várias, sendo aberto um procedimento licitatório, o que se tratando das relações Petrobrás-Marítima Engenharia e Petróleo, já foi um avanço. Foi o Edital 821-9-008-96, o qual apesar de solicitamos à Petrobrás, não logramos êxito.

As informações descritas aqui neste tópico, baseiam-se em outros documentos que faziam menção à P-37, tais como relatórios, cartas enviadas ao Congresso Nacional, assim como trechos de depoimentos prestados à Comissão.

A Marítima Engenharia e Petróleo, esteve presente no processo licitatório e sagrou-se vencedora, consorciada à Modec (MITSUI OFFSHORE DEVELOPMENT EXPLORATION COMPANY) com um valor de US\$ 288,888,000.00. A previsão de entrega seria 27/09/1999.

O processo tem as seguintes irregularidades:

1. O Edital Licitatório admitia a presença de um FPSO ou uma semi-submersível, sem previsão de equalização de preços entre uma tecnologia e outra. É sabido que os FPSO's utilizados na conversão para unidades de produção, possuem preços mais baixos do que cascos de plataforma utilizados para conversão. O exemplo é a P-36. O casco da plataforma custou cerca de US\$ 260 milhões contra um FPSO que custaria de US\$ 5 a 15 milhões, dependendo do ano e condições. Outrossim o FPSO tem a capacidade adicional de estocar até 2 milhões de barris de petróleo que evita viagem de navios tanqueiros numa média de 1 viagem em cada dez dias além de Ter que dispor do equipamento. No caso da semi submersível, estamos numa situação onde o escoamento de óleo deve ser feito a través de um oleoduto submarino muito caro, (por ser em águas profundas), ou ter outro navio para estocar o produção um FSO, que não dispensa de qualquer maneira a ponte marítima que deve fazer os navios tanqueiros entre o FSO e o porto.

Não foi surpresa que a proposta vencedora e a 2ª colocada fossem de FPSO's entre 4 propostas, onde concorreram 2 FPSO's e 2 projetos de semi-submersível. Isso apesar de uma proposta de semi submersível apresentar um design projetado pela própria Petrobrás da "Vitória-Régia", através do consórcio Tenenge/Fels com uma diferença de preços de 3 milhões de dólares para a DB 100 que se tornaria a Petrobrás 40.

Se o objetivo era pagar menos, porque se estabeleceu 2 tecnologias?

2. O consórcio Marítima Engenharia e Petróleo/Modec foi desclassificado, sendo reintegrado ao processo licitatório pelo Superintendente do Serviço de Engenharia da Petrobrás, Alceu Barroso Lima, conforme explicado em carta do Chefe da Gabinete da Presidência Antonio Cláudio Pereira da Silva, em resposta à requerimento de informações da Câmara dos Deputados, utilizando-se para Justificar, do que dispõe o Art. 109, P 4º da Lei 8666/93. (cópia em anexo-28).

Os outros consórcios foram:

- Hyundai Heavy Industries Co.Ltd.
- Jurong Shipyard
- Consórcio Tenenge/Fels

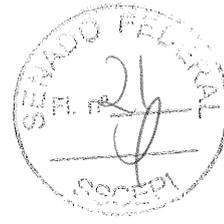
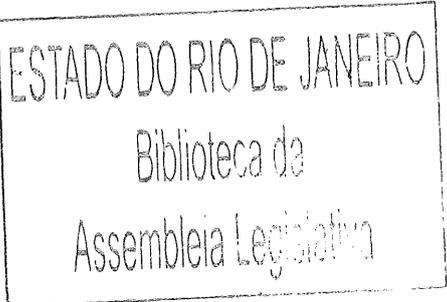
3. Foi utilizada a embarcação "Friend Ship" para conversão, substituída pelo World Eminence, em virtude das denúncias da imprensa de que esta embarcação, tinha sido bombardeada na guerra do golfo.

A sua utilização será para o campo de Marlim e a produção requerida é de 150 mil b/dia e 4,2 milhões de m³/dia de compressão de gás, semelhante à P-40, onde o corpo técnico concluiu que não seria possível utilizar FPSO.

4. A JURONG, 3ª colocada, ofereceu uma semi-submersível através da conversão da DB-100, plataforma guindaste (Crane Barge).

Estranhamente verificaremos que aconteceram fatos estranhos: levaram à comercialização da DB-100, posteriormente à Petrobrás através da Marítima Engenharia e Petróleo, onde se tornou:

5. A JURONG que ofertou a DB-100, acabaria sendo o estaleiro onde se realizaram as obras de conversão da P-40, da P-38 e da própria P-37.



onde mostra que a junção das duas empresas se deu, em virtude da JURONG ter concluído que sem a Marítima Engenharia e Petróleo, não teria negócios com a Petrobrás. A JURONG foi representada durante este tempo pela Marítima.

5. Para continuar a relação descrita no item anterior, a JURONG, participa do projeto Barracuda/Caratinga onde teria "Comprado" a parte da Marítima Engenharia e Petróleo no estaleiro Mauá, onde a Halliburton está sub-contratando parte da encomenda, além da outra parte à própria JURONG em Cingapura.

Os dois VLCCs utilizados na conversão da P-43 e P-48 de Barracuda/Caratinga, são respectivamente o "Stena Continnente" e o "Stena Concórdia", comercializados pela Marítima Engenharia e Petróleo, que já foi sócia e é atual representante da Stena.

Como veremos no tópico da licitação da P-47, a Marítima Engenharia e Petróleo ganhou aquela licitação utilizando-se da proposta de conversão do "Stena Concórdia", depois substituído, por melhores razões técnicas e comerciais pelo "Eastern Strength", desvirtuando aquele processo licitatório.

6. A "Ânsia de tentar esconder a presença da Marítima Engenharia e Petróleo fez com que o Sr. Carlos Eduardo Sandenberg Bellot, Gerente Geral de produção da Bacia de Campos dissesse em seu 1º depoimento que não sabia que a Marítima Engenharia e Petróleo era a responsável da P-37, que já tinha tido um acidente na Bacia de Campos. No seu 2º depoimento ele ratificou a informação, deixando ainda mais suspeitas sobre a sua participação no episódio.

7. Já houve acidente com a P-37, onde houveram vítimas, acidente este que ainda não foi julgado pelo Tribunal Marítimo.

C) IRREGULARIDADES NA P-47

Foi uma licitação para o FSO do Campo de Roncador, com a responsabilidade de estocagem da produção da P-36. Tem como cronograma iniciar os trabalhos juntamente com a P-36. Não obtivemos o Edital de Licitação da Petrobrás. Para relatarmos os pontos seguintes. Nos baseamos na análise de outros documentos para chegarmos a possíveis irregularidades:

1. A licitação teve como participantes:

- Consórcio AESAMarítima Engenharia e Petróleo (Astano e Marítima Engenharia e Petróleo)
- Hyundai
- Consórcio Ultratec/UTC
- Daewoo

2. O nº do Edital foi 946-9-025-97 e teve como vencedora o consórcio AESAMARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO ao preço de US\$ 128.400.000,00 com previsão de entrega em 14/03/99.

3. Houve atraso na chegada ao Brasil, sem informações de justificativas a ser dadas.

4. O consórcio AESAMARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO ganhou o processo licitatório com a proposta de conversão do VLCC "Stena Concórdia". Depois a Petrobrás autorizou a substituição do "Stena Concórdia" pelo "Eastern Strength" por "melhores razões técnicas e comerciais", ou seja a Petrobrás ajudou a Marítima Engenharia e Petróleo a utilizar um VLCC mais barato, desvirtuando a licitação, onde a Marítima Engenharia e Petróleo ganhou por menor preço, utilizando-se de um VLCC, cujo custo seria incompatível com a proposta apresentada e trocou depois de ganhar a licitação. Se os outros concorrentes soubessem que poderiam trocar depois para um VLCC mais barato, poderiam ter cotado um preço menor e poderiam ter ganho a licitação. O VLCC utilizado era de 1978 e a Petrobrás só aceitava em licitações conversões em unidades fabricadas após 1980.

5. A Marítima Engenharia e Petróleo cedeu a AESA o contrato, com a concordância da Petrobrás, demonstrando cabalmente a sua posição de comandar os processos licitatórios da Petrobrás e os passos seguintes, isso sem contar a sua estreita relação com a Astano (vide P-34).

6. Estranhamente ao mesmo tempo em que a Petrobrás concordava em substituir o VLCC da P-47, "Stena Concórdia", ele aparece com o VLCC "a ser convertido em Barracuda/Caratinga. Demonstrando mais uma vez sua intimidade comercial com a Halliburton e o projeto de Barracuda/Caratinga.

7. Além disso, o preço foi reajustado através de Changes Orders, além da compensação com a P-38, onde vemos no tópico correspondente, projeto igual, contratado sem licitação, por um preço em dólares 24% mais caro e repleto de irregularidades. Este foi um dos motivos da demissão de dois funcionários do SEGEN; e o afastamento de alguns outros além do rebatimento de terceiros do próprio SEGEN também pela atual administração pelas irregularidades.

O relatório do SEGEN de 1999, aponta o custo da P-47 em US\$ 138,5 milhões, ou cerca de US\$ 10 milhões mais cara.

8. O "Offloading" da P-47 foi assinado com a AKER, um dos concorrentes da Halliburton na licitação de Barracuda/Caratinga. A AKER é titular da tecnologia SPAR um tipo

de TLP que era representada pela Marítima para o projeto de Barracuda. Mais uma coincidência ou uma omnipresença da Marítima.

9. A AESA é a mesma empresa da Associação da Licitação da P-34, onde a AESA (ASTANO) ganhou e pagou uma comissão de 9,132% sobre todos os recebimentos da Petrobrás, à RAINER Eng. Empresa sediada em Paraíba Fiscal, principal acionista da Marítima Engenharia e Petróleo e de propriedade do Diretor Presidente da Marítima Engenharia e Petróleo, German EFREMOVITCH e do seu irmão JOSÉ EFREMOVITCH.

D) IRREGULARIDADES NA P-40

A P-40, construída através da conversão da plataforma de guindastes DB-100, para ser utilizada no campo de Marlin Sul Fase I, substituindo a já bem comentada "Spiritus of Columbus", que foi deslocada para o campo de Roncador.

Foi mais um contrato sem licitação, dado a Marítima, utilizando-se da contratação com a Mitsubishi, que financiou a operação, cobrando da Petrobrás uma taxa diária de afretamento de US\$ 129.750,00, pagos trimestralmente.

O histórico dessa contratação e toda a sua conversão é evitado de irregularidades. Procuraremos historiarlos de modo a permitir a compreensão de todos:

1. A plataforma de guindaste DB-100, que pertencia à MAC DERMOT, foi visitada por equipe técnica da Petrobrás em 1995 (cópia do relatório em anexo-29), sendo considerável cabível, para o campo de Marlin Sul Fase I, aquela época, dada que o Edital de Licitação não mantivesse as restrições a embarcações de fabricação anterior à 1980. O ano de fabricação da DB-100 era 1979.

A restrição a embarcações anteriores à 1980, deu-se ao acidente com a "Alexander Killing" no mar do Norte.

Estranhamente esta plataforma já havia sido ofertada à Petrobrás por vários agentes, dentre eles a INTEROIL, que a ofertou, segundo depoimento dos seus Diretores Dilmir Monteiro e Sérgio Lago, por US\$ 54 milhões, US\$ 16 milhões à menos do valor do casco supostamente pago pela Mitsubishi (US\$ 70 milhões) e computado no preço ou afretamento da Petrobrás. Já a FPSO Partners Inc. havia ofertado em US\$ 45 milhões, US\$ 25 milhões à menos.

A análise foi feita comparativamente com a "Spiritus of Columbus", sendo até considerada uma opção mais barata, mas devido ao prazo de conversão da "Spiritus of Columbus" ser supostamente menor, optaram pela "Spiritus of Columbus".

Estranhamente conhecendo essa opção à "Spiritus of Columbus", optaram por uma inexistência de licitação, quando havia possibilidade de competição, violando claramente a Lei 8666/93.

Além do mais, houve a licitação da P-37, onde a DB-100 foi apresentada neste processo e ficou em 3º lugar, já que a licitação admitia FPSO ou semi-submersível ficando a DB-100 no 1º lugar dentre as semi-submersíveis.

A Petrobrás já conhecia bastante a capacidade da DB-100.

Nesta licitação, ganha pelo consórcio Marítima/Modoc, a DB-100 foi trazida pelo Jurong, ao processo licitatório.

2. Concomitantemente, em outubro de 1996, o campo de Roncador é descoberto, e a Petrobrás resolve tentar colocar a DB-100 neste campo. Estuda-se tecnicamente e chega-se à conclusão em 16/12/96 de que a DB-100 caberia em Marlin Sul Fase I, mas não caberia em Roncador. Já a "Spiritus of Columbus" caberia em Roncador começando aí a série de irregularidades, em parte já relatadas no capítulo da P-36.

3. Pegaram o preço estimado na licitação da P-37, calcularam a diferença para o campo de Marlin Sul-Fase I, chegando à estimativa de que acrescentando US\$ 29 milhões, seria o suficiente.

4. O Sr. Roberto Orzechowsky, sempre, ele, iniciou negociações com uma tal de FPSO Partner Inc., do Sr. Angelim Peão, amigo do Sr. German Efranowitch, ex-dirigente da Ultratec que apareceu como representante do proprietário da plataforma DB-100, sem ninguém saber como.

5. A partir daí começaram a acontecer situações absurdas:

O Sr. Roberto Orzechowsky, em documento de 08/04/97 (cópia em anexo-30) exclui das especificações técnicas o sistema de ancoragem e de energia, sem comunicar a ninguém. Toda a Petrobrás, segundo a Comissão de Sindicância (cópia do relatório em anexo-31) achava que estava negociando uma plataforma completa com ancoragem e energia. Estranhamente a carta não tinha a chancela do órgão a qual ela pertencia. Esta carta, diferentemente das outras, tinha inclusive autenticação de recebimento. A exclusão do sistema de ancoragem e de energia também é

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



poderia se dar com a aprovação do diretor da área, por se tratar de um valor de competência financeira muito alta só acessível ao Diretor.

6. Os preços, passaram a ser negociados em taxa de afretamento.

A Petrobrás considerava como aceitável o valor da licitação de P-37, acrescido de US\$ 29 milhões e trazido como valor presente à taxa de juros de 11,5% ao ano, dando uma taxa diária de afretamento máxima de US\$ 130 mil.

Assim a Petrobrás negociou e concordou quando a taxa veio a US\$ 129,750,00.

A Comissão de Sindicância, a exemplo do ocorrido na P-36, considerou o valor presente calculado através da taxa de juros de 11,5% como equivocado, prejudicial à Petrobrás (cópia do cálculo em anexo-32).

O responsável pela aprovação do cálculo seria o Sr. Marcio Elias da Moraes e o Sr. Orlando Galvão Filho, respectivamente Superintendente do Departamento Financeiro SUPER-SEFIN e Diretor Financeiro.

Esta taxa não era naquele momento a usual praticada pela Petrobrás, isso teria desvirtuado a realidade do negócio, mascarando um preço maior.

7. Foi feito um Parecer do serviço jurídico (cópia em anexo-11), assinado pelo Polibio Fonseca Furtado, não concordando com a contratação da DB-100 e sua conversão na P-40, por inexistibilidade de licitação, mas ressalvou que a Brasoil, por ser uma empresa estrangeira, não estaria obrigada ao cumprimento da Lei 8666/93.

A Petrobrás ora se socorre da Lei 8666/93 ou quando não consegue usava o subterfúgio de contratar através de uma empresa estrangeira. Ocorre que todas as condições técnicas, comerciais, além do dispêndio do pagamento eram da Petrobrás que ditava os termos que a Brasoil assinaria. Assim sendo a não observância a Lei 8666/93 era uma burla que faziam, quando não, conseguiam justificar.

A P-36, quando foi contratada, também pela Brasoil, teve justificativas, mesmo falhas, de inexistibilidade de licitação.

8. Logo em seguida apareceu a Mitsubishi como financiador da aquisição por afretamento e contratado pela Petrobrás.

A Mitsubishi tomou o lugar da intermediária FPSO Partners Inc. e foi quem contratou a Marítima.

Na acareação feita entre ex-dirigentes e funcionários da Petrobrás, todos disseram que não sabiam da presença da Marítima na concorrência, mas comprovamos as seguintes situações:

a. A Marítima ganhou a licitação da P-37 e subcontratou o estaleiro Jurong, que havia trazido a proposta com a DB-100, para fazer a conversão.

b. Havia uma ligação muito forte entre o Sr. German Efranowitch e o Sr. Angelim Peão.

c. A decisão da Petrobrás era de que se devia negociar com o estaleiro Jurong ou o proprietário da plataforma e apareceu a FPSO Partners Inc. (00002/97), que já havia adquirido a DB-100 para esta negociação.

d. O escritório de advocacia Linklaters enviou fax (cópia em anexo-33), onde mostra que o Sr. German Efranowitch discutia as condições do negócio juntamente com a Mitsubishi e a Petrobrás e representava a Mitsubishi.

e. O estaleiro Jurong foi contratado pela Marítima para realizar a obra de conversão da DB-100, na P-40.

f. A especificação técnica da P-40 foi tão sumária, que mais parecia que tinham muita pressa em fazer o negócio de qualquer jeito e esqueceram de detalhar o que necessitavam. Jamais a Petrobrás emitiu especificações tão sumárias para uma plataforma, logo era conhecida por suas exigências técnicas e altura das melhores empresas do petróleo do mundo.

g. Tal qual a P-36, estipularam um prazo irreal para conversão da DB-100 de 24 meses. Calcularam o valor presente líquido sobre esse prazo (cópia em anexo-34), como já foi dito no capítulo da P-36. O histórico da Petrobrás em conversões é de 30 meses.

Logo em seguida concederam uma prorrogação de 24 para 35 meses, o que alteraria todo o processo de decisão e o valor presente líquido considerado, comparado com preços de outras alternativas.

Quando da contratação, o DIP 00170/97 de 18/03/97, fela que era uma contratação diferente da usual na Petrobrás (cópia em anexo-35).

Curiosamente a DIP vai assinada por Alceu Barroso Lima, Marcio Elias da Moraes e Luiz Eduardo Carneiro, após proposta por documento assinado por Roberto Orzechowsky, então Chefe do empreendimento.

9. A presença do escritório Linklaters merece um tópico à parte, foi o mesmo escritório contratado para a consultoria da P-36, e ninguém soube explicar direito como ele apareceu neste histórico.

O Sr. Orzechowsky disse que foi a Superintendência Financeira quem recomendou que utilizasse a consultoria deste escritório.

Na acareação foi dito inclusive pelo Superintendente Financeiro que a Mitsubishi contratou. Já a Sra. Cristina Rebelo do serviço jurídico, disse em seu depoimento que foi a Petrobrás quem contratou, apesar dela em documento interno (DIP) ter escrito que foi a Mitsubishi. O Superintendente do serviço jurídico, Fernando Vianna, à época e o atual, Rui Berford Dias, desconhecem.

O Sr. German, disse que foi a Petrobrás, enfim muitos mentiram. Não é possível saber quem contratou e quem pagou a Linklaters.

10. Mas mesmo sem saber quem contratou e pagou, a Linklaters era um escritório considerado pela Petrobrás, tanto que foi quem montou toda a estrutura jurídica da P-36, aparentemente contratado pela Petrobrás. O parecer do linklaters, não deixa dúvidas, ele havia alertado a Petrobrás sobre os riscos da operação, semelhantes aos riscos da P-36 e incomuns em se tratando da Petrobrás, tais como:

a. Os pagamentos não estavam vinculados ao fim da conversão. Havia apenas 270 dias de carência, após esse prazo, a Petrobrás pagaria trimestralmente a taxa diária contratada à Mitsubishi, independente de iniciar ou não a conversão e independente do término da conversão. Esta proposição foi levada à Diretoria Executiva pelo ex-Diretor Sebastião Henriques Villarinho (cópia em anexo-36).

b. Não havia qualquer responsabilidade da Mitsubishi, quanto ao término da conversão. A responsabilidade seria da Petrobrás. Cláusula padrão de qualquer contrato de conversão da própria Petrobrás e de empresas internacionais de petróleo chamada de Completion Risk. Por exemplo em Barracuda/Ceratinga a ITOCHU assume o Completion Risk.

Caso a Marítima não completasse as obras, a Petrobrás continuaria pagando.

Além desses pontos levantados pelo escritório linklaters e descartados pela Petrobrás, o contrato tinha estrutura idêntica a P-36, sem previsão de multas por atraso na conversão e caracteriza claramente a Mitsubishi como financiadora sem qualquer responsabilidade.

Havia clara estipulação do valor de aquisição da DB-100 para a conversão em US\$ 70 milhões, sem nenhuma análise da Petrobrás sobre a diferenciação de preços, em relação à ofertas anteriores, tais como a Interoil de US\$ 54 milhões. Nota-se que a FPSO Partners Inc. orçou a DB-100 em US\$ 45 milhões, US\$ 25 milhões de dólares à menos do preço cobrado da Mitsubishi (cópia em anexo).

Os equipamentos existentes na DB-100, também ficaram com a Marítima, apesar de menor valor do que os equipamentos da "Spirit of Columbus".

11. A Mitsubishi em sua carta de 23/04/97 (cópia em anexo-37), faz menção a encontro com o ex-Presidente José Mendes-Reno em 11/03/97, ocasião em que a Mitsubishi fez entrega da carta manifestando interesse em financiar Marlin Sul. Por coincidência a Mitsubishi a financeira co-lider com a ITOCHU em Barracuda/Ceratinga, e assume também o completion risk em Barracuda.

Aparece diretamente o ex-Presidente envolvido nas negociações.

Ao mesmo tempo em que a Mitsubishi conversava, o Sr. Roberto Orzechowsky mantinha troca de cartas com a FPSO Partner Inc (cópias em anexo-38).

A Mitsubishi só entregou a sua proposta, depois o que o Sr. Orzechowsky remeteu a FPSO Partners Inc a carta de 08/04/97, excluindo a ancoragem e a energia. A negociação estava casada e todos na Petrobrás que participaram, sabiam que estava presente a Marítima e tudo fizeram para ajudá-la a obter financiamento.

12. O relatório do SEGEN de 1999, fala que o preço final da P-40, seria de US\$ 374,2 milhões valor superior ao valor inicial orçado em US\$ 63,2 milhões.

13. Somente quase um ano depois, descobriu-se que não se tinha contratado a ancoragem e a energia.

O Sr. Roberto Orzechowsky disse que recebeu ordem verbal do então Superintendente Alceu Barroso Lima, que negou. Esse procedimento na Petrobrás, não era normal.

O Sr. Alceu Barroso Lima, disse no seu depoimento à comissão de sindicância e confirmado à esta comissão, que o Chefe do empreendimento necessitava de autorização superior.

Foi feito um relatório de auditoria (AUDIN R5003/2000) que gerou uma Comissão de Sindicância, coordenada pelo Sr. Renato Fazola. Em depoimento a esta comissão, o Sr. Renato Fazola, ratifica todas as conclusões da comissão, que concluíram pela culpabilidade dos Srs. Roberto Orzechowsky, Alceu Barroso Lima, José Carlos Fonseca, Luiz Carlos Quintella Freire e Sebastião Henrique Villarinho (cópia em anexo-39).

Diz o relatório sobre cada um:

• Roberto Fernandes Orzechowsky, então chefe do SEGEN/EMBAR, pode ser responsabilizado por:

- a) Exceder o limite de sua competência ao elaborar e entregar, em mãos, à Mitsubishi, empresa que entrou no processo como financiadora do projeto, a carta SEGEN/EMBAR-021/97, de 08/04/97, que atribuiu à BRASOIL a responsabilidade pelo fornecimento dos Sistemas de Geração de Energia Elétrica e de Ancoragem da P-40;
- b) Omitir informações durante a fase de negociação na contratação da P-40;
- c) Dissimular informação em documento interno da Companhia, induzindo seus superiores a erro de avaliação na contratação da P-40;
- d) Omitir informações ao EAP sobre as condições finais pactuadas nos contratos da P-38 e P-40;
- e) Fornecer à Mitsubishi em 22/08/97, a Carta SEGEN/EMBAR 053/97, contendo um CD com os requisitos para fornecimento da P-38, sem que lhe fosse autorizado e antes mesmo da decisão da Diretoria Executiva que autorizou consulta ao mercado;
- f) Descumprir determinação da Diretoria Executiva, em relação à participação dos demais Órgãos no processo de consulta ao mercado para contratação da P-38.

• Alceu Barroso Lima - Neto, então Superintendente do SEGEN, pode ser responsabilizado por:

- a) Não conferir documentos relevantes que lhe foram submetidos na contratação da P-40;
- b) Endossar informação dissimulada na contratação da P-40;
- c) Submeter informação dissimulada à apreciação de seus superiores, induzindo-os a erro de avaliação na contratação da P-40;
- d) Acompanhar superficialmente as atividades desenvolvidas por áreas subordinadas;
- e) Exercer de forma falha a direção técnico-administrativa do SEGEN;
- f) Deixar de cumprir determinação da Diretoria Executiva na contratação da P-38;

• José Carlos de Fonseca, então Superintendente do SEGEN, pode ser responsabilizado por:

- a) Não conferir documentos relevantes que lhe foram submetidos para aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;
- b) Endossar informação dissimulada para aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;
- c) Submeter informação dissimulada à apreciação de seus superiores, induzindo-os a erro de avaliação para aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;

• Luiz Carlos Quintella Freire, então Superintendente-Adjunto de Engenharia e Empreendimentos do SEGEN, pode ser responsabilizado por:

- a) Acompanhar superficialmente as atividades desenvolvidas por área que lhe estava diretamente subordinada;

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



- Sebastião Henriques Vilarinho, ex-Diretor da área de Engenharia da Petróleo Brasileiro S/A, pode ser responsabilizado por:

- Não conferir documentos relevantes que lhe foram submetidos na contratação da P-38, P-40 e na aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;
- Endossar informação dissimulada na contratação e na aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;
- Submeter informação dissimulada à apreciação da Diretoria Executiva, induzindo-a a erro de avaliação na contratação e na aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;
- Exercer de forma falha a direção técnico-administrativa da Área de Engenharia.

Deste relatório foi decidido pela Diretoria Executiva as demissões dos Srs. Roberto Orzechowsky e Alceu Barros Lima. Ambos ingressaram na Justiça do Trabalho e obtiveram reintegração, posteriormente deixaram a empresa.

A decisão da Diretoria Executiva, foi branda. Em primeiro lugar, houve a ausência de qualquer punição à José Carlos Fonseca, Luiz Carlos Quintella Freire e a Sebastião Henrique Vilarinho.

Além do mais, é no mínimo estranho, a ausência neste relatório de qualquer punição ao ex-Superintendente Financeiro, Márcio Eiras de Moraes e ao ex-Diretor Orlando Galvão Filho, já que a comissão de sindicância levantou o problema da utilização de taxa de juros inadequada para o cálculo do valor presente (11,5% a.a) tanto para a P-40, quanto para a P-36.

Em depoimento à esta Comissão o Diretor Financeiro da Petrobrás, no dia do depoimento, Ronnie Vaz Moreira, questionado por esta comissão, confirmou que anteriormente era dirigente da ABN-Amro Bank e teria negociado financiamentos para a Petrobrás, negociando com o Sr. Márcio Eiras de Moraes.

Posteriormente como Diretor, foi Chefe do Sr. Márcio Eiras de Moraes e ainda concluiu negociações com o seu antigo banco, já como Diretor da Petrobrás.

A esta comissão, parece que a atitude do Sr. Ronnie Vaz Moreira, além de não ser eticamente correta, poderia ter ensejado uma proteção ao Sr. Márcio Eiras de Moraes e ao Sr. Orlando Galvão Filho. Se não fosse o cálculo errado do valor presente, os negócios da P-36 e da P-40 não poderiam ter sido concluídos, daí a relevância da participação dos Srs. Márcio Eiras de Moraes e Orlando Galvão Filho nas irregularidades tanto da P-36, quanto da P-40.

A aquisição dos sistemas de ancoragem e de energia geraram um desembolso adicional de US\$ 47,2 milhões.

Eles foram contratados, sem licitação, diretamente com a Mitsubishi e consequentemente com a empresa criada pela Marítima e subcontratada da Mitsubishi.

Além da compra sem licitação, concedeu-se, através da Ata de Reunião entre a Petrobrás e a FCI (empresa da Marítima), além dos preços acordados que incluíam o encargamento, uma taxa de administração de 10%, sem qualquer previsão no contrato que se estaria aditivando, um verdadeiro absurdo (cópia das Atas de Reunião em anexo-40).

Note-se que o Sr. José Carlos Fonseca, quando da DIP 405/99 (cópia em anexo-41) propôs a Diretoria Executiva a contratação dos equipamentos do Sistema de Geração de Energia Elétrica, aprovada na Ata 4152 de 03/06/99, colocando como justificativa que a estratégia de aquisição da plataforma foi de não incluir o Sistema de Geração de Energia no escopo da negociação. Foi a primeira vez que surgiu a palavra estratégia. Em depoimento à esta comissão o Sr. José Carlos Fonseca, atribui este documento à informações e orientações emanadas do Sr. Roberto Orzechowsky, uma prática não usual da Petrobrás.

O Sr. José Carlos Fonseca por omissão ou participação, deixou dar curso a uma negociação, justificando-a para a aprovação da Diretoria.

Além do que existe contradições entre o que ele descreveu na justificativa, o depoimento na comissão de sindicância e o depoimento à esta comissão. São três versões diferentes sobre o mesmo fato.

Além dessas compras, outras mudanças orders foram realizadas na P-40, o nº total de modificações, chegou a 96.

O valor total de pagamentos da P-40, segundo relatório enviado à esta comissão pela Petrobrás, foi de US\$ 139,124,443.46 (cópia em anexo-42).

- A P-40, chegou também com atraso a Bela de Guanabara, encontrando-se parada até a data de hoje. Após o acidente da P-36, a Petrobrás estaria revisando todos os procedimentos da P-40, inclusive sanando as pendências, para evitar o comissionamento na locação final. Essas pendências, também são continuidade do atraso da Marítima e deveriam ser objeto de multa além da cobrança de lucros cessantes.

Oficialmente a Petrobrás aguarda licença ambiental, uma desculpa para que possa ter tempo para sanar as pendências.

Enquanto isso, a Petrobrás segue pagando a taxa diária do afretamento, assim como o custo do dinheiro colocado diretamente, sem extrair um bami sequer do campo de Marlin Sul Fase I, passados 4 anos e 2 meses, da contratação emergencial para conversão em 2 anos, mais do dobro do tempo.

Como disse o atual Presidente, a produção perdida de hoje só vai ser recuperada no fim da vida útil do poço.

- A Petrobrás já deixou de produzir, 150.000 barris/dia, por 26 meses, um prejuízo de mais de US\$ 2 bilhões.

- O Relatório da Auditoria, cita à sua Pág.11, que:

"Na estruturação, a Marítima (FPSO ENGINEERING), contratada pela PETRO DIA para realizar a conversão, pôde subcontratar empresa por ela mesma constituída (FPSO CONSTRUCTION) para executar o serviço, sendo Full Conversion Contract o único instrumento com previsão de sanção por inadimplência, porém adstrito aos pactuantes, ou seja, SPCs criadas pela MARÍTIMA.

O STEP-IN foi assinado por PETRO DIA, BRASOIL e FPSO ENGINEERING, porém a FPSO CONSTRUCTION, 2ª empresa criada pela MARÍTIMA, era quem contratava fornecedores. Sendo assim, o instrumento se mostra ineficaz, pois seu campo de utilização não alcança à atuação da FPSO ENGINEERING. Na prática, percebe-se a criação de artifício para marginalizar possíveis controles.

Cabe ressaltar que, no encaminhamento da documentação à D.E. sobre a estruturação a ser adotada - decisão constante na Ata 4.108, item 14, de 24/07/97 - não houve menção sobre a participação da FPSO CONSTRUCTION, o que veio a se concretizar posteriormente, com ausência do SEGEN. Por outro lado, também não há evidências, nos documentos do negócio, de contrato formal entre SEGEN e LINKLATORS e entre os órgãos envolvidos a respeito do risco negocial, o que constou apenas da anexo I (modelo de contrato de afretamento a ser assinado) do processo de aprovação.

Por fim, deve-se registrar o entendimento de que as informações dessa relevância deveriam constar em destaque, rotineiramente, nos processos, de tal sorte a que riscos do negócio se tornam plenamente conhecidos.

A aquisição do SEGEN é de responsabilidade do então Superintendente, Alceu Barros Lima, e do Chefe do empreendimento, Roberto Orzechowsky, ou seja burlaram a aprovação.

- Ao verificarmos a DIP 00002/97 do EP, de 07/01/97, assinada pelo Eng. Luiz Eduardo Carneiro e por Sérgio Geraldino da Costa Soares, DIP de antecipação do campo de Roncador, solicitando autorização da Diretoria Executiva para transferir a "Spirit of Columbus" para o campo de Roncador e propor a DB-100 para o campo de Marlin Sul Fase I, verificamos a seguinte justificativa no item 17:

"É conveniente observar que os atrasos nas obras de conversão das VEPS dos campos de Marlin e Albuçara, bem como a demora na chegada ao Brasil das sondas de perfuração a completação programadas para operação nesses campos, tem impedido que a produção nacional de petróleo seja implementada nas proporções previstas em planejamentos anteriores da companhia".

Ou seja, a proposta do Eng. Carneiro, ajuda a criar novos atrasos que ele mesmo condenou e depois procurou justificar e até prorrogar, como no caso das Amelistas, relatados em capítulo próprio (cópia em anexo-43).

- O mesmo Eng. Carneiro, aparece na DIP 0627/99 (cópia em anexo-44), na qualidade de já Superintendente do SEGEN, dirigindo-se ao Diretor Antonio Luiz de Menezes, endossando a compra da ancoragem a justificando a extensão do prazo de 24 para 35 meses, para ser submetido à Diretoria Executiva. Desta vez diferentemente das Amelistas, ela propôs à Diretoria a prorrogação contratual e ficam no ar as seguintes dúvidas:

a. Por que sumpre o Sr. Luiz Eduardo Carneiro aparece para beneficiar a Marítima ?

b. Por que quando da P-40, ele submeteu à Diretoria e quando das Amelistas ele prorrogou sem submeter à ninguém ? Parece que esse procedimento só vem confirmar a suspeição relatada no capítulo das Amelistas, de que esta carta foi feita a posterior para ajudar a Marítima.

O mais curioso é que a DIP encampou a tese do Roberto Orzechowsky, mostrando que todos eles trabalhavam juntos para beneficiarem a Marítima e quando justificaram a compra direta, disseram que a licitação teria um impacto de 9 meses e depois prorrogaram por 11 meses. Ainda assim atrasou e está parada, totalizando até agora 4 anos e 2 meses. Qual a justificativa para todas essas situações ?

- Existe um documento interno da Marítima, alterando os preços da P-40, que se objeto da perícia, poderá comprovar ser a letra do Sr. German Efranovitch, (cópia em anexo-45).

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



19. Destaca-se à 1ª denúncia jornalística feita acerca desse assunto que coube ao jornalista Élio Gaspari em 06/07/97 (cópia em anexo-46).
20. O Sr. Roberto Orzechowsky, que segundo a Petrobrás, no processo trabalhista, teria infringido o regimento disciplinar PG-20-06-01A/março de 1998, fez um relatório acerca do assunto com muitas inconsistências, tentando justificar o injustificável. Mais estranho ainda é o comportamento do serviço jurídico da Petrobrás, que respaldou à contratação direta da Mitsubishi para a ancoragem e a energia (anexo-40).
21. A Marítima sequer disponibilizou para a Petrobrás a ancoragem já existente na DB-100. Disse o Sr. Alberto Padilha, em depoimento à esta comissão que a Marítima teria vendido como sucata.
- A DB-100 também já vinha com um sistema de energia, e só seria necessário a colocação do up grade. Desconhece-se se a Petrobrás considerou no cálculo do valor pago do sistema de energia, o sistema já existente.
22. Outro fato estranho, foi o ex-Diretor Sebastião Henrique Vilarinho ter dito que recebeu orientação verbal pelos componentes da Diretoria Executiva para se manter no egruado de eventual nova proposta da Mitsubishi, no momento em que a 1ª oferta não havia sido aceita. Ressalte-se que haviam ofertas da Mitsubishi e da FPSO Partner Inc. Isso só demonstra que haviam negociações feitas por Diretores, que tudo conheciam e no entanto negaram tudo à esta comissão, inclusive sobre a presença da Marítima. Como dito anteriormente, houve reunião da Mitsubishi com o ex-Presidente Joel Mendes Reno, que parece ter interferido diretamente nesta negociação.
- O Sr. Roberto Orzechowsky acusou diretamente o ex-Diretor Sebastião Henrique Vilarinho de ter decidido o preço, mas este afirmou que decidiu no parâmetro de taxa de juros de 11,5% a.a. e valor presente de US\$ 309 milhões.
23. A advogada da Petrobrás Cristina Ferraz, disse claramente no seu depoimento à esta comissão de sindicância da Petrobrás ter sofrido pressões do SEFIN (Marcio Elias da Moraes) e do SEGEN (Alceu Barroso Lima e Roberto Orzechowsky) sobre o Parecer da P-40 (cópia em anexo-47).
- Disse que procurou o Superintendente do SEJUR, Fernando Vianna, que lhe pediu que "dentro das possibilidades fizesse o Parecer".
- Ou seja, ela foi pressionada a concordar com os termos da negociação propostas pelo empreendimento (leia-se Roberto Orzechowsky).
24. O depoimento à comissão de sindicância do Sr. Roberto César de Andrade (Ass. Sebastião Vilarinho), falava em uma taxa de juros de 10% a.a. e valor presente de US\$ 309 milhões, diferente da realidade e confirmado tanto pela Comissão de Sindicância, quanto por esta Comissão.
25. Já a Eng. Renata Bezerra Cavalcante disse em seu depoimento à Comissão de Sindicância e a esta Comissão, que o relatório sobre a DB-100 foi enviado ao EP/SUEX em 16/12/96, confirmando o já constatado, de que quando se assinou o contrato da "Spiritus of Columbus" para o campo de Marlin Sul Fase I, já se sabia que ela iria para o campo de Roncador e a DB-100 era que iria para o campo de Marlin Sul Fase I (cópia em anexo-48).
- Ela disse que sabia da ancoragem e do sistema de energia. Disse que havia alertado que a ancoragem que havia na DB-100 não era apropriada para a P-40.
- Na realidade, não é essa a discussão. Se a ancoragem era ou não apropriada seria problema da Marítima. A licitação da P-37, onde a DB-100 se apresentou e foi a base da negociação da P-40 acrescentando-se o que era necessário para adaptação ao campo de Marlin Sul Fase I, tinha ancoragem e energia completa. O orçamento considerado como aceitável era para uma plataforma completa e com ancoragem apropriada e sistema de energia suficiente para suportar o demandado.
- Nota-se que a Eng. Renata Bezerra Cavalcante é muito ligada ao Sr. Roberto Orzechowsky, tanto que o levou para trabalhar com ela na BR DISTRIBUIDORA, quando ela já esteve, já na gestão da atual Diretoria da Petrobrás.
- A Eng. Renata também trabalhava com o Nelson Moczydławer, que se foi para a Marítima e hoje está na Halliburton e acabou levando a Eng. Renata para a Halliburton.
26. O Sr. Roberto Orzechowsky acusou o SEFIN e o SEJUR pelo pagamento antecipado das taxas de afretamento, antes do fim da conversão. O SEJUR disse que quem decide é o empreendimento que era chefiado pelo Sr. Roberto Orzechowsky.
- Na realidade todos participaram e concordaram com a decisão, principalmente Sr. Roberto Orzechowsky, que era o chefe do empreendimento.
27. Em documento de 30/05/97, (cópia em anexo-49) é dito claramente que a exigência de equipamentos novos e o não aproveitamento dos equipamentos existentes nas unidades,

faz com que apenas o casco seja aproveitado, tomando as duas alternativas de custo iguais (semi-submersível nova e semi-submersível convertida). A diferença é somente o prazo. Todavia, a viabilidade técnica, legal e econômica da contratação da DB-100 estava calcada em um prazo irreal.

28. A mesma Cristina Ferraz, do SEJUR, deu o Parecer Jurídico aprovando a contratação sem licitação da ancoragem e da energia.
29. A DIP 26/2001 de 09/03/2001 (cópia em anexo-50) sobre o licenciamento ambiental fala claramente no item 4 que as obras em andamento na P-38 e P-40, apesar de continuarem até o final de 2001, podem ser executadas na locação definitiva (offshore) a partir de meados do março, deixando de ser caminho crítico para o primeiro óleo já a partir de maio de 2001.
- Ou seja, a P-40 e a P-38 estavam atrasadas e a exemplo da P-38, como já dito anteriormente, necessitava dos serviços que estão sendo feitos até hoje e ela ainda não iniciou a produção, estando com 2 anos e 2 meses de atraso, provocando o prejuízo, já descrito à Petrobrás. Como devido ao acidente da P-36, que provocou o seu afundamento a Petrobrás mudou o procedimento. A produção não foi iniciada para não se misturar as atividades de comissionamento com operação, tão criticada no relatório da ANPDPC.
30. Algumas outras contratações sem licitação foram feitas para suprimento da P-38 e P-40, tais como US\$ 2.066.882,30 para fornecimento de umbilical eletro-ótico.
31. Todos esses pontos de irregularidades, coincidências, mostram que havia um verdadeiro conluio entre ex-Diretores da Petrobrás, notadamente Joel Mendes Reno, Orlando Galvão Filho e Sebastião Henrique Vilarinho, juntamente com executivos de cargos de confiança, notadamente Luiz Eduardo Carneiro, Márcio Elias da Moraes, Alceu Barroso Lima, Roberto Orzechowsky, José Carlos Fonseca, Luiz Carlos Quintella Freire, Fernando Vianna, Cristina Ferraz, com contribuição de Irani Varela e Carlos Eduardo Sanderberg Beloi no auxílio do crescimento da Marítima, através de negociações eludidas de irregularidades, que muito prejuízo deram à Petrobrás.
31. O estaleiro Jurong foi sub-contratado da Marítima para realizar a obra de conversão, juntamente com a obra da P-37, que ele disputou e perdeu a licitação, além da obra da P-38, mostrando que o Jurong, para conseguir contratos com a Petrobrás, necessitou fazer aliança com a Marítima Engenharia e Petróleo.

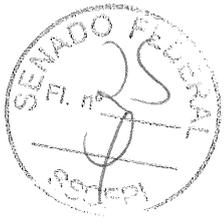
IRREGULARIDADES NA P-38

A P-38 e o FSO do campo Marlin Sul Fase I, o FSO estoca a produção da unidade de produção no caso a P-40.

Todo o processo de contratação da P-38 é confuso e também eluído de irregularidades, além de ser objeto do relatório de auditoria AUDIN E 5003A/2000, que motivou a comissão de sindicância (ambas as cópias já anexadas) que resultou nas demissões por justa causa aos Srs. Roberto Orzechowsky e Alceu Barroso Lima.

Iremos listar os fatos e as irregularidades encontradas:

- Em 19/07/96, antes da contratação da "Spiritus of Columbus", que iria para o campo de Marlin Sul Fase I e depois foi transferida para o campo de Roncador, e antes da contratação da DB-100, foi constituída comissão para promover a licitação para a contratação da P-38.
- Não se sabe o resultado do trabalho dessa comissão, mas por depoimentos prestados à esta CPI, a comissão teria sido desconstituída, embora o Coordenador nomeado desta Comissão, tenha avalizado o aproveitamento da licitação da P-47 como parâmetro (cópia em anexo-51).
- Quando da negociação, estabelecida pelo Sr. Roberto Orzechowsky, da contratação da DB-100, tentou-se colocar a P-38 na negociação, mas não se obteve sucesso, porque ela teria sido excluída.
- Nota-se que o início da negociação da DB-100 é mais de 6 meses depois da constituição da comissão de licitação, ou seja a licitação já poderia estar até terminada e a P-38 contratada.
- A desculpa dado pelo Sr. Roberto Orzechowsky em depoimento à esta comissão era de que a P-38 funcionava junto com a P-40, ao mesmo tempo, daí ser melhor entregar ao mesmo fornecedor, não tem amparo nem tecnicamente, nem da tradição da Petrobrás. Só como exemplo, a P-47, FSO da P-36, foi licitada. Naquele caso, trataram de ajudar a Marítima de outra forma, conforme está explicado no capítulo da P-47.
- Em nota de 04/06/97 da comissão da negociação, assinada pelo Sr. Roberto Orzechowsky (assinou pelo, Luiz Carlos Quintella Freire, Coordenador da Comissão), Irani Varela, Rui Berford Dias e Elma Azevedo Racker, foi dito que o preço ofertado no processo licitatório da P-47 (vendido pela Marítima) era alto. (cópia em anexo-52) Nota-se aí a presença do Roberto Orzechowsky usurpando as funções do Coordenador da Comissão de Negociação, que era o Assistente do Diretor de Engenharia. O preço já era alto e veremos mais à frente que a contratação da P-38, sem licitação com a Mitsubishi/Marítima (mesmo esquema da P-40) foi por um preço 24% a maior em dólar.



5. A DIP, assinada pelo Eng. Luiz Eduardo Carneiro e Alceu Barroso Lima (cópia em anexo-53) de 01/09/97, fala citando primeiro a contratação da P-40 com aprovação da Superintendência Jurídica, o que não corresponde à verdade. O SEJUR, através do Parecer já citado no capítulo da P-40 não encontrou amparo, legal na Lei 8666/93 para aquela contratação, assim como opinou que a contratação sendo feita pela Brasil, empresa sediada em Cayman, não precisaria seguir a legislação brasileira (cópia em anexo-54).

Cita também que a P-38 é similar à P-47, já licitada naquele momento, e, após 1 ano e 2 meses, da constituição da comissão de licitação da P-38, que não foi adiante, diz que tem apenas um mês de prazo para concluir a negociação da P-38, sob pena de impactar o projeto da Marlin Sul Fase I, já que a P-38 teria que estar pronta, juntamente com a P-40.

A Diretoria Executiva, através da Ata 4115 de 11/09/97, aprovou a proposta da DIP, concordando com uma "Consulta ao Mercado", articulada com a SEFIN e a SEJUR.

6. A partir daí, começa uma série de situações duvidosas, relatadas no relatório da comissão de sindicância.

O Sr. Roberto Orzechowsky em depoimento à comissão de sindicância e à esta comissão, trouxe várias contradições sobre a "Consulta ao Mercado":

a. Em primeiro lugar, ele já havia enviado à Mitsubishi em 22/08/97 o cd room das especificações, carte SEGEN/SEJUR 053/97 (cópia em anexo-55), para que fosse formulada a proposta da P-38, porque ele entendia que iria se fazer mais uma contratação direta, sem licitação, com a Mitsubishi (Marítima).

Nota-se que a DIP propondo à Diretoria à consulta ao mercado foi de 01/09/97, 10 (dez) dias depois. É impossível que a proposição feita pela DIP não fosse do seu conhecimento, já que era o Chefe do empreendimento e tudo o que se referia ao empreendimento ele tinha que ter conhecimento.

A nota descrita no item 4, foi assinada por ele no lugar do Coordenador da comissão, mostrando que ele tinha conhecimento de todas as fases do processo.

b. Também era impossível o envio de proposição, objeto de pauta da Diretoria Executiva, que ele não tomasse conhecimento da pauta.

c. Ele declarou que quando tomou conhecimento da decisão da Diretoria, algo que não lhe informaram como proceder, a tal "Consulta de Preços", apesar da decisão da Diretoria falar em conjunto com a SEFIN e a SEJUR.

Ele declarou que não procurou ninguém para discutir o assunto e aí começaram a chegar propostas ofertando a P-38 por parte de outras empresas em dias alternados (cópia em anexo-56).

Só depois da chegada das propostas é que ele teria conseguido debater o assunto com o Superintendente do SEGEN, Alceu Barroso Lima. Estranhamente ele não tinha hábito de debater com frequência com o seu Chefe imediato e não se preocupou em procurar a SEFIN (o seu amigo Marcos Elias Moraes) e o SEJUR (Fernando Vianna e Rui Barford Dias) e nem imediatamente o seu Chefe, Alceu Barroso Lima ou o seu Diretor Sebastião Henrique Vilelino.

Mais estranho ainda, é que a proposição levada à Diretoria Executiva através da DIP de 01/09/97, teve parecer prévio do SEJUR, através do Rui Barford Dias solicitado pelo Roberto Orzechowsky em 27/08/97 (cópia em anexo-57) e concedido em 29/08/97, dois dias depois.

Quis saber, quando ele mandou a consulta para o SEJUR, já havia mandado o cd room para a Mitsubishi faziam 5 dias.

Na verdade ele queria a aprovação para a contratação direta, mas como inventaram uma consulta de preços, ele ficou com problemas, já que tinha acertado com a Mitsubishi.

Daí a razão dele não procurar, ninguém e solicitar propostas avulsas, apesar dele declarar que as propostas chegaram na Petrobrás sem ninguém solicitar.

d. Aí aconteceu o maior absurdo, a proposta da Mitsubishi/Marítima, chegou 3 dias depois da última proposta, com um preço 0,57% menor da 2ª colocada (Fred Olsen).

Ele chegou a considerar uma proposta da Ultratec de 22/07/97, apesar da data da proposta vencedora ser de 15/09/97.

A Mitsubishi recebeu as especificações antes e teve todo o tempo que precisou até ele resolver encerrar o processo e ele poder cobrir com o menor preço, já que as propostas eram abertas e era fácil conhecer os preços.

E para completar o absurdo o preço, já considerado absurdo em 47, teve um acréscimo de 24% em dois minutos que não se tinha o menor controle da situação, foi aprovado pelo Sr. Roberto e aprovado posteriormente pela Diretoria Executiva.

f. O relatório de auditoria à Pág. 2, cita:

"A inobservância de procedimento usual de contratação na negociação da P-38, operando dúvidas quanto à legalidade e economicidade do processo de consulta ao mercado, US\$ 160 milhões".

7. O estaleiro Jurong foi subcontratado pela Marítima para a obra de conversão. O processo da P-38, tal como o da P-40 e da P-36, mostram uma verdadeira conspiração para beneficiar a Marítima. Todos os citados na P-40, participaram no processo da P-38, mas não tiveram nem o cuidado de evitar um acréscimo de preço que ocorreu a P-38 em 24%, comparado com a P-47, licitada pouco tempo antes. Porque não se aproveitou o 2º lugar naquela licitação, cujo preço era inferior ao contratado?

IRREGULARIDADES NAS AMETISTAS

As famosas Ametistas, vem a ser sondas de perfuração para lâminas d'água até 1200 metros no caso das unidades II e III e até 1500 metros para as 4 restantes, licitadas pela Petrobrás e ganhas pela Marítima Engenharia e Petróleo com este projeto. Foram 6 as licitações de sondas ganhas pela Marítima Engenharia e Petróleo, descritas no quadro abaixo:

EDITAL	EMPRESA VENCEDORA	TAXA DIÁRIA US\$	VALOR CONTRATUAL TOTAL US\$ (NOTA 1)	Nº DO CONTRATO	DATA DE INÍCIO DA OPERAÇÃO
101.0.026.96-2	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	83.333,00	213.873.668,00	101.2.008.97-9	28/09/98
101.0.026.96-2	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	98.666,00	221.352.916,00	101.2.010.97-2	28/09/98
101.0.005.97-7	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	127.378,00	313.570.372,11	101.2.083.97-8	17/06/99
101.0.001.97-8	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	107.998,00	250.284.858,85	101.2.100.97-8	06/07/99
101.0.016.97-5	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	133.333,00	328.208.265,74	101.2.159.97-1	28/12/99
101.0.015.97-2	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	143.332,00	352.79.692,50	101.2.155.97-9	28/12/99

Nota 1 - Ilicítidos os valores dos contratos de serviços

Com os atrasos das entregas, a Petrobrás, através da nova Diretoria cancelou os contratos que somavam no total cerca de US\$ 1,5 bilhão.

Os cancelamentos se deram primeiro em 13/05/99, Ata 4200 da Diretoria Executiva, Item 48 com Parecer do SEJUR nº 263/99 de 12/05/99, no que se refere as Ametistas 2 e 3. Nesta mesma Ata da Diretoria a Petrobrás autorizou a contratação da MODUSPEC, Empresa Holandesa de Auditoria na área de engenharia e petróleo sobre o estágio das Ametistas 4,5,6 e 7. O relatório da MODUSPEC trouxe o seguinte:

- a. Ametista 4 - ficaria pronta em 14/07/00, contra o prazo contratual em 17/06/99 sendo constatado uma previsão de atraso de 393 dias.
- b. Ametista 5 - ficaria pronta em 13/09/00, contra o prazo contratual de 07/07/99, sendo constatado uma previsão de atraso de 435 dias.
- c. Ametista 6 - ficaria pronta em 17/10/00, contra o prazo contratual de 29/12/99, sendo constatado uma previsão de atraso de 293 dias.
- d. Ametista 7 - ficaria pronta em 17/09/00, contra o prazo contratual de 28/12/99, sendo constatado uma previsão de atraso de 264 dias.

Após a análise deste relatório a Petrobrás, na Ata 4220 de 07/10/99, decidiu promover a rescisão dos contratos das Ametistas 4,5,6 e 7.

A seguir listaremos as irregularidades de todo o processo licitatório:

- 1. A Marítima Engenharia e Petróleo foi incluída no cadastro, apta a participar do processo licitatório, sem nunca ter construído nenhuma sonda, prestado qualquer tipo de serviço de perfuração idêntico da mesma natureza, nem ter capital social ou patrimônio líquido para uma operação desta natureza. Convém dizer que o cadastro da Petrobrás razoavelmente organizado, e baseado em três critérios: Tradição, que represente a experiência e as referências que a empresa tem no tipo de obra, no qual ela se cadastra, e o valor desta obra, gauda e lastro financeiro para o porte das obras e serviços que ela quer prestar, e finalmente capacidade técnica que é o somatório das instalações industriais, equipamentos, capacidade do seu corpo técnico, em qualidade e quantidade relacionada, as obras a qual se candidata. Cada um destes três item vai de 1 a 7 pontos podendo assim uma empresa totalizar na sua categoria 21 pontos. Com 21 pontos a empresa pode se cadastrar as licitações de valor máximo e de capacidade técnica máxima da Petrobrás. O cadastro é extremamente detalhado, não podendo uma empresa com uma boa pontuação se cadastrar para um tipo de serviço que ela nunca exerceu. Damos como exemplo uma empresa que tenha perfuração ancorada não poderá participar de serviços de perfuração de posicionamento dinâmico por maior que ela seja se



ele não experiência previa, mesmo critério é adotado para os fornecimentos de equipamentos. A Petrobrás não quer ser a primeira experiência de uma empresa. Dentro deste critério fica difícil entender como a Marítima se cadastrou para EPCISTA para empresa de perfuração trabalhando em posicionamento dinâmico, sendo que para cadastro a Petrobrás não autoriza consórcio de empresas para que uma acrescente competências a outra. Ela só autoriza este tipo de associação quando o mercado é carente destas competências, o que não ocorreu nesta atividade nos últimos 20 anos.

O seu único acervo técnico foi o Currículo do Hamilton Padilha Jr., que anteriormente trabalhava na Odebrecht, que passou a integrar a Marítima Engenharia e Petróleo quando da negociação da "Spirit of Columbus".

Jamais se poderia ter permitido uma empresa sem qualquer experiência, nem condições financeiras de participar de um conjunto de processos licitatórios, que representariam encomendas de US\$ 1,5 bilhão.

2. Os prazos colocados no Edital de Licitação de 18 (dezoito) meses para o início dos serviços com construção de sondas, eram substancialmente incompatíveis. Historicamente a Petrobrás conhece que processos anteriores prazo de construção eram entre 26 e 30 meses, jamais de 18 a 22 meses usados nas Ametistas.

O depoimento do DRILMAR Monteiro da Interoil e de João Luiz PHILIPPS da Schöim Cury, confirmar que era inexequível construir uma nova sonda em tão pouco tempo.

Os depoimentos da Marítima Engenharia e Petróleo e da Petrobrás à esta Comissão, tentavam fazer crer que a Marítima Engenharia e Petróleo só teria a obrigação de prestar o serviço, mas a realidade do contrato e dos seus anexos mostra que a Marítima Engenharia e Petróleo tinha a obrigação de construir, dentro de um cronograma previamente acordado e ainda com um termo de compromisso assinado pelo Sr. German EFREMOVITCH, reiterando o compromisso dos prazos e de acordo quanto ao cronograma (cópia em anexo-58).

3. Quando das licitações das Ametistas 4,5,6 e 7, o cronograma das Ametistas 2 e 3 já não estava sendo cumprido, principalmente nas duas últimas. A Petrobrás, através do depoimento do Eng. Luiz Carneiro declarou que houve uma fiscalização, antes da adjudicação das Ametistas 6 e 7. Este é o mesmo engenheiro, então Superintendente de Exploração e Produção, responsável pelas irregularidades descritas nos itens anteriores.

4. Estranhamente, durante o conjunto de licitações, houve uma diferenciação de condições, sempre em benefício da inadimplência.

No contrato das Ametistas 2 e 3, o prazo para rescisão do contrato é de 60 (sessenta) dias após a data prevista para o início dos serviços.

Já a multa é de 30% da diária a ser cobrada por dia, até o limite de 10% do total do contrato.

Já a partir do contrato da Ametista 4 e daí para as Ametistas 5,6 e 7 o prazo da rescisão salta de 60 (sessenta) dias para 180 (cento e oitenta) dias.

Já a multa reduz de 30% para 10% do valor da diária por dia de atraso até 90 (noventa) dias, e só após 91 dias passa a 30% da diária por dia, continuando limitada a 10% do valor total do contrato.

Porque essa mudança que só beneficia o infrator justamente após a Marítima Engenharia e Petróleo já começar a ficar inadimplente com as Ametistas 2 e 3?

Todos os processos, bem como as assinaturas dos instrumentos contratuais foram do Eng. Carneiro.

Há uma suspeita levantada no processo trabalhista do Sr. Roberto Orzechovsky, vol.3, quesitos formulados por ele à perícia, pág.18, quesito 18, item III, que questiona (cópia em anexo-59):

*Plataformas de perfuração contratadas com capacidade de perfuração para profundidade inferior à real, quando se sabia que a necessidade era maior.

O Sr. Roberto faz do seu quesito, uma acusação grave da contratação fora do escopo técnico necessário. A responsabilidade também é do Eng. Carneiro. Os fatos posteriores confirmam estas graves acusações: todas as sondas de perfuração contratadas após o cancelamento das AMETHYSTS demonstram isto, todas elas foram contratadas para capacidade de perfuração em laminais de água de 2500 metros até 3000 metros. Outrosim as sondas que substituíram as Amethysts, tem capacidade de convés maior e não precisam de um barco de apoio para guardar os equipamentos que não cabem no convés de uma Amethyst. Por este fato que crescer a diária de uma Amethyst para saber seu custo real um valor de 6000 dólares por dia durante 40% do tempo que este barco é necessário.

Outro ponto que chama a atenção é que foram licitadas sondas de perfuração praticamente iguais, em um intervalo de tempo pequeno e os preços subiam a cada licitação, à medida em que se conheciam os concorrentes a disposição deles em não correr os riscos que o prazo real requeria.

5. No caso das Ametistas 6 e 7, teria havido carta de conforto para que a Marítima Engenharia e Petróleo fosse ao mercado e conseguisse financiamentos. A Petrobrás informou em correspondência à esta Comissão, não ter encontrado a tal carta de conforto.

Encontramos uma carta do Eng. Luiz Carneiro, irrevogável, onde ele dá o conforto requerido pelos financiadores (cópia em anexo-60). É duvidoso se o Eng. Carneiro teria os poderes para assinar aquela carta datada de 10/07/98. E também atencioso ser emitida uma carta de conforto da Petrobrás para contratos que estão atrasados, e das quais uma parte se refere a serviços a serem prestados, dependendo da medição de um serviço que poucas empresas no mundo sabem fazer de qualquer maneira uma carta de conforto sobre uma prestação de serviços e totalmente fora de padrão.

6. Todos os Contratos originais das Ametistas foram editados em 10/07/98 pelo Eng. Carneiro, visando a adequação da criação de novas empresas, uma sociedade por cada Ametista, a saber: PETRODRILL TWO, THREE, FOUR, FIVE, SIX e SEVEN (cópia em anexo-61).

Além disso alterou cláusulas de condições de pagamentos posteriormente em 21/08/98, alterou os contratos de serviços.

7. Em depoimento do Sr. Hamilton Padilha Jr., ele teria dito que a Marítima Engenharia e Petróleo fez várias reuniões com a Petrobrás, juntamente com candidatos a financiadores, que temerosos de rescisão contratual teriam solicitado uma carta de prorrogação do prazo contratual.

Essas reuniões, segundo a Marítima Engenharia e Petróleo, teriam sido com o Eng. Luiz Carneiro, juntamente com outras pessoas, inclusive do Departamento Jurídico-SEJUR.

Dessas reuniões teria saído a carta 048/98 de 28/05/98, dirigida à Marítima Engenharia e Petróleo (cópia em anexo-62) com 3 concessões a saber:

- a) Extensão do Prazo Contratual para Rescisão dos Contratos para 540 dias;
- b) Concordar com formas alternativas de cobrança das multas, ao fim do tempo contratual, dependendo da aprovação da Diretoria Executiva;
- c) Autorização para transferência do contrato de serviços, a quem a Marítima Engenharia e Petróleo desejasse, desde que participe de negociações semelhantes, mesmo que a Petrobrás visse a rescindir os contratos de algumas das sondas de perfuração. Este último item foi uma situação inédita dentro da história da Petrobrás, esta diretoria inovou muito, mais infelizmente somente em procedimentos errados.

O Eng. Carneiro confirmou a emissão da carta, mas não as reuniões ou participação do Departamento Jurídico. Disse que simplesmente não consultou o Jurídico e que a carta não tinha efeito de prorrogação do prazo contratual.

O Departamento Jurídico, através do atual Superintendente, Rui Bedford Dias, diz que ninguém do Jurídico foi consultado, nem participou de qualquer reunião e que o Eng. Carneiro não teria competência legal para a assinatura dela.

8. A Marítima Engenharia e Petróleo ingressou no Judiciário, através do processo nº 2000.001.000.638-1 distribuído à 25ª Vara Cível (cópia da inicial anexo-63).

Existiu toda uma cronologia para comprovar que a carta não teria validade e suspeita-se inclusive que ela foi feita a posteriori, e substituído uma outra carta com a numeração da data cuja expedição é atribuída.

Os fatos são os seguintes:

- a. Não existiu nenhuma reivindicação da prorrogação de prazo feito pela Marítima Engenharia e Petróleo por escrito, com justificativa, conforme prevê a Lei 8666/93.
- b. Ao assinar os termos aditivos em 10/07/98, ou seja 53 dias após a suposta prorrogação, o Eng. Carneiro e o Sr. German EFREMOVITCH ratificaram todas as condições do contrato original que não eram incompatíveis com o que se pactuava no aditivo, logo o prazo original estava ratificado.

Além do mais ao assinarem um termo aditivo para modificarem cláusulas contratuais, ambas as partes reconheceram que este era o instrumento adequado.

- c. A carta de conforto dada na mesma data da assinatura do aditivo, de caráter irrevogável foi assinada tendo 2 testemunhas, sendo uma delas Vice-Presidente da Pride, O sr. John O'Leary-empresa que a Marítima Engenharia e Petróleo representava na Petrobrás e tinha se associado no projeto das Ametistas.
- d. Na contestação da Petrobrás no processo judicial, faz-se menção à correspondência da Marítima Engenharia e Petróleo à Petrobrás, datada de dezembro de 1998, onde se fazia menção ao prazo de 180 dias para rescisão.
- e. A Marítima Engenharia e Petróleo sabia dos poderes do Carneiro, da sua prorrogação com valores limitados ao seu cargo, autorização da Diretoria Executiva para ele assinar o contrato original e o aditivo de 10/07/98, logo saberia da não validade da sua assinatura neste carta.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



f. A carta contrariando expressa cláusula contratual foi feita na língua inglesa, o que por si só a torna inválida. Assim como a carta de conforto de 10/07/98, também feita em inglês é inválida.

g. Mesmo se por algum absurdo, a carta do Eng. Carneiro fosse considerada válida, o contrato teria outros motivos de rescisão já que a prorrogação, não implicaria no descumprimento do cronograma de etapas da obra, descumprido antes da carta e descumprido também depois da carta, já que as etapas não teriam sido cumpridas conforme estava a MODUSPEC no relatório das Ametistas 4,5,6 e 7, o que motivaria a rescisão.

Talvez os argumentos apresentados pela Petrobrás no processo judicial devessem ser reforçados pelas observações contidas neste relatório.

h. A Marítima Engenharia e Petróleo alega ter oferecido equipamentos para substituir as sondas em atraso, mas nos depoimentos prestados à essa Comissão, tanto os representantes da Petrobrás José Coutinho Barbosa, André Cordeiro, Rui Bedford Dias, tanto os representantes da Marítima Engenharia e Petróleo Hamilton Padilha Jr. e German EFREMOVITCH confirmaram que na discussão, houve oferecimento de sondas, mas, a Marítima Engenharia e Petróleo queria que a utilização das sondas substituídas não incidissem no tempo contratual que a Marítima Engenharia e Petróleo achava que tinha de direito, ou seja a Marítima Engenharia e Petróleo queria mais um contrato sem licitação, o que esta diretoria da Petrobrás, acertadamente, não concordou.

i. A Marítima Engenharia e Petróleo não contestou a rescisão nos contratos das Ametistas 2 e 3, nem apresentou a tal carta do Eng. Carneiro. Porque? Em primeiro lugar a Marítima Engenharia e Petróleo nada tinha feito na construção dessas sondas. Em segundo lugar eram as sondas com as menores taxas de diárias das 6 contratadas pela Petrobrás. Em terceiro lugar, provavelmente a tal carta do Eng. Carneiro ainda não tinha sido feita, apesar da data desta rescisão ser de 13/05/99, quase um ano depois da data colocada na tal carta.

j. A rescisão do contrato, implicava no fim da aplicação das multas, segundo entendimento do Sr. Rui Bedford Dias, atual Superintendente Jurídico da Petrobrás e à época Superintendente Adjunto do serviço Jurídico. Um absurdo, já que a sua interpretação era que uma vez encerrado o contrato, não haveria pagamento por parte da Petrobrás, logo não poderia ser descontado no pagamento inexistente.

O contrato não prevê esse perdão automático, que beneficia o avariado, no caso a Marítima Engenharia e Petróleo. A Petrobrás poderia e deveria manter as multas e cobranças ou via judicial ou descontando de pagamentos de outros contratos que a Marítima efetivamente tinha com a Petrobrás.

Além do mais, o prejuízo da Petrobrás com o atraso no programa de perfurações, causado pelo atraso na entrega das sondas, de lucros cessantes deveria ser cobrado pela Petrobrás judicialmente da Marítima Engenharia e Petróleo.

k. A Schaim Cury e a RBFALCON, tinham sondas de perfuração contratadas e em atraso, ambas não mereceram do Eng. Carneiro o mesmo tratamento dado à Marítima Engenharia e Petróleo, por razões inexplicáveis.

l. No período de março de 1999 a dezembro de 1999, foram contratadas 10 (dez) sondas de perfuração no mercado para suprir os atrasos da Marítima Engenharia e Petróleo e para dar continuidade do programa de perfurações. Todas as sondas contratadas para lâmina d'água superior as da Marítima Engenharia e Petróleo, podendo se confirmar a denúncia contida no processo trabalhista do Sr. Roberto Oswowitsky. A Petrobrás está pagando preços mais baratos do que pagaria a Marítima Engenharia e Petróleo (taxas diárias de US\$ 130 mil para 2700 metros de lâmina d'água e US\$ 100 mil para 1500 metros).

m. Parte do financiamento obtido pela Marítima Engenharia e Petróleo através da carta de conforto foi com a Mitsubishi, a mesma da P-40 e P-38, Barracuda e Caratinga, operações montadas pela Marítima Engenharia e Petróleo com a ajuda de funcionários e ex-dirigentes da Petrobrás.

n. Para solicitar autorização para o início do processo licitatório o Eng. Carneiro solicitou autorização à Diretoria Executiva. Idem para a assinatura do instrumento contratual.

A Marítima Engenharia e Petróleo quando mudou a razão social, solicitou um editivo contratual.

Ambas as partes conheciam que as mudanças de qualquer cláusula só se dariam por meio de instrumento contratual.

Porque se satisfariam com a simples carta?

o. O ex-Presidente Joel Mendes Rennó foi cínico no seu depoimento à esta Comissão, assim como na acareação com outros ex-Diretores e funcionários de Petrobrás, ao dizer sobre a carta do Eng. Carneiro: "Todos estavam com a razão e ninguém estava com a razão".

p. A Marítima Engenharia e Petróleo estava propondo à Petrobrás a colocação das sondas 13 BINGO 8000 e BINGO 9000 da Ocean Rig. Ocorre que ao verificar a situação de inadimplência da Marítima, a Ocean Rig retirou a oferta. A Marítima Eng. e Petróleo então resolveu processar a Ocean Rig, tentando obter mais uma vantagem da sua situação decorrente dos seus atrasos.

9. A Petrobrás tinha se comprometido com a Marítima Engenharia e Petróleo ao final do tempo contratual das Ametistas 5,6 e 7 a prorrogar os prazos contratuais em 2, 1 e 2 anos respectivamente em mais um benefício para a Marítima Engenharia e Petróleo.

10. A Marítima Engenharia e Petróleo que alega prejuízos com o cancelamento de seus contratos, foi a única beneficiária de toda a situação. Em primeiro lugar não pagou nem vai pagar qualquer multa pelos seus atrasos. Em segundo lugar não está sendo responsabilizada pelos prejuízos causados à Petrobrás e ao País, pelo atraso no programa de perfurações da Petrobrás e em terceiro lugar, segundo informações divulgadas no site da Pride (cópia da impressão em anexo-64). A Pride teria assumido a construção das duas sondas de perfuração Ametista 6 e 7, rebatizadas de Pride Carlos Walter Marinho e Pride Brasil, assumido toda a dívida contratada pela Marítima Engenharia e Petróleo na emissão dos bônus e empréstimos obtidos através da carta de conforto dada pelo Eng. Carneiro da Petrobrás e ainda teria pago US\$ 85 milhões à Marítima Engenharia e Petróleo.

Ou seja, a Marítima Engenharia e Petróleo, uma empresa com patrimônio líquido de apenas R\$ 13 milhões, sem nunca ter tido uma experiência anterior, vence uma série de licitações, devido ao prazo de cumprimento inexecutável causa um enorme prejuízo à Petrobrás e ao País pelos lucros cessantes do atraso do programa de perfurações, ingressa no judiciário contra a Petrobrás, apesar de não ser cobrado um único centavo das multas dos seus atrasos, se utiliza de uma carta ilegítima cuja data e motivos da autoria são de caráter duvidosos e ainda assim teria recebido livre de qualquer despesa US\$ 85 milhões, provavelmente no exterior, sem qualquer notícia de declaração ao fisco brasileiro e ainda corre o risco de lograr êxito total ou parcial na sua ação na Justiça, onde o valor da causa atribuído é de R\$ 2,5 bilhões.

Todos os fatos relatados, nos levam as seguintes conclusões:

1. A Marítima Engenharia e Petróleo foi beneficiada por entrar no cadastro da Petrobrás, sem nunca ter construído uma sonda de perfuração.
2. A Marítima Engenharia e Petróleo foi beneficiada pelo prazo ilegal de construção das sondas.
3. A Marítima Engenharia e Petróleo foi beneficiada pelo não cancelamento dos contratos, quando já esta inadimplente, pela não cobrança de multas e pela não cobrança de lucros cessantes.
4. A Marítima Engenharia e Petróleo foi beneficiada pela adjudicação das Ametistas 4, 5, 6 e 7, quando já estava inadimplente nas Ametistas 1 e 2 e pelas mudanças contratuais observadas a partir da Ametista 4 de redução de multa e ampliação do prazo de tolerância para a rescisão contratual por atraso.
5. A Marítima Engenharia e Petróleo pode ter sido beneficiada por uma condição técnica do Edital, não necessária para a Petrobrás, segundo o processo trabalhista do Roberto Orzechosky.
6. A tal carta do Eng. Carneiro pode ter sido forjada por ambas as partes, para dar subsídios a inadimplência da Marítima Engenharia e Petróleo.

Não houve nenhum inquérito administrativo contra o Eng. Carneiro, nem ele foi demitido, apesar de evidente quebra de confiança por ele assinar a carta de tal natureza sem autorização da Diretoria Executiva.

GI RREGULARIDADES DA BARRACUDA/CARATINGA

O projeto Barracuda/Caratinga é o maior contrato de offshore do mundo, orçado em torno de US\$ 2,5 bilhões.

Este contrato só é comparável ao contrato do SIVAN e foi ganho pela multinacional Halliburton, sendo o seu maior contrato do mundo.

A Halliburton, tinha à época como Presidente, o atual Vice-Presidente dos Estados Unidos da América, Sr. Richard Cheney.

Este processo foi concluído na atual gestão da Petrobrás, embora todos os procedimentos estivessem montados pela gestão do ex-Presidente Joel Mendes Rennó.

O processo contou com uma "licitação" para escolha dos bancos que financiarão a operação e uma licitação na modalidade de convite para escolha da empresa que se encarregará da construção das unidades de produção para esses campos.

Foram escolhidos, ainda na gestão Rennó, o consórcio Mitsubishi/Inochu para financiadores e escolhida a Halliburton para se encarregar da construção, já

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



na gestão Reischuh, embora as empresas selecionadas, por indicação do consórcio Mitsubishi/Itochu, foram homologadas em ato de Joel Mendes Reno, ao apagar das luzes da sua gestão.

A presença da Marítima em todo esse processo é bastante relevante e suspeita-se da continuidade da sua participação, através do estaleiro Mauá, cujas ações que pertenciam à Marítima por um tempo, foram oficialmente vendidas ao estaleiro Jurong, de relações tão próximas com a Marítima nos casos já relatados nos capítulos da P-37, P-38 e P-40.

Veremos abaixo os pontos obscuros, dessa negociação sobre Barracuda/Caratinga, para que possa ser melhor investigado no futuro por outra comissão ou pelo Ministério Público, além do próprio Tribunal de Contas da União:

1. As grandes trading japonesas devidamente suportadas e incentivadas, pelo Governo japonês que empresa de dinheiro público às trading para poderem se transformar em empresas de energia, diminuindo assim a dependência do JAPÃO neste produto. Por outro lado havia interesse do Brasil de se financiar a condições mais em conta do que a Petrobrás vinha tendo com bancos particulares.

O Departamento Financeiro da Petrobrás, em processo comandado por Márcio Eiras de Moraes, convidou 29 empresas financeiras, impondo como pré-condição que não tivessem experiência com assets petrolíferos. Isto eliminava a presença de vários grupos europeus. Colocava também a condição de que o líder do financiamento entrasse obrigatoriamente com no mínimo 10% de capital próprio.

Dessa seleção, saiu-se vencedor o consórcio Itochu/Mitsubishi, sendo este último já de grandes ligações com a gestão do Sr. Joel Mendes Reno, conforme já relatado anteriormente.

Acontece que na hora de colocar recursos próprios, o consórcio Itochu/Mitsubishi colocou, recursos do J.BIC, órgão de desenvolvimento do Governo Japonês, contrariando as condições de seleção originalmente com diferenciação de custo financeiro em favor do consórcio que tinha uma taxa já contratada.

A Petrobrás permitiu que o consórcio desumprisse as regras e obtivesse um lucro adicional em cima das garantias da própria Petrobrás.

2. A Itochu, confirmado pelo depoimento do Márcio Eiras de Moraes, tinha como consultor o Sr. Hélio França, que era grande amigo do ex-Presidente Joel Mendes Reno e do ex-Diretor Orlando Galvão Filho, além do próprio Márcio Eiras de Moraes.

O Sr. Hélio França era o principal intermediário da Marítima na Petrobrás, embora não pudéssemos comprovar, já que as quebras de sigilo fiscal, telefônico e bancário, não foram efetivadas à tempo do término destes trabalhos.

O Sr. German Efranovitch, em seu depoimento chegou a admitir que teria emprestado dinheiro ao Sr. Hélio França, provavelmente se antecipando à quebra de sigilo bancário, onde se poderia comprovar depósitos bancários da Marítima ou do Sr. German nas contas do Sr. Hélio França ou da sua empresa Brasfran.

O relatório de visitas à Petrobrás do Sr. Hélio França, enviado pela Petrobrás, por solicitação desta comissão, mostra 133 visitas registradas à sede da empresa, várias para o ex-Presidente, Joel Mendes Reno, para o ex-Diretor Orlando Galvão Filho, para o ex-Diretor Antonio Carlos Augustini e para o Sr. Márcio Eiras de Moraes.

O Sr. Márcio não soube explicar qual o tipo de consultoria que o Sr. Hélio França fazia.

A Itochu e a Mitsubishi, convocadas para depor nesta comissão, através dos Srs. Kasumisa Hara e Koji Hamano, se furtaram de comparecer e chegaram ao acinte de enviarem uma carta em português, assinadas pelos depoentes, com textos semelhantes, solicitando tradutor japonês para o depoimento (cópia em anexo-65). Além do mais o Sr. Hara trabalhou durante três anos no período de 1975 a 1978 em Aracaju, como responsável de uma obra da empresa A ARAUJO, da qual a ITOCHU era sócia.

Os dois executivos estão há muito tempo no Brasil, cansam de fazer negócios com empresas brasileiras. Existem várias correspondências dentro da Petrobrás no idioma português assinadas por eles. Assim sendo esta comissão pedirá o enquadramento dos dois executivos no crime de estelionato - Art. 171 do Código Penal.

Com a ascensão da nova Diretoria, cassou a "Consultoria" do Sr. Hélio França, conforme depoimento do novo Diretor Financeiro Ronnie Vaz Moreira, juntamente com toda a sua equipe, que confirmaram que mantiveram várias reuniões com a Itochu, posteriores e nunca viram o Sr. Hélio França na Petrobrás, nem sequer sabem quem ele é.

Ao que parece o seu trabalho era de lobistas.

3. Conforme confirmado pelo Sr. José Carlos Fonseca, Superintendente de Engenharia a época, o consórcio Itochu/Mitsubishi, indicou as empresas que participaram na licitação simplificada, modelo convite, conformer legislação

vigente desde o fim de 1998, por Decreto do Presidente da República, sendo aí que ocorreu o fato da escolha recair sobre um grupo de 4 empresas, onde a Halliburton era preponderantemente mais forte.

Coincidência, havia uma dívida de uma empresa do grupo Halliburton de cerca de US\$ 120 milhões com a Mitsubishi/Shoimex, por negociações de aço.

As empresas escolhidas para competirem com a Halliburton foram:

- a. ABB, sem qualquer experiência de epista à não ser de fornecimento de equipamentos submarinos com cabeças de poços e de manifolds.
- b. AKER, que estava associada à própria Halliburton para a tecnologia SPAR-TLP, inclusive em seminários ministrados à Petrobrás.
- c. KVAERNER, que não deu proposta e que seria compensado com um contrato em outro lugar do mundo.

A ABB teria sido contratada pela Halliburton por um pacote elétrico, fato confirmado pelo executivo MALCON DORRICOIT em seu depoimento à esta comissão.

Como se pode concluir, a lista de empresas convidadas era sob medida para a Halliburton vencer.

4. A presença da Marítima Engenharia e Petróleo fica evidenciada pelo Sr. Nelson Moczydlower que engenheiro do campos da Petrobrás onde participou da análise da P-36e era chefe da engenharia Renata Bezerra Cavalcante. Depois foi para a Marítima apesar de negar em seu depoimento fazia o trabalho de discussões técnicas da Marítima com a Petrobrás. O relatório a suas visitas à Petrobrás (cópia em anexo-66) faz menção à 78 visitas neste período a várias pessoas importantes no processo da P-36 e Barracuda/Caratinga. Trabalhando na Marítima ele se incumbiu, segundo depoimento do Sr. German Efranovitch, de supervisionar as mudanças-ordens da P-36, P-38 e P-40. Participou também da apresentação da tecnologia de SPAR/TLP em que a Marítima apresentava a Halliburton/AKER, à Petrobrás. Participou de várias negociações técnicas de Barracuda/Caratinga, trabalhando pela Marítima. Logo depois, após o processo Barracuda/Caratinga ter deslançado foi trabalhar diretamente na Halliburton e ainda levou a Eng. Renata Bezerra Cavalcante para trabalhar com ele. Participou ainda pela Browie-Rote, empresa da Halliburton do preparo de uma solicitação (claim) de US\$ 6Q milhões num trabalho do gasoduto Brasil/Bolívia. Profundo conhecedor da parte técnica da Petrobrás foi de vital importância para a Marítima e para a Halliburton.
5. A Marítima comprou o controle do estaleiro Mauá, de propriedade de Omar Resende Peres, e após início dos seus conflitos com a Petrobrás, transferiu as suas ações para o Jurong, cuja participação conjunta com a Marítima nos negócios anteriormente descritos, foi de associação. O estaleiro Jurong, em Cingapura e o estaleiro Mauá, tem juntos 50% da encomenda de conversão de Barracuda/Caratinga.

6. Os VLCCS que a Halliburton adquiriu para conversão da P-43 e P-48, foram respectivamente o Stena Concordia e o Stena Continente, vendidos pela Marítima.

O Sr. Malcon Dorricott, recusou-se em seu depoimento a responder de quem tinha comprado os VLCCS, mas a Marítima foi representante e sócia da Stena Offshore e além disso, o VLCC Stena Concordia tinha sido oferecido pela Marítima na licitação, ganha por ele, da P-47 (vide capítulo da P-47) e substituído, depois para o VLCC Eastern Strenight por razões técnicas e comerciais, ou seja burlaram aquela licitação para a Marítima Engenharia e Petróleo trocar o VLCC por um mais barato, já que ela iria utilizar o Stena Concordia em Barracuda/Caratinga.

O processo de Barracuda/Caratinga, merece uma investigação à parte, por todas as irregularidades no seu processo, além dos contratos, que não tivemos acesso, que obrigam a Petrobrás e o País no fornecimento de petróleo para o Japão, em condições que podem ferir à soberania nacional.

Além disso, houve troca de tecnologia, após a licitação com a mudança dos turrets, por sistemas DICAS, que alteraram os preços sem qualquer benefício para a Petrobrás.

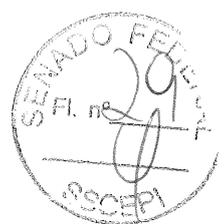
HI OUTRAS IRREGULARIDADES

Além das irregularidades já descritas, da P-36, P-34, P-37, P-47, P-40, P-38, Amelitas e Barracuda/Caratinga, outras possíveis irregularidades apareceram nesta comissão e não houve condições de melhor analisá-las, devido a não ser objeto desta comissão e faltarem elementos, documentos e até tempo para o exame.

Podemos separá-los em duas partes:

1. P-10 - trata-se de obra de reforma de unidade de perfuração da Petrobrás que passaria de ancorada a DP, cuja licitação teria sido ganha pela Marítima, que subcontratou o estaleiro Lisnave de Portugal e todo o projeto custou US\$ 66,9 milhões. Além do atraso e as pendências, que segundo relatório do SEGEN de 1999, levariam ao término em outubro de 2000, apesar do início da produção ter se dado em Nov/99.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



Era praxe da Marítima, entregar as suas obras com pendências. Além disso esta licitação gerou um processo no CADE por formação de cartel, com condenação em 1ª instância. O caso envolveu a Marítima e o estaleiro Eisa. As duas empresas foram acusadas de fazerem um acordo pelo qual a empresa vencedora da licitação pagaria US\$ 1 milhão à empresa perdadora (looser fee). As duas empresas alegaram que o valor representava um ressarcimento a ser feito, para cobrir os custos de apoio na elaboração da proposta. A Marítima teria ajudado a Eisa a preparar a sua proposta e vice-versa. A licitação ocorreu em 1997, e 11 empresas compraram o Edital, mas apenas as duas apresentaram a proposta. O CADE considerou que houve infração à ordem econômica.

2. A participação da Marítima como agente, na colocação de vários equipamentos à Petrobrás, tais como a OCEAN ZEPHYR, OCEAN CLIPPER, OCEAN BARRONESS da DIAMONG, antiga ODECO, NYMPHEA da PRIDE a antiga FORAMAR, AMETHYST 1 da WORKSHIP, PEREGRINE da antiga FALCÓN (a Marítima Engenharia e Petróleo recebe até hoje, através da Reiner 5% sobre o aluguel diário de US\$ 90.000 médio de cada plataforma, ou seja, 27.000 dólares diários há 6 anos ou seja até o momento US\$ 50 milhões.

3. P-19 e P-31 - A P-19 e a P-31, são plataformas construídas no IVL. As plataformas atrasaram gerando prejuízo para a Petrobrás, que tinha seguro contratado de performance para o atraso.

As empresas seguradoras entraram na Justiça nos Estados Unidos, para não pagarem o seguro, alegando corrupção nos processos de contratação da Petrobrás com a Marítima Engenharia e Petróleo.

Ainda não houve decisão definitiva e não tivemos oportunidade de examinarmos a situação e desconhecemos as provas apresentadas pelas seguradoras.

Seria muito importante o Ministério Público, requisitar o inteiro teor do processo para analisar as denúncias das seguradoras, objeto de várias matérias jornalísticas.

O DIP SEGEN de 29/07/99, 500/99 fala sobre o assunto (cópia em anexo-67).

4. O Sr. German Efranovitch, participou como sócio da Criativa Viagens e Turismo Ltda., com endereço à Rua Dom José de Barros 17/11º andar, conjunto 111, Centro-São Paulo, CNPJ 57164949/0001-44, onde vive com sócios os Srs. Rubinho, Nelson Szpigel, LPP 049836378-34, (seu cunhado) e o seu irmão José Efranovitch ingressou na sociedade em 17/08/1995 e oficialmente saíram em 02/12/99.

O Rubi, mais conhecido como Rubinho, é bastante conhecido em São Paulo na atividade de mercado paralelo de moeda estrangeira.

5. O Sr. German Efranovitch, quando a sua empresa ainda se chamava Stena Marítima, alugou sem licitação, o navio Stena Apáche para a Petrobrás, em um contrato de mais de US\$ 100 milhões.

6. Na licitação de Espadarte, a Marítima ingressou na Justiça, mas depois retirou, mostrando que quando não era atendida nos seus interesses, brigava. A retirada da ação também é suspeita, já que pode ter sido barganha.

7. O site da marítima (cópia em anexo-68) fala que a Marítima comandou US\$ 2 bilhões de contratos e diz:

A Marítima nunca obteve financiamentos ou subsídios governamentais. Mentira a Marítima quando afirma que recebeu US\$ 1 bilhão para as Ametistas, respaldadas por carta de conforto, dada pelo Eng. Luiz Eduardo Carneiro.

Além do mais, a Marítima recebeu subsídios do Governo Italiano na conversão da "Spiritus of Columbus".

O site fala que a Marítima não tem dívidas com o fisco - mais uma mentira. Mostraremos no próximo capítulo.

Fala que a Marítima estava devidamente cadastrada.

O fato apesar de não ser mentiroso é suspeito. A Marítima não teria condições técnicas para estar cadastrada porque não tinha experiência anterior.

Fala em experiência de gerenciamento. Esta experiência não existia. Jamais a Marítima tinha trabalhado como Epicista ou construído qualquer sonda de perfuração.

O site tenta mostrar que não houve contluo entre a Marítima e a Eisa na licitação da P-10, mas o fato está no CADE.

Fala mentira também quando diz que a Petrobrás não teria prejuízo com o atraso das Ametistas, esquecendo-se dos lucros cessantes. Mentira também quando diz que não precisava provar os atrasos porque o contrato previa um cronograma com as fases das Ametistas, tendo inclusive um termo de responsabilidade desse cronograma assinado pelo Sr. German Efranovitch. O site fala em parceria com a Stena. Só reforçando o descrito no capítulo de Bernacuda/Caratanga da participação da Marítima, juntamente com a Halliburton.

8. Em 22/10/99, houve aditivo da Petrobrás com a Marítima para adequação cambial dos contratos, conforme extraído de documentos da Petrobrás. Não tivemos acesso aos termos dos aditivos para sabermos o conteúdo e a extensão.

9. Em depoimento no Congresso o Reistichul declarou que "A Marítima não é empresa que faz, ela subcontrata tudo".

10. O fato estranho, antes do início do ciclo Marítima na Petrobrás na administração de Joel Mendes Reno, era que havia uma orientação de utilizar-se embarcações da Petrobrás para conversão. Foi o caso por exemplo do PP Moraes (P-34) e Vidal Negreiros (P-31) além do

Henrique Dias e José Bonifácio. Acetilou-se FPSOs e VLCCs ofertados, quando a Petrobrás ainda tinha muitos para serem utilizados. A razão, só os membros daquela administração podem explicar.

b. DIVERSOS

1. É importante ressaltar que antes da promulgação da Lei de Petróleo o Conselho de Administração da Petrobrás, era presidido pelo Presidente da Petrobrás, no caso o Sr. Joel Mendes Reno. Todos os contratos assinados com a Marítima, pelos seus valores, tinham que ser aprovados pelo Conselho. Como o Conselho era majoritariamente a composição da Diretoria Executiva, que já havia posteriormente aprovado os contratos, havia apenas uma homologação dos atos da Diretoria Executiva.

A corrente para contratar rapidamente com a Marítima Engenharia e Petróleo, direta ou indiretamente, era para evitar a instalação da nova formação do Conselho, ou seja o Presidente do Conselho, passou a ser o Ministro das Minas e Energia e da Diretoria Executiva, apenas o Presidente da Petrobrás continuou a fazer parte.

O novo Conselho assumiu, logo depois o último contrato assinado com a Marítima foi aprovado.

2. O ex-Presidente da Petrobrás, tentando enganar a Comissão, entregou um quadro (cópia em anexo-69), onde tenta mostrar que a Marítima só tinha duas plataformas de produção, fingindo esquecer a participação da Marítima na P-38, P-40, P-47, P-34.

Entregou também um quadro das sondas de perfuração, onde esquece a participação da Marítima nos contratos, com a Prada como agente e como subcontratada e ainda como titular do contrato de serviços da Prada.

3. Infelizmente, apesar de várias tentativas, não compareceram para depor:

- Omar Rezende Perez - Estaleiro Mauá
- Koji Hamano - Mitsubishi
- Kasuhisa Hara - Itochu
- Angelim Peão - FPSQ Partners Inc.
- Cristina Rebello - SEJUR
- Antonio Carlos Just - responsável na Petrobrás pela conversão da P-36.
- O Sr. Roberto Oszechowsky na acareação
- O Sr. Hélio França, que procurou o Poder Judiciário para evitar o depoimento. No curso dos trabalhos da comissão, veio a falecer.
- O Sr. Raul Campos do SEFIN da Petrobrás, subordinado do Marcio Eiras de Moraes.
- O Sr. Everton Rebello - Eng., que estava embarcado na P-36, no momento do acidente, e trabalhou com a Eng. Renata Bezerra Cavalcanti.

4. A gestão do Sr. Joel Mendes Reno tinha procedimentos incoerentes para consórcio e associação. Ora a Petrobrás autorizava consórcio, ora não autorizava. Ora a Petrobrás autorizava associação, ora não autorizava. A falta de uma mesma regra, dá margem a suspeições de favorecimentos.

5. A história de Bijupirá-Salema, onde a Petrobrás vendeu 40% do campo, teve a intermediação do melhor amigo de Joel Mendes Reno, chamado Eduardo Prado, sócio da Interoil, que representa a RB Falcon e empresa que comprou os 40% chamada ENTERPRISE uma empresa de petróleo inglesa que não precisa de intermediários para comprar parte de um campo da Petrobrás, que mantém sondas de perfuração locadas à Petrobrás.

Joel Mendes Reno, confirmou o relacionamento com o Eduardo Prado, onde trabalhou em seu escritório, antes de assumir a Presidência da Petrobrás.

Coube a Reno fornecer uma carta reparadora aos sócios de Eduardo Prado, Dnilmar Monteiro e Sérgio Lage, envolvidos em CPI do Congresso Nacional sobre os fundos de pensão.

6. O processo trabalhista de Roberto Orzechowsky, trouxe no bojo dos seus quesitos para a perícia, suspeições, em parte já relatadas e outras agora relacionadas (cópia em anexo-70):

- a. Quesito 18 - Inciso II - "P-35 - aumento do Sistema de Energia Elétrica".
- b. Quesito 18 - Inciso III - "Plataforma de produção com alojamento sub-dimensionado para 60 pessoas, quando sabidamente seria ampliado para 100 pessoas".
- c. Quesito 18 - Inciso IV - "Plataforma de produção contratando tubulação e em aço carbono posteriormente alterada".

7. As respostas à requerimento de informações da Câmara dos Deputados, por parte do Chefe de Gabinete da Presidência da Petrobrás, mentiram quando disseram que houve inexigibilidade de licitação, com base no Art. 25 da Lei 8668/93, as P-38 e P-40 (cópia em anexo-28).

A P-38 e a P-40 foram contratadas, usando-se a argumentação de que não estavam obrigadas a seguir a Lei 8668/93, por serem contratadas por empresa estrangeira, no caso a Brasil, que como já tivemos a oportunidade de relatar, tratava-se de uma desculpa.

8. Outra inexigibilidade de licitação suspeita, foi aprovada na Ata 4073 de 07/11/96 de afretamento do FPS da Terminal Installations Inc (cópia em anexo-71).

IRREGULARIDADES FISCAIS DA MARÍTIMA

Construção do divulgado pelo seu site de que não tinha dívidas com o fisco, a Marítima tem dívidas com a Secretaria de Fazenda do Estado do Rio de Janeiro e com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, conforme descrição abaixo:

Apesar da Secretaria da Receita Federal que não enviou os dados sobre a Marítima, para apurarmos os seus possíveis débitos com a Receita Federal.

O apurado foi:

1. ESTADO DO RIO DE JANEIRO

A Marítima mantém com o Estado do Rio de Janeiro débitos havidos por lavratura de autos de infração a saber, sem ainda computar correção e mora:

- a. Proc.E-04-326196/99 – valor de 58.604,54 UFIRs
- b. Proc.E-04-322666/94 – valor de 420.293,78 UFIRs
- c. Proc.E-04-322723/99 – valor de 7.036.621,27 UFIRs
- d. Proc.E-04-322738/99 – valor de 7.747.738,44 UFIRs
- e. Proc.E-04-195078/99 – valor de 94.115.909,09 UFIRs

São valores bastantes significativos para o Estado do Rio de Janeiro.

2. CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Conforme ofício da Prefeitura (cópia em anexo-72), contra Processo nº 04/376.464/1999, relativo ao auto de infração nº 98.007, que encontra-se impugnado, aguardando decisão da 1ª Instância no FICRJ.

Não foi informado o valor do débito da Marítima.

ITEM IV – ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO

As condições de trabalho merecem um destaque especial. Poderemos destacar alguns pontos, a saber:

1. **TREINAMENTO INADEQUADO** – Os relatórios do acidente da P-36, dão conta de que não havia treinamento adequado para situações de emergência. Como exemplo temos o caso da bomba que levou 54 minutos para ser acionada, pois estavam tentando acioná-la ou controle central da plataforma, quando o acionamento era no local e estava descrito no manual da operação da plataforma.

Não é possível uma situação desta natureza. Conforme declarações do sindicato houve mais de 200 acidentes offshore durante os últimos três anos.

2. **ELEVADO NÍVEL DE TERCEIRIZAÇÃO** – A terceirização da mão-de-obra da Petrobrás, com elevado nível de rotatividade, baixo nível de integração com os objetivos da companhia, aliados à remuneração inadequada para as funções, são hoje a maior preocupação com a operação da Petrobrás. A empresa optou por esta terceirização, que em nada contribui para a produtividade, mas põe em risco, a qualidade e a segurança no trabalho, prejudicando não só o desenvolvimento da empresa, assim como toda a comunidade que necessita do aprimoramento e desenvolvimento da Petrobrás.

3. **CARGA DE TRABALHO ELEVADA** – Chegaram a esta Comissão várias denúncias de que havia um exagero na carga horária de trabalho em funções vitais da plataforma, demonstrando que a mão-de-obra própria da Petrobrás era muito sacrificada nas funções de operação da plataforma.

4. O trabalho de comissionamento em conjunto com a produção na P-36, foi um dos fatores relevantes apontados no relatório da ANP/DPC.

A Petrobrás com sua política de terceirização, falta de treinamento e condescendência com os atrasos de equipamentos, deteriorou as relações de trabalho.

ITEM V – RESPONSABILIDADES

Iremos descrever todas as instituições e pessoas que tiveram alguma responsabilidade nos fatos relatados por esta Comissão.

Iremos também identificar instituições e pessoas que embora não tivessem comparecido à esta CPI, tiveram relevante participação nos fatos descritos.

Este relatório deve ser encaminhado:

- a. Ao Ministério Público Estadual
- b. Ao Ministério Público Federal
- c. Ao Tribunal de Contas da União
- d. Ao Tribunal Marítimo
- e. À Delegacia de Defraudações do Rio de Janeiro
- f. Para juntar ao processo 2001.001.000.638 da 25ª Vara Cível para auxiliar a Petrobrás no pleito da Marítima Engenharia e Petróleo.
- g. À Secretaria do Estado da Fazenda do Rio de Janeiro
- h. À Secretaria da Receita Federal
- i. À Secretaria Municipal de Fazenda do Rio de Janeiro
- j. À Petrobrás
- k. À Comissão especial da Câmara dos Deputados

A Petrobrás deveria fazer uma Auditoria em todos os processos licitatórios que envolveram direta ou indiretamente à Marítima Engenharia e Petróleo, bem como a todos os processos licitatórios de unidades de produção e sondas de perfuração.

Em primeiro lugar, a Cia. Marítima Engenharia e Petróleo que fez o processo de conversão da "Spirit of Columbus" na P-36, além da sua participação na P-34, P-37, P-38, P-40, P-47 e Ametistas.

Compreende-se as empresas:

- Marítima Engenharia e Petróleo
- PETRODEEP
- PETROMECC
- PETRODRILLS
- PETRODIA

As responsabilidades da Marítima Engenharia e Petróleo e suas empresas controladas e os indicados, vão à:

- 1. A participação na consumação da ilegalidade de dispensa ou inexistência da licitação (Art. 89 e P. Único da Lei 8666/93).
- 2. Frustração ou fraude mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente de caráter competitivo do processo licitatório (Art. 90 da Lei 8666/93) na consumação do processo licitatório da P-34, P-47 e Ametistas 2, 3, 4, 5, 6 e 7.
- 3. Admitir, possibilitar ou dar causa a qualquer modificação ou vantagem, inclusive prorrogação contratual, em favor do adjudicatário, durante a execução dos contratos celebrados com o Poder Público, sem autorização em Lei, no ato convocatório da licitação ou nos respectivos instrumentos contratuais (art. 92 e P. Único da Lei 8666/93) na consumação das modificações na P-36, P-40, P-38, P-37, P-47 e Ametistas 2, 3, 4, 5, 6 e 7.
- 4. Inclusão no Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/1952:

"Fazer afirmação falsa ou negar ou catar a verdade como testemunha, perito, tradutor ou interprete".

As principais pessoas responsáveis:

- German EFRÉMOVITCH – Itens 1, 2, 3, e 4
- Hamilton Padilha Jr. – Itens 1, 2, 3, e 4
- Alberto Jassis Padilha Lizondo – Itens 3 e 4
- Nelson MODZYLOWER – Itens 3 e 4
- Ottoniel Reis – Itens 3 e 4

MITSUBISHI

1. A mesma descrição dos itens 1, 2, 3, ou seja violação do disposto nos Arts. 89 e P. Único 90 e 92 e P. Único da Lei 8666/93, pela sua participação nas negociações da P-40, P-38 e Barracuda/Caratinga, assim como as modificações na P-40 e P-38 e a modificação na forma de aporte dos recursos próprios no consórcio Barracuda/Caratinga.

2. Ao não comparecer para depor na CPI e apresentar correspondência no idioma português solicitando tradutor em japonês o Sr. Koji Hamano, executivo da Mitsubishi, violou o Art. 171 do Código Penal, já que conhecia perfeitamente o idioma e existem muitas correspondências dele em português. O único responsável indicado até o momento é Koji Hamano nos itens 1 e 2 descritos.

ITOCHU

- 1. Incurso no Art. 89 e P. Único da Lei 8666/93 pela licitação do projeto Barracuda/Caratinga e Art. 92 e P. Único por modificar as condições de aporte de recursos próprios do consórcio Barracuda/Caratinga.
- 2. Idêntico ao Sr. Koji Hamano da Mitsubishi, o Sr. Kazuhisa Hara, a mesma correspondência (cópia em anexo), violando também o Art. 171 do Código Penal. O único responsável indicado até o momento é Kazuhisa Hara nos itens 1 e 2 descritos.

HALLIBURTON

- 1. Incurso no Art. 89 e P. Único da Lei 8666/93 pela licitação do projeto Barracuda/Caratinga.
- 2. Incurso no Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, pelo depoimento à esta comissão do seu Executivo MALCOLM GEORGE DORRICO. Não conhecemos o responsável pelo item 1 do descrito, no quadro no item 2, o próprio depoente (MALCOLM GEORGE DORRICO) responde, assim como o Sr. NELSON MODZYLOWER.

PETROBRÁS

A Petrobrás pelos seguintes fatos:

E) Com relação à P-36

- 1. Processo de aquisição por inexigibilidade de licitação da "Spirit of Columbus" e conversão na P-36
- 2. A Petrobrás privilegiou a Marítima Engenharia e Petróleo na negociação, já que os termos acertados, poderiam ter sido fechados pela FOCOEX, ou outro proponente anterior ou até mesmo o mais lógico, pela Petrobrás diretamente, já que a Marítima Engenharia e Petróleo serviu como mera intermediária e cortina de fumaça.
- 3. Aceitação das condições técnicas para conversão incompatíveis com a realidade apresentada quando da análise dos relatórios.
- 4. Aceitação do projeto de conversão e detalhamento naval feitos pela Noble Danton e AMEC.
- 5. Aceitação da manutenção da torre de perfuração no centro da plataforma, além de manter a classificação de plataforma de perfuração.
- 6. Aceitação da condição de equipamentos navais no estado em que se encontravam, sem verificação adequada do real estado, antes do início do processo de conversão.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



7. Aceitação da imputação de risco de conversão da plataforma pela Petrobrás, sem qualquer comprometimento do pagamento das parcelas do leasing ao final da conversão ou seja a Petrobrás teria de pagar, fosse a plataforma convertida ou não.
 8. Pagamento das parcelas do leasing, antes sequer do início da conversão da "Spirit of Columbus", causando prejuízo material à Petrobrás, pois com a antecipação gerou um acréscimo de custo estimado em US\$ 37,5 milhões alterando os cálculos de valor presente fundamentados da justificativa da falta de licitação.
 9. Aceitação da exigência da Bandeira Italiana, que implicava um custo anual maior para a Petrobrás em cerca de US\$ 1,7 milhão.
 10. Concessão à Marítima Engenharia e Petróleo dos subsídios do Governo Italiano que iriam ser recebidos até 2006, inclusive assumindo o compromisso de pagamento do valor correspondente a esses subsídios, caso o Governo Italiano não pagasse.
 11. O estabelecimento de um valor final a ser pago ao proprietário da plataforma, não explicado por ninguém. Este valor montaria a Liras 206,5 bilhões, aproximadamente US\$ 100 milhões.
 12. O prejuízo causado pelo inadimplemento das condições de emissão temporária da plataforma, gerando um débito de impostos estaduais de US\$ 82,8 milhões, somado aos acréscimos legais.
 13. Aceitação do aproveitamento pela Marítima Engenharia e Petróleo dos equipamentos existentes na "Spirit of Columbus", que foram por ela vendidos e que poderiam ter sido ou aproveitados ou comercializados em benefício da Petrobrás.
 14. Utilização das taxas de juros diferenciadas das praticadas pela Petrobrás naquele momento, a fim de alterar o cálculo do valor presente da negociação da P-36 e da P-40, desvirtuando a real negociação que estava sendo realizada e levando a erro para aprovação da Diretoria Executiva.
 15. Aceitação de materiais e equipamentos inadequados para a operação da plataforma, tais como as válvulas sem certificação e permitindo que a Marítima Engenharia e Petróleo alterasse a lista de fornecedores sem qualquer critério técnico e de manutenção do nível de qualidade.
 16. Falta de treinamento adequado para a operação da plataforma, que gerou falhas na operação e na situação de emergência.
 17. A aceitação da plataforma com elevado número de pendências e a colocação dela em operação, simultaneamente ao comissionamento para reparar as pendências. A plataforma começou a produzir, sem estar apta para isso. A P-36 estava frequentemente dando o que no jargão do petróleo, chama-se "Shut Down", ou seja paralisação do fluxo de produção com retorno do óleo em sentido reverso.
 18. Falta de manutenção adequada de equipamentos importantes para a plataforma que contribuíram para o afundamento da plataforma.
 19. Falha de operação na plataforma, que contribuiu para o afundamento da plataforma.
 20. A não classificação da área em torno do tanque de drenagem de emergência como área de risco, que poderia ter a obrigatoriedade de medidas de segurança, que impediram as mortes.
 21. A falta de equipamentos de segurança indispensáveis tais como sensores de gás nas colunas, que poderia ter evitado mortes.
 22. A falta de circuitos independentes e back up em equipamentos importantes para a operação, tais como a bomba que estava no reparo desde 10 de fevereiro.
 23. A tentativa de salvatagem feita com dois critérios, sendo o primeiro com responsabilidade da Petrobrás de injeção de nitrogênio que havia estancado o afundamento da plataforma e um segundo da empresa estrangeira que ao mudar todos os procedimentos levou a plataforma a afundar mais rapidamente.
- Em depoimentos todos da Petrobrás confirmaram a mudança dos procedimentos, mas a Petrobrás no filme relato do acidente, atribui o procedimento de injeção de nitrogênio a empresa contratada em procedimento entronco e contraditório aos depoimentos.

24. Aceitação de um contrato para a contratação da "Spirit of Columbus" sem qualquer previsão de multa.

25. A assinatura de instrumento contratual para a "Spirit of Columbus" em data simulada de 01/01/97, Feriado Nacional, fato este fortemente confirmado nos depoimentos, inclusive por parte da Marítima Engenharia e Petróleo.

26. Assinatura do instrumento contratual para a "Spirit of Columbus" em 01/01/97 para o campo da Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, tendo já a empresa decidido a re alocação desta unidade para o campo de Romcador em mais uma simulação de negócio.

b. Com relação à P-40

1. Processo de aquisição, mediante dispensa de licitação, sem previsão na Lei 8666/93, simulando a falta de necessidade, devido à contratação ser feita por empresa estrangeira, não sujeita à Lei 8666/93. A dissimulação é comprovada pelo fato de todo o processo decisório, técnico, comercial e financeiro, ter sido decidido pela Petrobrás, submetido e aprovado pela Diretoria Executiva e pago

- com recursos da Petrobrás, em processo semelhante à P-36 onde contrataram por inexigibilidade prevista na Lei 8666/93.
2. Mudança das especificações do bem à ser contratado mediante alteração por correspondência, sem submeter à autoridade superior.

3. A não previsão de multa contratual por atraso na entrega do bem.

4. Semelhante ao item 14 da P-36.

5. A concordância com o pagamento das parcelas trimestrais do afretamento, com apenas 270 dias de carência da contratação inexistindo qualquer vínculo com o término da conversão, não ocorrido até hoje, importando em prejuízo de 11,5% (taxa usada no cálculo do valor presente) ao ano sobre as parcelas já pagas e a serem pagas até o início da produção.

6. Contratação por dispensa de licitação do sistema de ancoragem e energia, bem como o consentimento com taxa de administração de 10%, sem qualquer previsão contratual.

7. Concordar com o recebimento da plataforma com pendências, que são representativas de atraso.

8. Concordância com o valor pago da P-40, incluindo o valor original do casco da DB-100, sem considerar as ofertas anteriores do mesmo bem a preços inferiores.

c. Com relação a P-38

1. Igual ao item 1 da P-40
2. Fraude no processo de "Consulta de Preços", praticada por funcionário.
3. Concordância com o valor, superfaturado em 24%, em dólar, sobre o bem, comparado à licitação simultânea de especificação idêntica na P-47.
4. Não levar adiante o processo licitatório com a constituição de comissão para licitar a P-38, depois desconstituída.

d. Com relação a P-47

1. Concordância com a substituição do VLCC, por parte da Marítima Engenharia e Petróleo, Stena Concordia pela Eastern Strength, que beneficiou a Marítima Engenharia e Petróleo comercializando, já que a avaliação do VLCC substituído era maior do que o novo colocado.

e. Com relação a P-34

1. Não consideração no processo licitatório de equalização de tributos, ao comparar proposta formulada por empresa estrangeira... A ASTANO venceu o processo licitatório em virtude da falta de equalização.
2. Concordância com pagamento de agenciamento à RAINIER acionista majoritária da Marítima Engenharia e Petróleo, de 9,132 % sobre o valor da ASTANO e continuidade do referido pagamento, mesmo depois da determinação em contrário do ex-Diretor de Engenharia, Sebastião Henriques Villarinho

f. Com relação à P-37

1. Falta de equalização técnica das propostas de tecnologias diferentes que possibilitou a Marítima Engenharia e Petróleo a obter a vitória no processo licitatório.

g. Com relação a Barracuda/Caretina

1. Seleção dos financiamentos com pré-condições que inviabilizavam grandes conglomerados financeiros.
2. Não cobrir o descumprimento das condições contratadas com o Consórcio vencedor Mitsubishi/Itchu de aportar 10% de recursos próprios, permitindo a substituição dessa obrigação por recursos do JBIC sem qualquer benefício para a Petrobrás.
3. Aceitar as empresas indicadas pelo consórcio Mitsubishi/Itchu para comporem o processo licitatório do convite para contratação do Epistá, permitindo o direcionamento da licitação para a Halliburton.
4. Permitir alterações técnicas que modifiquem o projeto seus custos, sem benefício para a Petrobrás.

h. Em relação as Ametistas

1. Permitir o ingresso da Marítima Engenharia e Petróleo no cadastro da Petrobrás, sem nunca ter construído uma sonda de perfuração na sua história.
2. Permitir o estabelecimento de condições de prazo no Edital de licitação sem possibilidade de execução, bem como fora da tradição da Petrobrás.
3. Alteração das condições de inadimplência nos editais de licitação, a partir da Ametista 4 em benefício da inadimplência.
4. A cessão de carta de conforto à Marítima Engenharia e Petróleo, mesmo ela na situação de atraso na entrega, além de permitir a obtenção de financiamentos.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Biblioteca da
Assembleia Legislativa



5. A emissão de correspondência não autorizada, pela Diretoria Executiva, prorrogando prazo contratual, difereindo cobrança de multas e autorizando transferência de contrato de serviços.
6. Em aditivo contratual, posterior à data da correspondência citada no item anterior, a não previsão dos termos da referida correspondência.
7. A contratação de sondas para lâmina d'água, inferior à necessidade da Petrobrás.

Com relação a P-10

1. à manutenção do processo licitatório, onde somente duas empresas combinadas, Marítima Engenharia e Petróleo e Eisa, apresentaram proposta.

São responsáveis pelos fatos imputados à Petrobrás, as seguintes pessoas:

1. **JOEL MENDES RENNÓ**, ex-Presidente indiciado nos seguintes itens:
a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela aprovação da negociação sem licitação da P-36, P-38 e P-40. Também pela homologação dos processos licitatórios da P-47 e da P-34. Ametistas 2,3,4,5,6 e 7.

- b. Art. 90 da Lei 8666/93, por dar curso a frustração do processo licitatório da P-38.

- c. Art. 92 da Lei 8666/93, pelas modificações na P-36, P-40, P-47 e P-38.

- d. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, pelos seus 2 (dois) depoimentos à CPI.

- e. Art. 319 do Código penal:

"Retardar ou deixar de praticar indevidamente, ato de ofício, ou praticá-lo contra disposição expressa da Lei para satisfazer interesse ou sentimento pessoal".

Pelos fatos irregulares descritos nas negociações, modificações da P-36, P-38, P-40, P-47, Ametistas 2,3,4,5,6 e 7.

- f. Art. 320 do Código Penal:

"Deixar o funcionário por indulgência de responsabilizar subordinado que cometeu infração no exercício do cargo ou quando lhe falta competência, não levar o fato a autoridade competente".

Pelo fato ocorrido na P-40, onde modificaram sem autorização superior as especificações do objeto contratado, resultando em prejuízo de US\$ 47,2 milhões à Petrobrás e tendo sido constatado, ainda na sua gestão a falha, que foi apreciada pela Diretoria Executiva.

2. **SEBASTIÃO HENRIQUES VILLARINHO**, ex-Diretor de Engenharia da Petrobrás igual à Joel Mendes Rennó, exceto o item D, onde não se constatou a violação do Art. 4º Inc. II da Lei 1579 de 18/03/52.

3. **ORLANDO GALVÃO FILHO**, ex-Diretor Financeiro da Petrobrás indiciado: a) no Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38 e P-40, e na seleção do consórcio para Barracuda/Caratinga, b) no Art. 90 da Lei 8666/93, pela utilização de taxa de juros indevida, para cálculo do valor presente, que deu base à decisão, c) e Art. 92 da Lei 8666/93, por permitir a modificação na forma de aporte de recursos do consórcio selecionado para Barracuda/Caratinga.

4. **MÁRCIO EIRAS DE MORAES**, ex-Superintendente Financeiro da Petrobrás indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38 e P-40.
- b. Art. 90 da Lei 8666/93, pela utilização de taxa de juros indevida no cálculo do valor presente, que deu base à decisão.
- c. Art. 92 da Lei 8666/93, por permitir a modificação na forma de aporte de recursos do consórcio selecionado para Barracuda/Caratinga.
- d. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, pelos seus dois depoimentos.
- e. Art. 321 do Código Penal:

"Patrocinar direta ou indiretamente interesse privado perante a Administração Pública, valendo-se da qualidade de funcionário".

"Pela sua participação em todo o processo da Marítima Engenharia e Petróleo, do consórcio Mitsubishi/Itchu e pela intermediação do Sr. Hélio França da Itchu.

5. **ROBERTO FERNANDES ORZECZOWSKY**, ex-Chefe do empreendimento de Marlin, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93 pela negociação da P-36, P-38 e P-40.
- b. Art. 90 da Lei 8666/93, pela frustração da consulta de preços, estabelecida para a P-38, onde houve favorecimento à Mitsubishi, assim como a exclusão dos sistemas de ancoragem e energia da P-40.
- c. Art. 92 da Lei 8666/93, pela exclusão dos sistemas de ancoragem e energia da P-40, favorecendo à Mitsubishi, já que o valor presente foi adulterado, levando à Diretoria Executiva à erro.

- d. Art. 4º Inciso II da Lei 1579, pelos seus depoimentos à esta comissão.

- e. Art. 319 do Código Penal, por retardamento indevido do processo de consulta de preços da P-38, determinado pela Diretoria Executiva.

- f. Art. 321 do Código Penal - Patrocinar direta ou indiretamente, interesse privado da Mitsubishi/Marítima Eng. e Petróleo no processo da P-38, ao enviar em 22/08/97, o cd com as especificações a serem cotadas e enviado ao SEJUR do pedido de Parecer, somente 27/08/97, assim como patrocinar o interesse da Marítima Eng. e Petróleo,

através do seu controlador a RAINER Eng. no pagamento da comissão de 9,132% do contrato da P-34, mesmo contra determinação superior do Diretor de Engenharia Sebastião Henriques Villarinho.

- g. Art. 326 do Código Penal - ao deavassar à proposta de consulta de preços da P-38.

6. **ALCEU BARROSO LIMA NETO**, ex-Superintendente de Engenharia, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38 e P-40.
- b. Art. 92 da Lei 8666/93, pelas modificações da P-36, P-38 e P-40, P-47, que contratam com a sua aprovação pelo cargo de Superintendente de Engenharia, importando inclusive em prorrogação de prazo.

- c. Art. 320 do Código Penal, por deixar de responsabilizar o Sr. Roberto Fernandes Orzechowsky pela exclusão dos sistemas de ancoragem e energia da P-40 e pela frustração da consulta de preços da P-38.

7. **JOSÉ CARLOS DA FONSECA**, ex-Superintendente de Engenharia, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, por seu curso a proposição de negociação do aditivo da P-40, levando à Diretoria Executiva, informações dissimuladas de falsa estratégia pela exclusão do sistema de ancoragem e de energia.

- b. Art. 319 do Código Penal, por conhecer a situação da P-40 e deixar de praticar ato de ofício que esclarecesse a situação.

- c. Art. 320 do Código Penal - por não responsabilizar o Sr. Roberto Fernandes Orzechowsky pela exclusão dos sistemas de ancoragem e energia da P-40.

8. **LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO**, ex-Superintendente de produção e ex-Superintendente de Engenharia, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38, P-40.

- b. Art. 90 da Lei 8666/93, pela frustração do processo licitatório das Ametistas 2,3,4,5,6 e 7 por prazo irreal e alteração das condições de inadimplência à partir da Ametista 4, beneficiando o possível infrator.

- c. Art. 92 da Lei 8666/93, por dar causa à modificação que beneficiou à Marítima Engenharia e Petróleo com prorrogação de prazo nas Ametistas 2,3,4,5,6 e 7, além da prorrogação do prazo contratual da P-40, devido à modificação proposta, por ele à Diretoria Executiva, como Superintendente de Engenharia, além de permitir a cobrança de taxa de administração de 10%, sem cobertura contratual nos acréscimos da P-40 de ancoragem e energia.

- d. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52 pelos seus depoimentos à esta comissão.

- e. Art. 319 do Código Penal, por praticar indevidamente ato de ofício que motivou a prorrogação dos contratos das Ametistas 2,3,4,5,6 e 7, assim como a prorrogação do contrato da P-40.

- f. Art. 320 do Código Penal, por deixar de responsabilizar o Sr. Roberto Fernandes Orzechowsky pela exclusão dos sistemas de ancoragem e de energia.

- g. Art. 321 do Código Penal, por patrocinar o interesse da Marítima Engenharia e Petróleo no caso da prorrogação das Ametistas 2,3,4,5,6 e 7, além da prorrogação da P-40, assim como a emissão da carta de conforto.

9. **ANTÔNIO CARLOS ALVARES JUSTI**, ex-Superintendente da P-36 indiciado no Art. 92 da Lei 8666/93, por permitir modificações na P-36.

10. **HENIDIO QUEIROZ JORGE**, ex-Chefe da Fiscalização da P-36 indiciado no Art. 92 da Lei 8666/93, por permitir modificações na P-36.

11. **RUI BERFORD DIAS**, ex-Superintendente Adjunto Jurídico da Petrobrás, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38 e P-40.

- b. Art. 92 da Lei 8666/93, pelos aditivos da P-40 dos sistemas de ancoragem e energia.

- c. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, pelo seu depoimento à esta comissão.

- d. Art. 319 do Código Penal, por praticar ato de ofício, que dissimulou a falta da necessidade de cumprir a Lei 8666/93 na aquisição da P-40 e P-38.

12. **FERNANDO REIS VIANNA FILHO**, ex-Superintendente Jurídico, itens a,b,c e d do Sr. Rui Berford Dias, além do Art. 321 do Código Penal por patrocinar, o interesse da Mitsubishi/Marítima Engenharia e Petróleo ao pressionar funcionário sobre Parecer Jurídico.

13. **CRISTINA FERRAZ RABELO**, ex-Chefe de Setor do SEJUR

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da p-36, p-38 e p-40.

14. **RONNIE VAZ MOREIRA**, Diretor Financeiro da Petrobrás.

- a. Art. 320 do Código Penal, por deixar de responsabilizar o Márcio Eiras de Moraes no cálculo do valor presente da P-36 e P-40.

- b. Art. 321 do Código Penal, por ter exercido as duas partes do financiamento aportado por seu antigo empregador (ABN-Amro Bank) e complementado por ele já na condição de Diretor Financeiro da Petrobrás.

- c. Art. 324 do Código penal, por iludir o pagamento dos impostos, em razão de importação simulada da P-36 e P-40, onde a admissão temporária do seu bem foi declarada, quando se sabia definitiva.

15. **HENRI PHELIPPE REICHSTUL**, Presidente da Petrobrás

- a. Art. 320 do Código Penal, por não responsabilizar os funcionários encarregados do cálculo do valor presente da p-36 e p-40.



- b. Art. 324 do Código Penal, através da dissimulação de importação da plataforma (P-36), iludir o pagamento do ICMS correspondente, idem para a P-40. Em ambas, houve a declaração de admissão temporária de um bem que se sabia definitivo.
16. **JOSÉ COUTINHO BARBOSA**, Diretor de Exploração e Produção e ex-Vice Presidente da Braspetro.
- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela aprovação da Braspetro da negociação da P-36, P-38 e P-40.
17. **CARLOS EDUARDO SANDEMBERG BELLOT**, Gerente Geral de Produção da Bacia de Campos
- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36.
- b. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, por depoimentos a esta comissão.
18. **LUIZ CARLOS QUINTELLA FREIRE**, ex-Superintendente Adjunto de Engenharia
- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-38 e P-40
- b. Art. 92 da Lei 8666/93, pelas modificações da P-38 e P-40.

OUTRAS PARTICIPAÇÕES:

- a. **HELIO FRANCA e sua empresa BRASFRAN**, infelizmente veio a falecer, não depondo nesta comissão.
- Foi o intermediário da Itochu na Petrobrás e era conhecido lobista com 133 visitas à Petrobrás.
- Provavelmente foi o principal ajudado do Sr. Germán Efranovitch da Marítima Engenharia e Petróleo. Era amigo pessoal de Joel Mendes Rennó, Antonio Carlos Agustini, Orlando Galvão Filho e Márcio Elias de Moraes.
- b. **INTEROIL**, seus sócios **EDUARDO DUARTE PRADO, SÉRGIO LAGÉ e DRILMAR MONTEIRO**, representam a RB Fallon, tradicional fornecedora de sondas para a Petrobrás. Possuem vasta relação com o Sr. Joel Mendes Rennó, tendo inclusive trabalhado juntos. Não houve tempo para aprofundar esta relação.
- c. Vários exemplos importantes da Petrobrás não foram ouvidos, tais como, dentre outros:
- Irani Varella
Luiz Carlos Quintella Freire
Antonio Carlos Just
Cid Valério
Raul Campos
Antonio Cláudio Costa

- d. **OMAR REZENDE PEREZ**, do estaleiro Mauá não compareceu onde poderia ter ajudado a esclarecer a sua associação, com a Marítima Engenharia e Petróleo.
- e. A ausência dos elementos fiscais da Marítima Engenharia e Petróleo, prejudicou a análise.
- f. Falta a decisão definitiva do Tribunal Marítimo acerca do acidente, onde os funcionários da Petrobrás poderão ser responsabilizados por falhas de operação e manutenção.
- g. As classificadoras ABS e RINA são responsáveis pela não classificação como área de risco da área em torno do tanque de drenagem de emergência.

Esta CPI deveria ter continuidade com um objetivo mais amplo, buscando verificar o prejuízo que o Estado do Rio de Janeiro teve com os atrasos de entrega, que ocorrem sistematicamente nos equipamentos da Petrobrás, que acabam prejudicando o recebimento dos royalties do petróleo, uma das principais receitas do Estado.

Além disso, o acompanhamento dos impostos recolhidos pela Petrobrás na importação de equipamentos, contém indícios de sonegação, pela dissimulação da entrada de bem como admissão temporária, mesmo sabendo da utilização definitiva.

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº. /2001

APRÓVA O RELATÓRIO E AS CONCLUSÕES DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - CPI PARA APURAR AS CAUSAS DO ACIDENTE COM A PLATAFORMA P-36 DA PETROBRÁS NA BACIA DE CAMPOS.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

RESOLVE:

- Art. 1º - Ficam aprovados o Relatório e as Conclusões da Comissão Parlamentar de Inquérito, instituída pela Resolução nº 507/2001.
- Art. 2º - A Mesa Diretora da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, enviará no prazo de 05 (cinco) dias, cópia xerox do relatório e respectivas conclusões da Comissão Parlamentar de Inquérito instituída pela Resolução nº 507/2001, ao Ministério Público Federal e Estadual, para promover a responsabilidade civil e

penal dos infratores, bem como ao Tribunal de Contas da União, à Câmara dos Deputados (à Comissão Especial que apura os mesmos fatos), à Secretaria de Estado da Fazenda do Rio de Janeiro, à Secretaria de Fazenda do Município do Rio de Janeiro, à Secretaria da Receita Federal, à Delegacia de Defraudações do Estado do Rio de Janeiro; ao Tribunal Marítimo e a Petrobrás, para ciência e providência no âmbito de suas respectivas competências, além de fazer juntar a cópia xerox aos autos do processo 2000-001-000638-1 da 25ª Vara Cível do Estado do Rio de Janeiro.

Art. 3º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 05 de novembro de 2001.

(a) Deputado EDUARDO CUNHA - Vice-Presidente

RELATÓRIO FINAL

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - CPI PARA APURAR AS CAUSAS DO ACIDENTE COM A PLATAFORMA P-36 DA PETROBRÁS, LOCALIZADA NA BACIA DE CAMPOS, BEM COMO VERIFICAR AS CONDIÇÕES DE TRABALHO EM TODAS AS UNIDADES DA PETROBRÁS SITUADAS NO TERRITÓRIO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

(Resolução nº 507/2001)

Relator: DEPUTADO EDMILSON VALENTIM

Membros:

DEPUTADO PAULO RAMOS - Presidente
DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vice-Presidente
DEPUTADO MANOEL ROSA - NECA - membro efetivo
DEPUTADO PAULO MELO - membro efetivo
DEPUTADO LUIS GOMES - membro suplente
DEPUTADO ARTUR MESSIAS - membro suplente

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO

(Resolução nº 507/2001)

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO - CPI PARA APURAR AS CAUSAS DO ACIDENTE COM A PLATAFORMA P-36 DA PETROBRÁS, LOCALIZADA NA BACIA DE CAMPOS, BEM COMO VERIFICAR AS CONDIÇÕES DE TRABALHO EM TODAS AS UNIDADES DA PETROBRÁS SITUADAS NO TERRITÓRIO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.

Relator: DEPUTADO EDMILSON VALENTIM.

1. Do Conhecimento do Fato.

2. Da Constituição e Funcionamento da Comissão

- 2.1 Da Constituição
 - 2.2 Da Composição
 - 2.3 Da Presidência, instalação, eleição do Vice-Presidente e designação do Relator.
 - 2.4 Do funcionamento
3. Do Prazo
 4. Da Documentação
 - 4.1 Ofícios expedidos
 - 4.2 Intimações
 - 4.3 Editais de convocação
 - 4.4 Requerimento de prorrogação
 - 4.5 Atas
 - 4.6 Termos de Qualificação
 - 4.7 Documentos recebidos.

5. Voto do Relator (conclusão)

1. Do Conhecimento do Fato

A Petrobrás é reconhecida e inegavelmente a maior especialista em extração do petróleo em águas profundas. Possui experiência reconhecida internacionalmente. Mas, com a política de desmonte do Estado que vem sendo praticada pelo Governo Federal, a Petrobrás é uma das vítimas que ainda resistir e por isso precisa ser tranquilizada.

O acidente hoje ocorrido, não foi o primeiro. Sendo que foi o mais grave e de maior repercussão nacional e internacional, tendo, inclusive, abalado as Bolsas de Valores e influído nas cotações das Ações da Empresa, no Brasil e no exterior, além de outros, o que demonstra a sua importância estratégica.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
Biblioteca da
Assembleia Legislativa



1. Voto em separado do Vice-Presidente

Todos os contratos com a Marítima Engenharia e Petróleo possuem suspeitas de irregularidades e favorecimentos.

Em 1º lugar a Marítima Engenharia e Petróleo, uma Empresa inexperiente em serviços de conversão de Plataformas, nunca tinha feito qualquer serviço desta natureza, foi contratada sem licitação para o seu primeiro contrato desta natureza.

Em 2º lugar a Marítima Engenharia e Petróleo foi incluída no cadastro da Petrobrás para Sondas de Perfuração sem nunca ter construído uma na sua história.

A Petrobrás que em toda sua história utilizava-se de Main Contractor, passou a utilizar EPCI, onde contratou uma empresa que nunca tinha tido nenhuma experiência.

A Marítima Engenharia e Petróleo também demonstrou não ter condições financeiras de tocar os projetos que ganhou por contratos duvidosos, assim como atrasou todas as entregas, tendo tido necessidade de intervenção da Petrobrás para acabamento da P-36 e para cancelamento das Sondas Ametistas.

Embora a atual direção da Petrobrás, tenha cancelado os contratos com a Marítima Engenharia e Petróleo, não cooperou com esta CPI no esclarecimento dos fatos, omitindo documentos, informações, não atendendo as requisições desta CPI, deixando claro o seu interesse em que esta CPI chegasse aos resultados finais sem condições de responsabilizar ninguém pelas suas perdas. A atitude da atual direção da Petrobrás deixa dúvidas quanto à sua propalada intenção de moralizar a Empresa e terminar a relação com a Marítima Engenharia e Petróleo. Talvez pelo fato de pertencerem ao mesmo Governo ou pelo corporativismo estão fazendo com que sejam protegidos antigos Diretores e funcionários.

Os relatórios sobre o acidente da P-36, feitos pela Petrobrás, ANP, AEPET e CREA, não deixam dúvidas quanto às responsabilidades da Petrobrás e da Marítima Engenharia e Petróleo quanto ao acidente e a perda de vidas, assim como a responsabilidade das empresas classificadoras, RINA e ABS e das empresas projetistas AMEC e Noble Denton.

As irregularidades nos contratos, a deficiente fiscalização da Petrobrás, a aceitação de condições de projeto e equipamentos utilizados pela Marítima



Engenharia e Petróleo, os erros de projeto, a terceirização dos trabalhos, a falta de treinamento, as falhas operacionais e até o descaso na salvatagem com adoção de procedimentos equivocados não deixam dúvidas quanto à participação da Petrobrás e da Marítima Engenharia e Petróleo, na perda das vidas dos petroleiros.

A família das vítimas deve buscar indenização da Petrobrás, da Marítima Engenharia e Petróleo e até do Governo Italiano, dono da bandeira da Plataforma e das empresas projetistas AMEC e Noble Denon, além das certificadoras RINA e ABS, que não classificaram a área do TDE como área de risco, usando o foro apropriado que é o de Londres, foro dos contratos entre Marítima e Petrobrás.

A Marítima Engenharia e Petróleo, foi quem negociou com a Petrobrás, mas depois constituiu duas novas empresas, com sede em Paraísos Fiscais, a PETRODEEP e a PETROMECC, controladas por ela.

Iremos listar todas as suspeitas e fatos anormais nos contratos entre Marítima e Petrobrás apurados por esta Comissão nos depoimentos e documentos obtidos, apesar da Petrobrás, não ter colaborado com mais esforço.

ITEM I – IRREGULARIDADES DA P-36

A Petrobras 36 mais conhecida como P-36 cujo afundamento é o objeto principal desta CPI, tem uma história complicada e cheia de equívocos.

Ela originou-se da antiga Plataforma “Spirit of Columbus”, Plataforma mista de Workover, perfuração e produção, que tinha equipamentos de perfuração diversos, tais como todo o sistema de perfuração, torre, crown block, kelly, brocas de perfuração geradores para auxílio da perfuração, uma planta de processo para 80 mil barris de petróleo por dia, ancoragem para lâmina d’água de até 500 metros, turbinas para sistema de geração de compressão de gás e



turbinas para geração de energia elétrica para acionar a planta de perfuração, produção e workover, tudo aprovado para o Campo de Emerald no setor inglês no mar do Norte.

Construída no estaleiro Fincanteiri na Itália, com subsídios do Governo Italiano e financiamento de um "Pool" de bancos (ARAB BANK, DENSKE NORSKE BANK, BARCLAYS BANK entre outros), a plataforma estava parada num período compreendido entre 5 e 6 anos, sem nunca sequer ter saído do estaleiro na Itália. Uma vez que a MSR dona da plataforma e do campo de Emerald, estava em situação de bancarota, devido ao fato do Campo de EMERALD não ter confirmado seu potencial de produção de óleo (Campo seco)

Todos os depoentes disseram que houveram várias ofertas anteriores desta plataforma à Petrobrás, desde 1993 (logo após a falência da MSR) até a compra em 1997.

Com certeza houveram ofertas da MSR, proprietária da empresa dona da plataforma, da ODEBRECHT e da FOCOEX. Provavelmente outras existiram.

A 1ª missão da Petrobrás que visitou a "Spirit of Columbus", data de 1993 (cópia do relatório em anexo-01).

A FOCOEX, foi quem mais trabalhou pela viabilização da oferta da "Spirit of Columbus". As condições levantadas pela FOCOEX (cópia em anexo-02) que num primeiro momento não foram aceitas pela Petrobrás (sem maiores explicações em se tratando de uma grande trading espanhola muito capitalizada a FOCOEX apresentava todas as condições de fechar a aquisição com total autonomia financeira e jurídica sem nenhum risco para Petrobras), acabaram sendo aceitas, através da Marítima, demonstrando o quanto a relação beneficiou a Marítima.

O departamento de engenharia SEGEN-DENPRO, através da Eng. Renata Bezerra Cavalcanti, hoje fora da Empresa e trabalhando na Halliburton, confirmou que a análise técnica foi feita quando da primeira oferta o que comprova o interesse da Petrobras, que não a da Marítima, em 1993 e que motivou a inspeção feita no estaleiro na Itália.

O Departamento Jurídico da Petrobrás SEJUR, órgão diretamente ligado a Diretoria da Petrobras, através do Sr. Rui Beford Dias, na época Superintendente Adjunto, confirmou que o Parecer Jurídico que analisou a inexigibilidade de Licitação e foi usado para Justificar a compra da Marítima foi de 1995, ou seja mais de 1 (um) ano antes da compra efetiva, quando de outra oferta, em condições diferentes.

O ex-Diretor de Engenharia Sebastião Henriques Vilarinho, confirmou em seu depoimento de que a decisão da Empresa era de comprar esta plataforma de qualquer maneira e que falava para todos os que o procuravam essa decisão, demonstrando que a Marítima tinha sido estimulada para buscar esta



plataforma pela Petrobrás, embora ao mesmo tempo que a Marítima negociava, haviam outras negociações em andamento, tais como a FOCOEX.

O Sr. Hamilton Padilha Junior, Diretor da Marítima, era anteriormente empregado da Odebrecht e confirmou em seu depoimento ter participado de negociações para a venda da "Spirit of Columbus" à Petrobrás pela Odebrecht. Depois ao se transferir para a Marítima levou com ele a negociação da "Spirit of Columbus", demonstrando com isso que pode ter havido favorecimento à Marítima, já que ele era o responsável pelo contato com o proprietário da plataforma Mr. Mike Newman Presidente da MSR, acionista majoritário do estaleiro SANA.

A prova disso, apesar dele ter negado em seu depoimento ter participado dessa negociação, várias correspondências enviadas pela Marítima à Petrobrás, foram por ele assinadas inclusive a última proposta com redução do preço da diária para US\$ 149,800.00, estipulando o prazo final da negociação (10/01/97) cumprido integralmente pela Petrobrás. (cópia em anexo-03).

Ressalta-se que o Diretor de Engenharia diz em nota (cópia em anexo-04) à Diretoria Executiva, que manteve diretamente tratativas com a Marítima para negociar o preço da diária, comprovando que Hamilton Padilha Jr. já era o elo da negociação da "Spirit of Columbus".

É, no mínimo estranho que nenhuma oferta tenha prosperado, somente a da Marítima. Ao se analisar os contratos feitos entre a Empresa criada pela Marítima (Petro Deep) e a Sana, proprietária da plataforma, com a interveniência da Petrobrás e da Brasoil, verifica-se com total clareza que não existe nenhum risco para a Marítima e todos os riscos e garantias são da Petrobrás e da Brasoil, ou seja a Marítima não fez nada que a Petrobrás não pudesse ter feito, tão somente servido de intermediária da compra da Plataforma e criado condições para um contrato sem licitação. A Petrobrás nos termos do contrato assinado se tivesse realmente vontade de ter esta Plataforma, poderia ter contratado diretamente e promovido uma licitação para a conversão, com Empresas experientes e provavelmente a custos mais baratos. Se a Petrobras tivesse decidido usar uma empresa com lastro financeiro para fazer a operação e correr o risco da conversão teria escolhido uma ou mais empresas como a FOCOEX para assumir todos os riscos desta operação com certeza a taxas de juros menores.

O depoimento do Sr. Fernando Vianna, então Superintendente do serviço jurídico -SEJUR, declarou que a empresa criada pela Marítima, a "PETRODEEP" era mera intermediária da Petrobrás. Veremos mais adiante que a Marítima criou outras empresas ad hoc para serem intermediárias de outras operações com a Petrobras.

Allás um relatório de viagens para negociação com os credores (cópia em anexo-06), além de documentação enviada pelos credores da plataforma, mostra que toda negociação foi feita pela Petrobrás, mostrando que realmente a afirmação do Chefe do serviço jurídico procede, já que os fatos



Demonstraram claramente que a Marítima nada fez, a não ser servir como intermediária da Petrobrás.

A Petrobrás abriu mão de negociar deságios com os bancos credores, provavelmente negociados em benefício da Marítima. Os bancos credores da MSR, já estavam dados por "micados" os créditos que estes tinham contra a MSR falida. As diferentes projeções de negociações da unidade estavam sempre considerando um deságio dos empréstimos dos bancos credores. A Principal dificuldade era fechar uma negociação virtual do deságio, com todos os bancos antes de fazer o efetivo pagamento. A plataforma estava há 6 anos sem sair do Estaleiro se deteriorando, sem contrato, uma plataforma semi submersível sem funcionar se deteriora muito rapidamente e custa em media 10% do seu custo operacional para manter o equipamento funcionando (uma plataforma desta que custa uma diária de US\$ 150.000 custa US\$ 15.000 por dia de manutenção).

As correspondências dos principais credores, dirigidas ao Superintendente Financeiro Márcio Eiras de Moraes, prova de forma cabal que os bancos estavam negociando com a Petrobrás e desconheciam a Marítima (cópia em anexo-06).

A MSR em carta enviada à Petrobrás em 17/06/96 (cópia em anexo-07) faz menção à reunião com a Petrobrás, mostrando que a negociação efetivamente se dava com a Petrobrás.

A Marítima começou a ofertar a Petrobrás (cópia em anexo-08) ao mesmo tempo em que a Petrobrás tinha concedido mandato a FOCOEX, em carta com o nome ainda da Stena Marítima, assinada pelo já citado Hamilton Padilha Jr. Nesta configuração a Marítima era associada a STENA OFFSHORE, que vai aparecer em outras partes deste relatório, como representada da Marítima, depois que ambas deixaram de ser sócias quando uma divisão da STENA foi adquirida pela COFLEXIP.

É de se estranhar essa negociação simultânea à um mandato que acabou sem as condições serem aceitas, mas o foram depois através da Marítima, mostrando claramente que a Petrobrás beneficiou a Marítima.

Além do mais, durante o ano de 1996 onde as discussões se sucederam, a Petrobrás tinha a intenção de aproveitar a Spirit of Columbus no campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1.

Em outubro de 1996, foi descoberto o Campo de Roncador.

A Petrobrás havia finalizado uma licitação para a compra da Plataforma P-37, ganha pela Marítima através de um FPSO, cuja licitação contém alguns pontos, que abordaremos mais à frente, mas estranhamente a 3ª colocada nesta licitação, a Jurong (representada pela Marítima), tinha ofertado uma Plataforma semi submersível, com um projeto da própria Petrobrás (CENPES), designado "Vitória-Régia" através da conversão da DB-100, uma Plataforma de



Guindaste (Crane barge), plataforma esta já conhecida da Petrobrás, e objeto de uma viagem de inspeção.

A Petrobrás decide estudar a DB-100 como casco para uma Plataforma para o campo de Roncador.

Houve desprezo por parte da Diretoria da Petrobrás da solução proposta pelos técnicos da empresa de utilização da tecnologia TLP ou SPAR dando como base de argumentos que o preço de uma TLP seria muito cara. Obviamente estes argumentos nunca contemplaram o custo real de uma plataforma da Petrobras com um acréscimo sistemático (valor constante em todos os projetos de 35%) de change orders e a valorização do atraso dos projetos de 8 meses, mais a possibilidade maior de uma TLP ser feita em um estaleiro brasileiro, devido ao fato do projeto ser modular.

Após a finalização do estudo, chega-se à conclusão de que a DB-100 não seria apropriado para o campo de Roncador, mas seria para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1.

A Petrobrás teve o habito ao longo da sua historia de ser o seu proprio integrador de obras (quando deve integrar vários tipos de tecnológicos em um só projeto) esta atividade chama-se de "Main Contractor". Quando decidiu sem motivo claro terceirizar esta atividade optou a partir deste momento para EPCI (empresas que fazem esta integração), ela resolveu contratar justamente a única que não tinha experiência de quem se propunha a esta atividade, no caso a Marítima.

O mesmo estudo conclui que a "Spirit of Columbus" seria a melhor Plataforma para o campo de Roncador. A data deste estudo é 16/12/96, conforme a Eng. Renata Bezerra Cavalcanti depõe na comissão de sindicância da Petrobrás que motivou as demissões dos Eng. Alceu Barroso Lima Neto e Roberto Orchezorsky.

Ocorre então a sucessão de fatores equivocados que levaram a contratações com a Marítima, que mudou sua razão social para Marítima Engenharia e Petróleo, de uma forma suspeita, a saber, pela ordem cronológica:

- a) análise técnica da "Spirit of Columbus" em 1993;
- b) parecer do departamento jurídico concordando com a inexigibilidade de licitação, baseado no fato da "Spirit of Columbus" ser a única plataforma existente em condições de atender as necessidades da Petrobrás no campo de Marlin Sul Fase I em 1995;
- c) descoberta do campo de Roncador em outubro de 1996.
- d) Documento da área técnica, avaliando que a Plataforma DB-100, inicialmente indicada para o campo de Roncador, não teria condições técnicas para este campo, mas teria para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, assim como a "Spirit of Columbus" teria condições técnicas para o campo de Roncador.
- e) No dia 01/01/97, feriado mundial, foi assinada um contrato com a Marítima Engenharia e Petróleo para a negociação da "Spirit of



Colombus". No campo da Marlim Sul Fase I Modulo I, tanto a Petrobrás quanto a Marítima Engenharia e Petróleo declararam que não assinaram nesta data e a data foi colocada como sendo essa por algum motivo que ninguém sabe explicar. Mesmo a Petrobrás já sabendo que não iria utilizar a "Spirit of Columbus" no campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, mais no Campo de Roncador, assinou o contrato.

- f) No dia 09/01/97, a Petrobrás deliberou a transferência da "Spirit of Columbus" do campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, para o campo de Roncador (anexo-9 A).
- g) No dia 10/01/97 a Petrobrás faz o pagamento da 1ª parcela no valor de US\$ 13.428.000, correspondente ao trimestre do afretamento da Plataforma P-36, que sequer tinha um contrato de compra definitivo, já que a Petrobrás iria fazer uma diligência legal de investigação da documentação, além do qual a conversão não tinha sido sequer iniciada. Não só historicamente como legalmente a Petrobras só costumava pagar o afretamento quando a sonda estava já conectada no campo de destino, produzindo o petróleo. Em todos os casos ocorrendo o risco da obra ser terminada (completion risk), sempre por conta do empresa de EPCI, que deve ter competência e lastro financeiro para isto.
- h) Em 03/03/97, foi iniciada a conversão (Obras de transformação da unidade original para produzir petróleo), apesar do contrato definitivo só ser assinado em 20/06/97, pois continuava a diligência legal.

Além do mais a Petrobrás assumiu neste momento as seguintes obrigações:

- Pagamento das parcelas trimestrais do contrato de leasing ou afretamento, independente de vinculação da conversão sem qualquer garantia de término da conversão nem previsão de multa por atraso de entrega do equipamento. Esta situação anormal, poderia acarretar o risco da Petrobrás ter obrigação de pagar, sem receber a plataforma convertida como efetivamente aconteceu. A Petrobrás teve que intervir na obra no Canada e terminar de pagar os fornecedores..

Além disso o cálculo da taxa diária, na análise de viabilidade técnica e econômica do empreendimento foi distorcido com o pagamento antecipado, já que a taxa pressupõe a remuneração sobre o valor total financiado, que inclui o valor de aquisição da "Spirit of Columbus" acrescido do valor da conversão para tornar a P-36. Como esta CPI não conseguiu acesso aos valores de compra da "Spirit of Columbus" e da conversão assim como a taxa de juros embutida, não dá para calcular com exatidão o prejuízo da Petrobrás, mas admitindo-se como verdadeiro o depoimento do Presidente da Marítima Engenharia e Petróleo, German EFREMOVITCH essa conversão custaria na etapa calculada no financiamento que seria utilizado no campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, em cerca de US\$ 96 milhões. Ao considerarmos a taxa utilizada pela Petrobrás para cálculo do valor presente (11,5% a.a) e o tempo que a plataforma foi disponibilizada (JAN/1997 A JAN/2000, totalizando 3 anos) o valor pago a mais pela Petrobrás seria de cerca de US\$ 37 milhões, caso o depoimento do Sr. German seja correto.



O valor presente considerado pela Petrobrás foi de US\$ 356 milhões à taxa de juros de 11,5% por um período de valorização do Campo equivalente a antecipação da produção que seria de 2 anos mas cedo do que com outro tipo de equipamento a ser instalado (TLP ou plataforma fixa) , eis a vantagem de comprar uma plataforma semi submersível já pronta. Todos os relatórios internos da Petrobrás fazem menção à este valor, desmentindo categoricamente os depoimentos de Joel Mendes Rennó, presidente da Petrobras, Roberto Orchezovsky na oportunidade Gerente de projeto da Petrobras 36 para o Campo de Marlim, Márcio Eiras de Moraes Superintendente Financeiro da Petrobras , Orlando Galvão Filho Diretor Financeiro da Petrobras e outros que disseram que a Petrobrás só considerou a taxa diária do afretamento e não se preocupou com o valor total da operação.

Isso só mostra, que além de utilizar uma taxa de juros inadequada para aquele momento, a Petrobrás tinha a obrigação de tentar diminuir o custo total, negociando condições com os credores e aproveitando qualquer equipamento existente, que não seria utilizado para diminuir o preço considerado. Iremos falar mais adiante de outras irregularidades tais como os fomentos obtidos pela Marítima no Estaleiro DAVIE no CANADA, assim como dos fomentos já existentes dentro da construção da unidade pelo FINCANTIERI, estaleiro italiano onde foi construída a unidade.

Em documento de oferta à Petrobrás, assinado por Hamilton Padilha Jr., a Marítima Engenharia e Petróleo ofertou anteriormente ao fechamento da negociação, a "Spirit of Columbus" já convertida na planta de processo de 150.000 barris/dia por US\$ 324 milhões, uma diferença de US\$ 32 milhões, sobre o valor presente considerado aceitável pela Petrobrás a taxa de juros superfaturada, segundo o relatório de Auditoria Interna

- Assumiu a obrigação de suportar diretamente a diferença da conversão da "Spirit of Columbus" para o campo de Roncador em relação ao orçado originalmente para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1. Segundo os documentos enviados pela Petrobrás, o montante teria sido de US\$ 114,3 milhões que foram pagos diretamente pela Petrobrás e colocados dentro de uma plataforma que só pertenceria à Petrobrás ao fim do pagamento de todas as prestações, segundo os contratos assinados pela Petrobrás e Brasoil.

Diferentemente o cálculo até a conversão para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, onde os custos estariam embutidos na taxa diária de afretamento, o custo adicional, pago diretamente pela Petrobrás, implicaria em agregação de valor a um bem que legalmente ainda não era de sua propriedade.

Apesar dos contratos preverem que os equipamentos colocados a mais seriam de propriedade da Petrobrás, grande parte desse custo, não está mensurado em equipamentos identificáveis, pois são resultantes de mão-de-obra, Upgrades (melhorias ou incrementação) de equipamentos essenciais já existentes, tais como ancoragem, energia, etc., Ou seja não havia previsão de garantia para a Petrobrás do custo adicional de itens que na verdade num procedimento normal de orçamento da empresa deveria ter sido calculado,



equacionado e negociado antes de negociar a obra com a contratante, neste caso a Marítima .

Os riscos da Petrobrás eram demasiados, tanto que ao receber o seguro da plataforma em junho deste ano, o valor acordado com as seguradoras foi de US\$ 496 milhões, dos quais US\$ 325 milhões foram para liquidação do leasing. Sobraram para a Petrobrás cerca de US\$ 171 milhões, considerando que a Petrobrás pagou 17 parcelas (4 em 1997, 4 em 1998, 4 em 1999 e 1 em 2001), trimestrais da taxa diária de US\$ 149,800.00 ou seja US\$ 13,428,000.00 por trimestre, dando US\$ 228,276,000.00 de pagamento por um bem que não tinha um ano de produção e já que apenas entrou em produção em 16/05/00, segundo DIP EP 92/2000 (cópia em anexo-10).

O prejuízo direto da Petrobrás foi de US\$ 228,276,000.00 – US\$ 171,000,000.00 = US\$ 57,276,000.00.

Isso somados a conversão para Roncador	US\$ 114,307,359.00
Custos Transporte da plataforma.....	US\$ 7,668,847.83
Seguros	US\$ 5,021,925.20
Manutenção até a chegada	US\$ 3,821,908.40

Total do prejuízo direto estimadoUS\$ 188,096,040.43

Não está calculado o custo com a tripulação Italiana e a manutenção da Bandeira Italiana, que segundo veremos é de cerca de US\$ 1,7 milhão ao ano que para um período de 12 anos de leasing seria de 20.4 milhões de dólares .

Isso sem contar os lucros cessantes, já que como o próprio atual Presidente da Petrobrás diz, o que não é explorado agora, só vai ser compensado ao fim da vida útil dos poços do Campo de Roncador, ou seja daqui a 30 anos.

Soma-se a tudo isso ao atraso da Marítima Engenharia e Petróleo na entrega da Petrobras 36 dentro do mesmo princípio, para verificarmos o prejuízo dado à Petrobrás, ao País e até ao Estado do Rio de Janeiro, uma economia dependente de arrecadação dos royalties do petróleo.

Não está também computado o risco fiscal, com a autuação dos impostos pelo fim do regime de admissão temporária, que vai gerar uma dívida fiscal de cerca de US\$ 100 milhões.

- Assumi também que caso houvesse algum impedimento legal correria o risco de perder o dinheiro pago no dia 10/01/97, tanto que os contratos definitivos só foram assinados em 20/06/97, 5 meses e 10 dias depois do 1º pagamento.

Em 09/01/97, a Petrobrás determinou a negociação direta para a compra da DB-100 junto ao estaleiro Jurong ou o proprietário da Plataforma.



Depois estranhamente aparecerá a Marítima Engenharia e Petróleo, já que inicialmente coube a negociação ao Sr. Ângelo Peão, da ISOTEC-WINTECH Eng., ex-executivo da Empresa ULTRATEC outra empresa criada do nada, sem experiência a não ser a do dono, mais sem corpo técnico. Depois aparecerá a MITSUBISHI, que contratará a Marítima Engenharia e Petróleo para a conversão e esta por sua vez contratará a obra do estaleiro JURONG, que também acabou ganhando a obra da P-37, concorrência ganha pela Marítima Engenharia e Petróleo, tema que será abordado mais à frente.

Daí passam a advir situações duvidosas:

- Se a Plataforma DB-100 era apropriada para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, a "Spirit of Columbus", não era a única Plataforma existente no mundo apropriada para aquele campo sem no entanto considerar as outras plataformas disponíveis no mundo e também ofertadas a Petrobras como a DEEP SEA ODISSEY (que o governo americano estudava para servir de base de lançamento offshore para foguetes), logo a Petrobrás deveria ter feito um processo licitatório, já que conhecia a existência de no mínimo duas plataformas aptas para o mesmo campo. Além do mais a DB-100, havia sido analisada pela Petrobrás em uma missão de 1993, onde uma equipe da Petrobrás visitou as Plataformas existentes no mundo.

A desculpa utilizada pela Petrobrás era que a "Spirit of Columbus" ganharia 12 (doze) meses de tempo de conversão iniciando a produção, no fim de 1998, o que não ocorreu na prática, onde o atraso em relação ao planejado superou a 1 (um) ano, jogando por terra os estudos de viabilidade econômica. Aliás os documentos da Petrobrás diziam que o prejuízo pelo atraso, superaria a US\$ 50 milhões por mês ou US\$ 1,64 milhões por dia. Ao se considerar 1 (um) ano de atraso, o prejuízo seria de US\$ 600 milhões no retorno do investimento do campo de Roncador.

Nota-se que o prazo médio de conversão na Petrobrás sempre foi de 30 meses. Este prazo tanto é verificado para a Petrobras no Brasil ou no exterior em outros estaleiros, como também para qualquer empresa de petróleo; para FPSO (conversão de navios para unidades de produção como para plataformas foi voluntariamente adotado um prazo não realista para distorcer os cálculos de benefícios de antecipação da produção.

A proposição, levada á Diretoria pelo Eng. Luiz Eduardo Carneiro, então Superintendente de Exploração e Produção falava que outras alternativas seriam mais baratas, mas que devido ao prazo menor de conversão em 12 meses. O VPL (valor presente líquido) traria maior lucro, ou seja, mentiram para comprar sem licitação, uma plataforma mais cara.



Toda comparação positiva da "Spiritus of Columbs" baseou-se no prazo de conversão ao cumprido por incapacidade da Marítima, ou estimado equivocadamente pelos técnicos da Petrobrás.

Aliás o relatório de visitas em 1993 a SANA 15.000 (Spiritus of Columbus") e a Deep Sea Odissey, mostrava que ela podia ser convertida entre 15 a 20 meses, segundo os técnicos da Petrobrás.

Não obstante a isso, a DB-100 participou do processo licitatório da P-37, tendo sido novamente analisada naquele momento.

Analisaremos a P-40 separadamente em outro tópico, mas a compra da DB-100 que viria a ser contratada e convertida em Petrobras 40 - P-40, não obteve concordância sequer do Departamento Jurídico.

Em Parecer do SEJUR assinado por Políbio Fonseca Furtado (cópia em anexo-11), não concorda com a inexigibilidade de licitação, mas diz que como a compra vai ser feita pela Brasoil, Empresa estrangeira, não é obrigada a obedecer a Lei 8666/93. Como parecer jurídico, este documento continha uma boa dose de irregularidades tais como, a BRASOIL sendo 100% subsidiária de uma empresa estatal, esta operação realizada no exterior para fugir a licitação, mais parece com simulação, de uma operação internacional visto que também seria paga com dinheiro público, , mais anda o destino final da unidade é o Brasil e a produção de petróleo em águas territoriais brasileiras.

A Petrobrás de acordo com os seus interesses ora utilizava a Lei Brasileira, ora se escondia na condição da sua subsidiária ser estrangeira e que não precisaria seguir a Lei Brasileira.

Este fato foi confirmado tanto pelo depoimento do Sr. Rui Berford Dias como do Sr. Fernando Vianna, respectivamente Superintendente Adjunto e Superintendente do Serviço Jurídico da Petrobrás- SEJUR.

Além do mais a tentativa da inexigibilidade de licitação para a contratação da DB-100 para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, traz uma curiosa constatação foi a "segunda" e única Plataforma existente capaz de atender ao campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, tornando óbvia a conclusão de que a inexigibilidade da "Spirit of Colombus" não era correta.

É sabido, confirmados em depoimentos à esta comissão pelo atual Diretor José Coutinho Barbosa, além de outros, que a simulação do modelo dinâmico da "Spirit of Colombus" para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, dava como resultado o afundamento. Com um petróleo mais pesado (diferença de API -



31 Roncador contra 15 até 19 em Marlim Sul) e uma necessidade de um número maior de risers de produção (110 contra 90 em Roncador).

Talvez a conclusão que tenham chegado seria a dificuldade técnica de instalação da "Spirit of Columbus" no campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1. Porém se resolveu acrescentar muitas mudanças na unidade para o projeto de Roncador que tornou o projeto igualmente inviável.

Além disso, com o número maior de produção no campo de Roncador (30 mil barris/dia) tornou-se necessário a extensão do deck em 13 metros para acomodar a planta de processo.

As simulações do modelo dinâmico também davam como resultado o afundamento, daí a grande mudança estrutural do acréscimo de flutuabilidade, que inclusive acabaram alterando o calado de operação da plataforma, não certificado conforme indicação da Aepet ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DA PETROBRAS, pelas companhias classificadoras além da obrigação de manter a torre no centro da plataforma e da falta de espaço para os tanques de drenagem de emergência ser acoplado no convés, falha de projeto que provocou toda a seqüência do acidente que culminou com o afundamento da plataforma..

O afundamento simulado no modelo dinâmico confirmado e negado na sua formalização por vários depoentes do corpo técnico da Petrobras encarregado da obra SEGEN-DENPRO e SEGEN -EMMAR(empreendimento de Marlim) ocorria quando usando a unidade Spirit of Columbus dentro das suas condições técnicas de aquisição, ela não suportava todos os acréscimos que era necessários fazer para que ela atendesse o campo de Roncador. Isto inclui, o peso da planta de produção, o arranjo do convés, o peso das linhas de ancoragem, que foi aumentado para passar de 500 metros para 1360 metros, ao ponto que a modificação original da unidade exigiu um aumento do convés de proa de 13 metros, alterando obviamente toda a estrutura original da unidade, desequilibrando o peso todo para um lado, já que a torre de perfuração devia ser mantida no mesmo lugar do projeto original de perfuração.

Estamos em presença de uma conversão que tecnicamente tinha passado de todos os limites possíveis, no que veria a ser considerado a maior plataforma do mundo na verdade a maior forção de barra técnica do mundo, tendo como amplitude similar apenas talvez a maior forção de barra comercial do mundo onde se pensou em lucro e não em segurança..



Houve muita descaracterização do projeto original pela excessiva necessidade de aumento de flutuabilidade.

Muito se falou que a flutuabilidade acrescida deveu-se à diferença da lâmina d'água de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1 para Roncador.

Em depoimento à esta comissão, o Eng. Pedro Barusco disse que os sistemas de ancoragem eram iguais tanto para Marlim Sul Fase 1 Modulo 1 tanto para Roncador, apesar da diferença de cerca de 200 metros da lâmina d'água. A única diferença foi a colocação de mais 4 linhas de ancoragem.

O acréscimo de flutuabilidade deveu-se ao peso da carga projetada de mais de 30.000 barris/dia e da extensão de 13 metros de convés provocada pelo re arranjo do convés uma vez que não podia se mexer na torre de perfuração por exigência de se manter a classificação.

Muito se debateu que tinha a obrigação de ser uma semi-submersível para Roncador porque o numero de risers que um FPSO podia suportar naquela época era de 46 e a plataforma semi submersível 90 , mas na realidade o projeto Barracuda /Caratinga prevê 2 FPSO acoplados, mais baratos que uma semi-submersível com FSO acoplado.

A limitação de risers não obstante venha a ser uma das grandes Justificativas técnicas da Petrobras , tem um ponto fraco que é o próprio riser, posto que em vários lugares do mundo grandes e conceituadas empresas de petróleo, maiores ou menores que a Petrobras estão usando para risers outras tecnologias, que limitam a dependência da quantidade de risers e da influencia do peso deles. Estas tecnologias são chamadas de risers rígidos ou de risers híbridos. É outro cartel existente na Petrobras que representa uma renda de posição para muitos e uma desculpa técnica para outros. Estas outras tecnologias estão sendo usados em outros campos de petróleo

Um FPSO custaria no mercado de US\$ 5 a 15 milhões, contra cerca de US\$ 260 milhões da "Spirit of Colombus". E Estamos apenas falando do casco. Ainda existiu a possibilidade não utilizada pelo Petrobras de ela mesma ceder VLCC (grandes tanqueiros petrolíferos) para ser convertidas como ela tinha feito na concorrência da Petrobras 34 , 33, 35 e 32 com os navios Presidente Prudente de Moraes, José Bonifácio, Henrique Dia , Vidal de Negreiros. O interesse da companhia era de se desfazer de grandes e velhos navios de casco simples para serem estacionados como FPSO para serem substituídos pela Petrobras por Petroleiros novos de casco duplo, mais seguros contra vazamentos. A Petrobras estava valorizando estes FPSO para as concorrências de conversão a US\$ 5 milhões cada.



Ainda sobre as mudanças estruturais para adaptação no campo de Roncador, segundo o depoimento do Eng. Enídio, Chefe da Fiscalização da obra de conversão da "Spirit of Colombus" seria necessário o acréscimo da carga elétrica, o reforço da plataforma um maior diâmetro das pernas (Blisters), reforço da ancoragem, dentre outros fatores, demonstrando que o aproveitamento era complicado do ponto de vista técnico. A Petrobras estava fazendo uma nova plataforma, do ponto de vista técnico era inviável, por causa da descaracterizações muito grande, e do ponto de vista jurídico, a situação já não era da inexigibilidade descrita pela área técnica.

Para efeito de entendimento, um FPSO produz e estoca. Uma semi-submersível só produz. Uma FSO é para estocar o óleo e gás.

Todos os 19 contratos assinados ou com a interveniência da Petrobrás e da Brasoil foram assinados em 20/06/97. Desses contratos, apenas 4 (quatro) foram enviados a esta CPI, assim mesmo na versão em inglês, apesar da solicitação e advertência feita pela CPI ao atual Presidente da Petrobrás, em visita ocorrida no dia 12/09 último de que a não entrega da versão em português, implicaria na necessidade da tradução juramentada com custo para o Poder Legislativo, onerando desnecessariamente o Poder Público Estadual com mais esta despesa da análise destes contratos (cópia e tradução em anexos-12), ressaltamos os seguintes pontos:

- a) Não é prevista qualquer multa por atraso na entrega na conversão, forma pouco usual de se lidar com contratações desta natureza, nem tampouco se exigiu qualquer performance bond (seguro de execução da obra) ou seguro tal qual foi feito em todos os outros contratos da Petrobras até àquela data.
- b) É previsto um pagamento final de 206.250.000.000.00 de libras (aproximadamente US\$ 100 milhões) que ninguém soube explicar qual a razão, já que o pagamento das 48 parcelas trimestrais seriam o suficiente para amortizarem o Leasing ou o contrato de afretamento da unidade. É importante ressaltar que foi feita uma sessão na CPI no dia 17/09, onde estiveram presentes os Srs. Márcio Eiras, superintendente financeiro da Petrobras, Orlando Galvão filho, diretor financeiro da Petrobras, que desconheciam o pagamento final previsto no contrato, tendo declarado inclusive que achavam que o valor final seria de US\$ 1,00.
- c) É previsto no contrato um montante anual de subsídio de parte do Governo Italiano no montante de L115.824.000.000 (aproximadamente US\$ 8 milhões) até janeiro de 2006, subsídio este que ficou com a PETRODEEP Inc. Empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo para este contrato, sem razão alguma para que a Petrobrás não fosse a



beneficiária deste subsídio, existente para manutenção da Bandeira Italiana por parte da Petrobrás que inclusive arcou com o pagamento da tripulação italiana na Plataforma que estava a bordo no dia do acidente e estranhamente não consta das intervenções de combate ao incêndio e afundamento quando a regulamentação de obediência da bandeira italiana diz que o chefe da Plataforma da Petrobras deve ficar subordinado ao comandante italiano. Convém lembrar que todos os contratos da BRASOIL ou da Petrobras tem uma clausula padrão sobre a obrigatoriedade do repasse dos benefícios ou incentivos fiscais a ESTATAL.

- d) Não há comprovação de que a data de assinatura e os termos do contrato se deram após a aprovação da Diretoria Executiva da Petrobrás.
- e) O contrato obrigava a manutenção da torre de perfuração no centro da plataforma para manter a classificação da plataforma como de perfuração. Esta manutenção comprometeu consideravelmente a disposição da planta de processo no convés da plataforma. Veremos com mais detalhes na análise técnica dos relatórios, mas a manutenção da torre no centro da plataforma dificultou o aproveitamento do espaço físico para uma planta de 180.000 barris por dia para o campo de Roncador, superior em 30.000 barris por dia ao necessário para, Marlim Sul Fase 1 Modulo 1. Foi feito uma extensão no deck do convés a 13 metros máximo aceitável nas condições do projeto. Mesmo com essa extensão, a presença da torre impediu uma melhor disposição da planta, daí a necessidade de se manter o tanque de drenagem a perna da plataforma, onde gerou o problema da explosão que redundou no afundamento da plataforma.

O depoimento do Eng. Enídio , Chefe da Fiscalização da conversão da plataforma foi contundente de que não haveria espaço no convés da plataforma para o tanque, daí aproveitaram o antigo tanque de resíduo de lama da plataforma de perfuração para manterem nele os tanques de drenagem de gás de bombordo e de estibordo numa área totalmente confinada tornando potencial um acidente, plantado o risco no próprio projeto. Convém lembrar que outras tentativas de usar tanques de drenagem de gás dentro das pernas foram caminhos tecnológicos abandonados e usados pela Petrobras na contramão da tecnologia que ela tanto conclama.

O Eng. Enídio declarou também que a Petrobrás pagou mais caro por manter a torre de perfuração para atender a exigência do vendedor da plataforma.

Isso prova que o aproveitamento da "Spirit of Colombus" era em caráter de excepcionalidade técnica, conforme já dizia o DIP- Documento Interno da Petrobrás, que Justificou o aproveitamento da



“Spirit of Columbus” (cópia em anexo-13). Este documento dizia como exemplos de excepcionalidade técnica:

“Tubulação de água em cobre/níquel, ao invés de aço galvanizado, dutos de ar em aço inoxidável, ao invés de aço galvanizado, flair em lança, ao invés de torre no meio da plataforma, resfriamento com água doce, ao invés de com água salgada, dentre outros exemplos. Veremos mais adiante que estes elementos de excepcionalidade se transformaram em verdadeiras dificuldades na hora de instalar a planta de produção, e de conectar tudo com os sistemas existentes na plataforma.

Os próprios documentos da inspeção da Petrobrás na “Spirit of Columbus” já davam conta da dificuldade de instalação de planta de processo maior, por falta de espaço físico no convés, isto quando apenas estava se pensando numa planta de 150.000 barris de óleo por dia de produção e uma planta de compressão de gás proporcionalmente menor também.

- f) Os pagamentos das parcelas trimestrais no montante de US\$ 13.428.000,00 (treze milhões, quatrocentos e vinte e oito milhões de dólares), são pagas durante a conversão antes do seu término, conforme já relatado antes e independente da verificação do estágio de conversão, ou seja, mesmo se a Petrobrás não recebesse a plataforma, teria de pagá-la na sua integridade e não dispunha sequer da garantia da propriedade da “Spirit of Columbus” nem da garantia que mesmo não sendo propriedade ela estivesse pelo menos produzindo, que para transferência de propriedade à Petrobrás dependia da interveniência da empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, a PETRODEEP, que ficou detentora da propriedade da “Spirit of Columbus”, ou seja a Petrobrás tinha a obrigação de pagar e não era proprietária de nada, só da dívida. Só ao final de todo pagamento, a PETRODEEP teria a obrigação de transferir a propriedade. Lembramos aqui que a PETRODEEP foi uma empresa criada apenas para atender as articulações da Marítima e de um certo grupo de Petrobras em torno da Petrobras 36 e que esta empresa não tinha patrimônio.

Toda a estrutura jurídica da compra da “Spirit of Columbus” tinha de observar as regras dos subsídios italianos. Para que não fossem obrigados a devolverem os subsídios recebidos e ainda pudessem receber outros subsídios, a “Spirit of Columbus” teria de permanecer 12 (doze) anos em propriedade de Italianos. Isto fica claro ao analisarmos as propostas, notadamente a da FOCOEX.

A Petrobrás viabilizou uma operação de disfarce junto ao Governo Italiano, para manutenção dos subsídios e permitir que a PETRODEEP, Empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, recebesse cerca de US\$ 72 milhões de subsídios até 2006.



A Petrobrás, assumiu inclusive no contrato, a obrigação de reembolsar estes subsídios, caso o Governo Italiano não pagasse, tornando o preço da "Spirit of Colombus" absolutamente imprevisível no momento da negociação, assumindo a Petrobrás riscos anormais neste tipo de negociação totalmente atípicos com o que ela está acostumada e autorizada a fazer.

- g) A "Spirit of Colombus", como já dito anteriormente, era uma plataforma mista de perfuração e produção com capacidade de 80.000 barris/dia. Como tal ela possuía os equipamentos de perfuração, uma planta de processo, de Sistema de Ancoragem para lâmina d'água de 500 metros, Sistema de Energia e vários equipamentos navais.

O contrato previa que a totalidade desses equipamentos ficaria com a empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, fato confirmado em todos os depoimentos, inclusive do proprietário da Marítima Engenharia e Petróleo, que afirmou ter vendido parte, obtendo um valor de US\$ 5 milhões, para ele irrelevante. Duvidamos que esta seja o valor final da venda destes equipamentos caríssimos. Não corresponde ao valor destes itens no mercado internacional.

Outras informações dão conta de relatórios internos da Petrobrás atribuindo valores superiores e informações chegadas à esta Comissão dão conta de que o valor seria de cerca de US\$ 60 milhões.

Além disso o Sistema de Ancoragem, cobrado na integralidade da Petrobrás aproveitou segundo depoimento do Eng. Pedro Barusco da Petrobrás, todos os guinchos da "Spirit of Colombus" aumentando o lucro da Marítima Engenharia e Petróleo.

Já o Sistema de Energia da "Spirit of Colombus" cobrado na integralidade da Petrobrás, foi totalmente aproveitado pela Marítima Engenharia e Petróleo que apenas acrescentou um "Upgrade" para alcançar a força exigida de energia e de compressão para a P-36, aumentando ainda mais o seu lucro, em detrimento da Petrobrás.

Nota-se que em documento interno da Petrobrás, assinados pelo Alceu Barroso Lima e o Roberto Orzechovsky, sugeriu-se o aproveitamento dos equipamentos existentes para diminuir os custos, esquecido por eles depois.

- h) Os Advogados usados pela Marítima Engenharia e Petróleo, Linlakers And Paines, foram os mesmos utilizados na negociação da P-40, tornando mais claros os indícios da participação da Marítima Engenharia e Petróleo na montagem da negociação da P-40.

- i) A leitura dos contratos para a aquisição da "Spirit of Colombus" pela PETRODEEP, empresa criada pela Marítima Engenharia e Petróleo, mostra que essa aquisição só foi possível com a intervenção da Brasoil e da Petrobrás.

Duas estatais da União se envolveram em todos os detalhes das operações de compra da unidade, comprovando que a Marítima Engenharia e Petróleo não tinha condições de concluir a operação sem as garantias dadas pelas empresas do Governo Brasileiro, derrubando a



tese difundida por alguns depoentes, inclusive O Sr. German EFROMOVITCH, de que a Marítima Engenharia e Petróleo concluiu a transação porque era a única empresa que conseguiu negociar com os vendedores da "Spirit of Columbus". A Marítima Engenharia e Petróleo jamais teria concluído qualquer negociação se não fosse a interveniência jurídica financeira, a credibilidade da Brasoil e da Petrobrás.

Ficou claramente comprovado a insuficiência de tradição e patrimônio da Marítima Engenharia e Petróleo para dar lastro a uma operação de US\$ 647.136.000,00 pagos em 48 parcelas trimestrais, fora os custos não esclarecidos. O patrimônio líquido da Marítima era simplesmente irrelevante.

Mais uma vez nos referimos ao depoimento do ex-Superintendente do Serviço Jurídico da Petrobrás, Fernando Vianna, de que a PETRODEEP era mera intermediária da operação.

- j) A Brasoil assumiu no contrato a obrigação de pagar além das prestações do leasing, de comprar também parte da dívida do Arab Bank o principal credor do vendedor da plataforma, em uma operação não explicada por ninguém nesta comissão, inclusive se implicaria em aumento de custos de aquisição da "Spirit of Columbus" por parte da Brasoil e da Petrobrás. Esta cláusula num afronte ao bom senso comercial e a Lei 8666, está escrita com todas as letras no contrato, não menciona desagio para esta compra, cria aos olhos da lei italiana e brasileira uma fraude ao credor, porque estabelece preferencia deste credor sobre os outros bancos, visto que a MSR era uma empresa falida, fraudada a 8666 porque obriga a UNIÃO a comprar uma dívida de um bem que não é dela.
- k) A Petrobrás se comprometeu a oferecer uma Carta de Conforto para a PETRODEEP e para o grupo de credores, tornando real a sua garantia na operação e caracterizando praticamente a formação de um Consórcio Petrobrás, Brasoil e PETRODEEP.
- l) No contrato, tornou-se obrigatório por exigência da SANA proprietária da plataforma a deliberação das Diretorias da Petrobrás e da Brasoil para autorizarem as suas respectivas empresas a participarem do Contrato de Compra da "Spirit of Columbus" pela Marítima Engenharia e Petróleo, como intervenientes e com a obrigatória emissão de uma "Opinião Legal" da Petrobrás favorável à transação, ou seja a Petrobrás deliberou sobre todas as condições contratuais da Marítima Engenharia e Petróleo (PETRODEEP) com o vendedor da plataforma, sem procurar preservar qualquer dos benefícios obtidos pela Marítima Engenharia e Petróleo como é de praxe em todos os contratos da Petrobras. Ficou claro que para a SANA italiana a Marítima estava agindo como intermediária, para a Petrobras e principalmente que o peso dela jurídico, comercial e financeiro nesta operação era ZERO. A SANA (vendedor da plataforma) chegou a exigir da Petrobrás um atestado na forma do Anexo (A) deste contrato. (cópia anexa-14)



- m) Existência de uma "Side Letter" para cobrir determinados custos que a SANA teria com a plataforma sem por isto defini-lo ou seja mais obrigações não explicadas e não quantificadas pela Petrobrás.
- n) A SANA ficou com o direito de hipoteca a embarcação com a aprovação da PETRODEEP e da Brasoil.
- o) Eram previstos pagamentos suplementares sem explicação, nem quantificação.
- p) A Brasoil para sublocar a plataforma, só poderia fazê-lo com autorização da PETRODEEP.

Todos esses pontos ressaltados, demonstram de maneira clara e inequívoca de que a Marítima Engenharia e Petróleo não tinha condições de efetuar esta negociação sem a interveniência da Petrobrás e se a Petrobrás precisou intervir desta forma, por que não negociou diretamente e necessitou a intermediação da Marítima Engenharia e Petróleo ?

Além do mais, existem custos assumidos no contrato, elevados, não explicados, não quantificados e certamente não fazem parte do estudo de viabilidade econômica da operação que motivou a aprovação da Petrobrás e mereceu o Parecer do seu Departamento Jurídico.

A Petrobrás, nem pela Diretoria que aprovou esta transação, nem pela Diretoria atual, sabe precisar os custos reais de aquisição da "Spirit of Columbus" e conversão na unidade P-36, objeto de discussão, inclusive judicial, até a presente data.

As irregularidades na P-36, continuaram durante todo o processo de conversão, que culminaram no afundamento da plataforma, a saber:

- 1) O prazo estimado para a conversão, só começou a ser contado da data de 03/03/97 e não da data do 1º pagamento em 10/01/97. Segundo depoimento do atual Diretor de Engenharia Antonio Luiz de Menezes, a plataforma chegou com atraso superior a 4 meses. Segundo o depoimento do Sr. German EFROMOVITCH, a Marítima Engenharia e Petróleo teria enviado uma carta solicitando 8 meses de prazo adicional, o qual ele teria cumprido. Só que a sua solicitação não foi respondida pela Petrobrás e segundo o Sr. German "Quem cala consente". A Petrobrás não concorda com a Marítima Engenharia e Petróleo e diz que não multou porque o contrato não previa multa (depoimento de Antonio Luiz Menezes, atual Diretor de Engenharia da Petrobrás). Isso sem contar a afirmação do atual Presidente da Petrobrás, de que os prejuízos com o atraso superam em muito uma eventual multa, já que o petróleo não retirado no momento previsto para início da produção só poderá ser compensado ao fim da vida útil do poço, que no caso é mais de 30 anos considerando a produção da P-36 no dia do afundamento de 80.000 barris/dia e no pique de produção



180.000 barris diários . Se considerarmos um preço de US\$ 25,00 o barril, seria uma perda de receita de US\$ 2 milhões ao dia ou US\$ 60 milhões em um mês, que multiplicados pelos 8 meses solicitados, segundo o Sr. German EFROMOVITCH, seriam US\$ 480 milhões de receita, que deduzidas ao custo da produção, daria o montante da perda de receita líquida neste período e principalmente invalidaria todo o calculo do valor presente feito pela Petrobras para contratar uma unidade desta "pronta" para antecipar a produção. Com todos estes atrasos e custos adicionais a Petrobras deveria Ter construído o casco, porque deixava de ser um item critico no projeto.

Se calcularmos pela vida útil do poço e trouxermos a valor presente esta receita do período até o dia de hoje e deduzirmos do montante apurado, chegaremos ao real prejuízo da Petrobrás que superará a casa dos US\$ 200 milhões.

Já os estudos de viabilidade da Petrobrás, que justificaram a compra da "Spirit of Colombus", davam conta de que no fim de 1998, a plataforma começaria a produzir, sendo o atraso então real, superior a 1 (um) ano. O estudo demonstrava um prejuízo de US\$ 50 milhões por mês de atraso, ou seja o prejuízo em 1 (ano) seria de US\$ 600 milhões. A construção de um casco de plataforma semi submersível igual a do Spirit of Colombus que era um modelo TRENDSETTER 1050, do estaleiro FRIEDE AND GOLDMAN do EUA custaria a valores de hoje não mais que 100 milhões de dólares. Isto se a Petrobras decidisse usar o design de engenharia de outros, lembramos que o CENPES o centro de pesquisas da Petrobras já estava com uma unidade totalmente desenhada e adaptada as condições de mar do Brasil e totalmente desenhada para ser de produção. Lembramos que este design apresentado pela ODEBRECHT na concorrência da Petrobras 37 perdeu por 3 milhões em relação a Petrobras 37. Ela poderia Ter sido escolhida em vez da Petrobras 40, ou a té no lugar da Petrobras 36. A diferença de custo era irrelevante porque os changes orders e modificações eram necessárias na Petrobras 36 e 40 , além dos atrasos, e não seria necessários na VITORIA REGIA que não precisava ser adaptada além de ser uma peça de engenharia nacional a disposição da Petrobras.

2) A Marítima Engenharia e Petróleo, apesar de várias opções de estaleiro, inclusive no Brasil, optou, com a concordância da Petrobrás, por um estaleiro no Canadá em estado pré-falimentar, que precisou da interveniência do Governo de Quebec. Segundo depoimentos do Sr. German EFREMOVITCH da Marítima Engenharia e Petróleo, e Orlando Galvão Filho da Petrobrás, a razão foi a oferta de financiamento por parte do Governo de Quebec que teria que compensar o fato de encontrar-se em uma péssima locação.



É de se estranhar que já que a parte da conversão calculada para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1 estava coberta pelo financiamento do leasing e a parte suplementar do "Upgrade" do campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1 para o campo de Roncador foi paga diretamente pela Petrobrás, de forma mensal, contra medição, ou seja não havia necessidade de qualquer financiamento, apesar da Marítima Engenharia e Petróleo ter se comprometido e não obtido qualquer financiamento.

Na verdade, conforme o depoimento do Sr. Orlando Galvão Filho a Petrobrás concordou por ser o financiamento para a Marítima Engenharia e Petróleo mais barato que se poderia obter. Assim sendo, como a Petrobrás não se beneficiou de qualquer redução no custo do produto final, a sua atitude serviu apenas para beneficiar a Marítima Engenharia e Petróleo, assim como suprir de financiamento a falta de capital de giro da Marítima Engenharia e Petróleo, o que só corrobora de que esta empresa não tinha capacidade financeira para tocar um projeto desta natureza.

O estaleiro Davie possuía outros obstáculos, tais como um inverno rigoroso, que congelava o Rio São Lourenço e parava a navegação 4 meses por ano, assim como o seu estado pré-falimentar obrigava a constantes intervenções da Petrobrás, até mesmo com o Sindicato de Classe para a continuidade dos trabalhos..

A longa distância, os atrasos nos trabalhos e as dificuldades no estaleiro, obrigaram a Petrobrás a despender enormes quantias para suprir viagens e diárias de funcionários para acompanhamento e negociações no Canadá.

O congelamento do Rio São Lourenço atrasou o início e o fim dos trabalhos, mostrando que não era o lugar mais apropriado para a conversão. A Marítima poderia ter escolhido outro estaleiro, mais o lucro para ela seria menor (anexo-14 A).

3) Ordens de Troca – Change Orders –

Segundo depoimentos da Petrobrás e da Marítima Engenharia e Petróleo, as mudanças de "Upgrade" do campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1 para o campo de Roncador, obedeceram a sistemáticas não tão bem definidas que deixam margem para manipulações e reivindicações futuras, tais como estão hoje ocorrendo com demandas judiciais entre a Marítima Engenharia e Petróleo e a Petrobrás.

Houveram na P-36 104 modificações, cujo conteúdo das Changes Orders foram solicitadas por esta comissão à Petrobrás, que não colaborou e não entregou as solicitações de forma detalhada.



As Changes Orders são modificações que implicam, mudança de especificações, Ordens de Serviços Aditivos ou Materiais e Equipamentos trocados, acrescidos ou retirados. Todas estas modificações podem implicar, alterações de cláusulas contratuais, modificações de prazo e modificações de preços.

A 1ª change order foi de US\$ 42,972 milhões e foi proposta pelos Eng. José Carlos Fonseca e Luiz Eduardo Carneiro e aprovada na Ata 4156. A 2ª foi de US\$ 12,663 milhões, proposta pelos mesmos e aprovada pela Diretoria Executiva na Ata 4201 (anexo-14 B).

Pela complexidade das modificações, os sistemas de controle da Petrobrás não são suficientes para garantia de que excessos não foram cometidos. Para um bom controle, deveria qualquer modificação ter sido feita com prévia autorização da Petrobrás, inclusive de valores, submetida à Diretoria Executiva, instrumentalizada por meio de aditivo ao contrato, mas o que ocorreu é bem diferente. Modificações foram feitas e estão sendo discutidas até hoje, quanto à necessidade e valores.

Não há metodologia de conferência e não há segurança de que materiais e equipamentos contratados pela Marítima Engenharia e Petróleo não tenham sido superfaturados, nem serviços desnecessários executados. A autonomia exagerada de certos Gerentes pode ter dado margem a operações de compra desnecessárias e a preços aviltados.

Houve omissão da Diretoria Executiva acerca do controle destas modificações.

4) Qualidade de Materiais

Conforme depoimentos colhidos, a Petrobrás aprova tecnicamente fabricantes nacionais porém na época da Petrobras 36 houve uma modificação no serviço de materiais SERMAT, a lista de fornecedores (vendor's list) passava a ser por projeto, e havendo interesse da empresa gerenciadora do projeto no caso a MARITIMA ela poderia pedir inclusão extemporânea de um fornecedor, baseado no seu interesse, ou pela falta de opção de outros fornecedores.. Na vendor's list de fornecedores estrangeiros em principio o procedimento era o mesmo mas a situação era mais facilitada.

A Petrobrás tinha de aprovar a Lista submetida pela Marítima Engenharia e Petróleo. Ocorre que a Marítima Engenharia e Petróleo modificava constantemente para colocar produtos "novos" que diferentemente da vendor's list nacional, os equipamentos não passavam pela cadastro da Petrobras (SEJUR SECAD) com o mesmo rigor, posto que os produtos não precisavam mostrar ISO 9000 e outros padrões de qualidade, produto a produto, equipamento por equipamento. Na lista ocasionando de produtos estrangeiros foram incluídas as famosas válvulas chinesas que não fecharam na ocasião do acidente, fato considerado no relatório como uma das principais causas. Cabe



lembrar a declaração dada a imprensa e ao congresso nacional pelo Presidente da ABIDIB (associação brasileira de fabricantes de maquinas e equipamentos), que criticou este procedimento realçando (anexo-14C) que: A Petrobras tinha aberto uma grave brecha quando para o vendor's list estrangeiro o SERMAT considerava aceitável que o MAIN CONTRACTOR (A MARITIMA) e apenas ela tivesse o ISO 9000. A principal alegação do SERMAT era que caberia a MARITIMA verificar a qualidade dos produtos e equipamentos e serem adquiridos em nome da Petrobras, porque o SERMAT não tinha condição de verificar o ISO 9000 dos produtos estrangeiros. A verdade é que rotineiramente o SERMAT cadastra empresas estrangeiras e para evitar despesas e cronogramas apertados ele costuma terceirizar a inspeção de equipamentos para empresas certificadoras ou verificadoras internacionais como BV Bureau Veritas, ABS american Bureau of Shipment, DNV, Der Norske Veritas, todas multinacionais com filiais no mundo inteiro. Estava aí aberta uma brecha considerável, porque desta forma a Marítima podia comprar estritamente qualquer equipamento, sem consideração da sua qualidade ou tradição de fornecimento , que são dois pilares fundamentais , da boa qualidade das obras offshore onde a redundância dos equipamentos e a qualidade dos equipamentos garantida por especificações rigorosas necessárias a dar garantias para equipamentos que ficam no meio do mar por anos a fio, tratando de produtos extremamente perigosos e afastados de qualquer facilidade logística de intervenção. Não é por acaso que o presidente da ABIDIB na oportunidade demonstrou o perigo desta situação, além de tirar qualquer exigência de qualidade sobre os produtos estrangeiros, os fornecedores nacionais que tinham qualificados a duras penas e com muito custo seus equipamentos na Petrobras , estavam de repente mais caros porque cumprindo com mais requisitos de qualidade.

O SERMAT, na época era chefiado por José Carlos França.

A inclusão desta válvula no "vendor's List" não foi explicada pela Petrobrás e a comprovação desta inclusão identificando os responsáveis poderá atribuir uma boa parte da determinação dos culpados pelo acidente.

Isso ficará mais claro na análise dos relatórios sobre o acidente.

5) Atraso da Plataforma

Como consequência do atraso no processo de conversão e da distância onde estava a plataforma optou-se por um transporte a seco(dry towing) da P-36 do Canadá até o Rio, tendo sido o maior transporte do mundo realizado até hoje.



O transporte a seco teria a vantagem de reduzir o tempo de viagem à metade do transporte molhado (wet towing) bem conveniente em virtude do atraso da Marítima Engenharia e Petróleo e à um custo menor.

É relevante reparar na preocupação de Antonio Carlos Justi defender a Marítima Engenharia e Petróleo. Primeiro ele foi quem coordenou todo o processo de construção e autorizou este transporte (anexo-14D).

Em segundo, através da DIP 0441/1999 do SEGEN (anexo-15) por ele assinado, ele remete as informações para defesa junto ao TCU - Tribunal de Contas da União, acerca do procedimento investigatório, levado à efeito por aquela Corte sobre as denúncias na Imprensa de favorecimento à Marítima Engenharia e Petróleo. Não conhecemos o resultado das citadas investigações, mas ressaltamos que o Sr. Justi, que não mais trabalha na Petrobrás (está empregado atualmente na INFRAERO, para onde levou varios dos seus assessores para evitar uma possível demissão como ALCEU BARROSO e ROBERTO ORZECOWSKY), não quis comparecer a esta comissão para prestar depoimento.

É importante também considerar o histórico do detalhamento dos projetos feitos pela AMEC Process and Energy (projeto de produção) e Noble Danton (projeto naval). O projeto básico foi concluído em junho/97.

Em 05/09/99, segundo relatório do SEGEN na análise da Noble Danton, as principais atividades seriam o Pull-In (sistema de atracagem das linhas flexíveis de produção-risers-) (supervisão e lay-out), análises adicionais no transon de popa atendendo à RINA e estavam ainda sendo desenvolvidos para aprovação final.

Estava ainda sendo feita auditoria de peso, retirada provisória do peso da unidade, rearranjo da amarração e ajustes de lastro.

Estes procedimentos caracterizam não só o atraso, como a responsabilidade das empresas projetistas nas conseqüências do afundamento da P-36.

Todos os transportes foram autorizados e pagos pela Petrobrás e importaram em um custo de US\$ 7,668,847.83. A Petrobrás pagou inclusive o transporte da Itália para o Canadá por uma decisão comercial da Marítima Engenharia e Petróleo.

No depoimento da Audiência Pública o representante da Petrobrás declarou que a razão das trincas passantes encontradas na estrutura da P-36, teriam ocorrido pelo esforço no transporte. Isto demonstra mais uma vez um exemplo das improvisações que foram feitas ao projetar a Petrobras 36 , a Marítima vem conclamando junto com a Petrobras recordes para uma serie de fatos, porem um aprofundamento da analise demonstra que as analises não foram feitas com seriedade pela



Petrobras e que a Marítima sempre que podia procurava reduzir custos para ela, no caso do transporte a seco da plataforma, ninguém fez o cálculo de carga para saber se o maior transporte do mundo até esta data, não prejudicaria a resistência das caixas de flutuação, a Petrobras, AMEC, Noble Danton tinham ferramentas de engenharia para fazer estes cálculos e a Marítima deveria ter um corpo técnico para isto.

Ninguém fez a dimensão de que um transporte desta natureza poderia comprometer a estrutura. Na análise do relatório o tema será novamente abordado.

Quando a "Spirit of Columbus", se deslocou da Itália para o Canadá, o transporte foi feito por rebocadores e não transporte seco. O cuidado pela preservação da estrutura. Por que não tiveram o mesmo cuidado quando ela veio para o Brasil?

6) A Bandeira Italiana

A compra da "Spirit of Columbus", manteve a obrigação da manutenção da Bandeira Italiana. Por conta disso, existiu um subsídio de cerca de US\$ 8 milhões por ano até 2006, que a PETRODEEP iria receber do Governo Italiano, com a concordância da Petrobrás que se obrigou a manter esta Bandeira, que segundo o DIP EP 258/2000 (cópia anexa-16) traria um custo anual a mais para a Petrobrás de US\$ 1,700,000.00 contra US\$ 75,000.00 anuais para outras Bandeiras de conveniências utilizadas pela Petrobrás em outras embarcações.

A Petrobrás manteve a Bandeira Italiana que dava benefícios à Marítima Engenharia e Petróleo e assumiu um custo à maior na sua operação, sem necessidade, mostrando mais uma vez a falta de respeito ao dinheiro público. Sem conseqüências financeiras mais com graves conseqüências operacionais o relatório do Eng. Bellot mencionava que a manutenção da bandeira italiana era uma grave restrição aos procedimentos operacionais da Petrobras a bandeira italiana obrigava o Chefe da plataforma da Petrobras normalmente a maior autoridade da Petrobras a bordo da unidade chamado de CHEPLAT, a ser no caso da Petrobras 36 subordinado a comandante italiano de uma unidade que jamais tinha produzido um barril de petróleo e que não falava português. Alias estranhamente a equipe italiana esta totalmente ausente dos relatórios da operação de resgate da plataforma, a intervenção deles teria mudada alguma coisa. Como podemos ver a Petrobras 36 foi uma grande maquina de produzir dinheiro em vez de petróleo, pelo menos ela foi mais bem sucedida nesta primeira tarefa.



7) Intervenção no Contrato

A Petrobrás foi obrigada a intervir no contrato, devido a incapacidade financeira da Marítima Engenharia e Petróleo de concluir a obra, apesar da tão propalada obtenção de financiamento do Governo de Quebec para a utilização do estaleiro Davie. A Petrobrás passou a pagar semanalmente ao Sindicato dos Trabalhadores, na forma de empréstimo ponte, além de pagar diretamente aos fornecedores. Caso não tivesse feito esta intervenção, o atraso seria maior, comprovando o que todos já sabiam, da incapacidade da Marítima Engenharia e Petróleo de tocar uma obra deste porte. Corria a Petrobras o risco a partir daquele momento de uma penhora a qualquer hora.

Segundo Relatório de Auditoria (Audin R- 3007/99) e a DIP SEGEN 0647/1999 do Eng. Luiz Carneiro, a Petrobrás assumiu as obrigações pelos custos incorridos. Se tivesse conduzido a negociação, desde o início desta forma, talvez os prejuízos aos cofres públicos tivessem sido bem menores.

8) NR 13

Segundo levantamentos, houveram falhas para a implantação da NR13. Tiveram de ser disponibilizados recursos da ordem de US\$ 4 milhões.

O documento da NR 13, cita que foi retirado da negociação da "Spirit of Columbus" equipamentos imprescindíveis, assim considerados pelo EP, listados pelo documento.

O documento fazia menção também que a não realização das atividades referentes à NR 13 antes da ida para a locação final, apresentaria as desvantagens de ter obra simultânea com a operação (implicações em liberação de serviço, questões de segurança, etc), além de custo mais elevado, maior prazo, logística mais complicada, dificuldades ambientais, alojamento e salvatagem (espaço adicional necessária na plataforma) restritos, sendo que como consequência final a plataforma iria para locação final com pendências fundamentais para o EP. Lembramos aí o altíssimo risco de obras em planta de processo em funcionamento, assim como estas obras serem feitas em plantas que se encontram em locais remotos sem esquema de intervenção de emergencia externo à plataforma.

Além disso a alteração do calado de operação da plataforma iria expor a zona de variação da maré, que deveria ser pintada. A referida pintura, assim como a manutenção da



plataforma ficou a cargo da Petrobrás, por força de aditivo contratual firmado com a Marítima Engenharia e Petróleo. A plataforma acabou vindo para o Brasil com essa pendência, solucionada aqui com mais um custo de pintura de US\$ 400 mil, segundo o DIP 0320/1999 do Eng. Justi (cópia em anexo-17), onde ele solicita os recursos.

O Relatório do SEGEN de 1999, já falava que a P-36 iria permanecer ancorada na Baía de Guanabara até abril de 2000 para pintura e comissionamento, atrasando ainda mais o início da produção do Campo de Roncador.

- 9) A Petrobrás cedeu patente de nitrogênios gratuitamente à Marítima Engenharia e Petróleo e comprou sem licitação para utilização no campo de Roncador, valor de cerca de R\$ 13,2 milhões. Comprou também sem licitação tubos da Coflexip, da Marítima Engenharia e Petróleo segundo a DIP 0161/1998 de Irani Carlos Varella foram encomendas altas em benefício da Marítima Engenharia e Petróleo. Convém lembrar a importância no processo de contratação do Sr. Irani Carlos Varella que era na ocasião nada menos que o gerente de produção da Bacia de Campos diretamente subordinado ao Eng. Luiz Eduardo Carneiro.

A Petrobrás contatou também sem licitação a UTL Engenharia S.A. Serviços de preparação, manutenção industrial, e projeto de detalhamento na P-25, P-36 e P-47 por cerca de R\$ 6,6 milhões.

Contratou também sem licitação a DNV para análise do impacto das válvulas de segurança de sub-superfície sobre a confiabilidade dos referidos sistemas.

Por proposta do Eng. Luiz Carneiro, foi contratada a instalação dos risers rígidos (catenary risers), no valor de cerca de US\$ 16 milhões, através de convite internacional para a empresa SONDEN FJELDSKE.

- 10) Depoimento do Engenheiro Rivadávia V. de Freitas Jr.

Em depoimento contundente à esta Comissão o Eng. Rivadávia V. de Freitas Jr., entregou cópia de fax enviado de Quebec em 15/12/97 (cópia em anexo-18) onde levantava pontos graves sobre a P-36 e sugeria recomendações para minimizar o seu impacto. Não sabemos se a Petrobrás adotou ou não as suas recomendações, mas mesmo que tivesse adotado não sanaria de todo os problemas levantados.



O Eng. que pediu para sair do projeto da P-36, onde estava desde Maio de 1996, por não concordar com a maneira como o projeto era conduzido deixou o projeto em Maio de 1998.

Ele levantou, inclusive dúvidas, sobre a pendência de 1000 pontos da plataforma, quando entregue, ou seja não havia condições de operar.

Levantou também que ao depor na Comissão de Sindicância da Petrobrás, encontrou como membro da Comissão o Eng. Cid Valério, que deveria lá estar como depoente e não membro da Comissão, já que era seu Chefe imediato no trabalho da P-36. Esteve envolvido em todo o processo e teria que explicar a situação da sua participação e não pedir explicações a quem quer que seja.

O Eng. Cid Valério, foi indicado pelo Irani Varella, atual Gerente de Segurança e Meio Ambiente, que esteve também envolvido com todo o processo de aceitação da "Spirit of Colombus" em função da sua posição naquele momento. O Eng. Cid Valério era o Gerente Setorial de produção tendo sido demitido em 23/02/01, da P-36 e P-47. Estranhamente 13 dias depois da retirada da bomba do tanque de alívio de gás que provocou o acidente de manutenção.

Segue o descritivo do levantamento do Eng. Rivadávia:

Dentro da Contratação efetuada, a plataforma esta sendo submetida a adaptação para unidade estacionaria de produção(UEP) pela empresa PETROMEC (outra razão social da Marítima), com projeto subcontratado a AMEC (processo) e NOBLE DENTON (naval) (ambas em Londres-UK) e a conversão propriamente dita subcontratada ao estaleiro DAVIE (Levis-CAN).

Esta adaptação, no entanto, diferentemente de outras adaptações efetuadas através de contratos anteriores, contempla basicamente e em linhas gerais, apenas a instalação de uma nova planta de processo com upgrade de alguns sistemas de utilidades e do sistema de ancoragem. Todos os sistemas operacionais existentes, passíveis de aproveitamento para as novas condições de operação e que não sejam objeto de upgrade, serão mantidos no estado, conforme termos do contrato firmado entre as partes. Dentre os sistemas existentes, os listados como "STATUS 1" E "STATUS 2" (neste último as partes não afetadas pelo UPGRADE), conforme listagem anexa, serão deixados na condição "As IS", ou seja, no estado em que se encontram. Trata-se portanto de uma contratação com abordagem diferente das contratações anteriores para conversão de unidades destinadas ao mesmo fim, onde os sistemas existentes e passíveis de aproveitamento passavam por um processo de revisão e manutenção geral para adequação de seus requisitos as



necessidades da PETROBRÁS (sendo designados então como "AS NEW", ou seja, como novos).

Os fatores que levaram a PETROBRÁS a contratar a conversão da P-36 dentro de uma abordagem "AS IS" para alguns sistemas, provavelmente prende-se ao fato de ser a "Spirit of Columbus" uma plataforma que nunca operou e conseqüentemente e supostamente ser uma plataforma nova.

Alguns fatos, no entanto, deverão ser considerados na análise da atual condição dos sistemas e conseqüente adequabilidade aos requisitos PETROBRÁS e seus possíveis impactos futuros na operação da P-36 na Bacia de Campos:

- a. A conclusão da construção da plataforma se deu em 94 (prova final de mar) tendo vários de seus equipamentos sido entregues e montados a partir de 1991.
- b. Apesar de supostamente nova, a manutenção/preservação/conservação dos sistemas existentes passou a ser executada a partir de agosto de 1995 (quando então a plataforma passou oficialmente do estaleiro FINCANTIERI para o armador SANA, permanecendo no porto de Palermo, ITALIA) tendo se restringido ao mínimo necessário, dentro de um orçamento limitado e minimizado em função da saúde financeira da Holding do grupo gestor do investimento (MSR) ter sido fortemente afetada, já desde 1992, pelos resultados negativos decorrentes do insucesso na exploração do Campo de Emerald.
- c. A situação real dos sistemas existentes, em termos de confiabilidade e/ou estado de preservação interna/manutenção preventiva efetuada, é duvidosa, em função de alguns indícios já detectados. Não existe hoje qualquer relatório conclusivo dos sistemas ou equipamentos existentes que tenha sido emitido por técnicos da PETROBRÁS, baseados em análise e inspeção detalhada. Visitas anteriores a contratação da "Spirit of Columbus", por técnicos da PETROBRÁS, além de curta duração, focavam a análise na possibilidade de aproveitamento da unidade para conversão, dentro de uma visão generalista.
- d. A PETROBRÁS assumiu integralmente, dentro das negociações efetuadas para a contratação da unidade, os custos operacionais (aí incluídos os de manutenção) da "Spirit of Columbus" durante o período de 01 de janeiro a 30 de junho de 1997, sem ter a E&P tido a oportunidade/possibilidade de



fiscalizar qualquer dos trabalhos realizados, tanto no ponto de vista operacional quanto de manutenção, tenham sido eles de natureza corretiva, preventiva ou de preservação/conservação

- e. Os sistemas existentes, ainda que funcionais, não necessariamente atendem aos requisitos PETROBRÁS cuja filosofia atual de operação/manutenção objetiva a permanência da unidade por 20 anos na locação, com confiabilidade e eficiência, proporcionando o máximo retorno possível para a PETROBRÁS.

A adequabilidade dos sistemas, considerada a filosofia acima citada, deverá ser investigada. Quanto mais cedo sua execução, maiores serão as chances de minimizarmos os custos de reparos/adaptações/substituições necessárias. Estes custos serão, a grosso modo, pelo menos o dobro caso os trabalhos sejam realizados offshore, já na locação final, sem considerarmos possíveis impactos sobre a continuidade operacional da plataforma e seu nível de produção (lucro cessante).

- f. Nenhum plano mecanizado de manutenção, consistente e com visão de longo prazo, foi elaborado para os sistemas existentes. Havia por parte da MSR plano de executá-lo mas em função dos problemas ocorridos, com conseqüente intenção de venda da plataforma, tal projeto foi abandonado. O plano elaborado e existente limitou-se a controlar manualmente o mínimo de atividades relacionadas a preservação básica (a custos mínimos) dos equipamentos existentes, na tentativa de minimizar sua deterioração.

- g. Com excesso dos sobressalentes fornecidos para comissionamento a época do final de construção da plataforma nenhum sobressalente foi comprado pela MSR, pelos mesmos motivos citados anteriormente. A intenção futura na época, caso operassem a plataforma, seria fazer contratos específicos de fornecimento de sobressalentes, fosse através de contratação do próprio fabricante ou mesmo de serviços especializados. A situação atual é que nem mesmo uma lista de sobressalentes consistente encontra-se disponível. Necessita análise da documentação, elaboração da lista de sobressalentes e início de processos de compra.

- h. A obrigação contratual do estaleiro DAVIE, no que diz respeito aos sistemas existentes designados como STATUS 1 e STATUS 2



(partes não afetadas pelo UPGRADE), será entrega-los de volta a PETROBRÁS da mesma forma como os recebeu da PETROMEC. Ao estaleiro interessa certamente operar o mínimo possível os equipamentos existentes de forma a minimizar a possibilidade de indução de problemas ou reparos, cujo ônus seja passível de imputação ao mesmo. A obrigação contratual de preservação terá enfoque eminentemente de conservação.

Perguntamos o que o gerente de produção da Bacia de Campos o Sr. Irani Carlos Varella, estava fazendo para proteger os interesses da Petrobras, e se preparar a receber um equipamento que iria operar sob a sua responsabilidade. Mais uma vez vemos a preocupação da Marítima de não incorrer em custos adicionais a detrimento das regras básicas de um projeto offshore.

A Petrobrás também não previu o risco fiscal da operação. Em Parecer (cópia anexa-19) da Secretaria Estadual de Fazenda, comprova que o pagamento do ICMS da importação é devido, já que ela ingressou no País sob o Regime de Admissão Temporária, apesar de ter sido negociada como um bem do seu ativo permanente, necessário segundo o estudo de viabilidade técnica, por um período de 20 anos, vida útil presumível do campo a ser explorado.

O fato gerador da cobrança a ser reclamada pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro é o inadimplemento das condições da admissão temporária, de acordo com o termo de responsabilidade assinado pela Petrobrás.

O débito da Petrobrás com ICMS da P-36 será à base de 18% sobre o valor declarado de US\$ 460 milhões, ou seja US\$ 82,8 milhões somado aos acréscimos legais e moratórios, já que ele é declarado vencido desde a data do ingresso da plataforma no País.

O inadimplemento as condições da admissão temporária, deveu-se às falhas operacionais da Petrobrás, constatadas pelos relatórios do afundamento da plataforma P-36.

Muito se estranha o comportamento do ex-Presidente Joel Mendes Rennó, em depoimento à esta comissão que as condições da P-36 não chegaram à Diretoria Executiva. Afinal de contas, não foi a Diretoria Executiva quem aprovou?



ITEM II – ANÁLISE DOS RELATÓRIOS

Chegaram a esta comissão 5 (cinco) relatórios sobre o andamento da P-36, a saber:

- a. Relatório preliminar da Petrobrás
- b. Relatório final da Comissão de Sindicância do acidente com a plataforma P-36.
- c. Relatório da ANP/DPC – Marinha do Brasil
- d. Relatório da AEPET – Associação dos Engenheiros da Petrobrás
- e. Relatório preliminar do CREA-RJ, entregue pelo representante do SINDIPETRO – Sindicato dos Petroleiros.
- f. Análise dos Procedimentos de Salvatagem.
- g. Apurações policiais do acidente
- h. Questionamentos técnicos feitos à Marítima
- i. Conclusões



A) RELATÓRIO PRELIMINAR DA PETROBRÁS(CÓPIA EM ANEXO-20)

- Concluído em 20/04/01, com pouco mais de 30 dias do acidente, o relatório levanta muitas premissas, que serão detalhadas quando do relatório final.

Ao fim traz os seguintes resultados:

1. Houve uma 1ª explosão, provavelmente no 4º nível da coluna de popa-boreste, às 0:22 hs do dia 15/03/01. A explosão deu origem ao início do alagamento da plataforma.
2. Houve uma 2ª explosão causada por hidrocarboneto em popa-boreste, a 0h39min, que teria causado a morte de 11 brigadistas.
3. As explosões não causaram a ruptura do casco do Pontoon (longarinas) e/ou da coluna. O alagamento foi provocado por rompimento de tubulações e outros no interior da coluna de popa-boreste. Foram infrutíferas as ações para controle do alagamento.
4. Não havia ainda sido concluída a análise da documentação referente ao projeto.
5. A presença de tanques interligados ao processo no interior da coluna é um aspecto relevante que exige reconsideração dos riscos operacionais envolvidos.
6. Descartou-se a hipótese de abalroamento.
7. A pressurização do sistema de Ventilação Atmosférica era até naquele momento uma hipótese pouco provável como causa do acidente.



8. A solução adotada da criação de uma Ventilação Alternativa para contornar o problema do entupimento do abafador de chamas d Ventilação Atmosférica era até aquele momento uma hipótese pouco provável como fator contribuinte do acidente.

Trouxe no bojo dos resultados, as seguintes recomendações:

1. Continuar estudos no sentido de se determinar os mecanismos da 1ª explosão.
2. Continuar estudos no sentido de se determinar o local mais provável e os mecanismos da 2ª explosão.
3. Aprofundar as investigações sobre a mecânica do alagamento e o controle da estabilidade durante a emergência.
4. Continuar e aprofundar a análise do projeto
5. "A despeito de ser prática aceita na indústria de petróleo, a comissão recomenda que seja tomada a decisão gerencial de não utilização nos projetos futuros de tanques ou vasos no interior de colunas ou pontoons, que estejam interligados ao processo. Para as unidades atuais que possuam vasos ou tanques nas colunas ou pontoons interligados ao processo, recomendamos que a Cia. Efetue uma reanálise de seus projetos quanto ao risco operacional". (anexo-20 A – DIP 120/01).
6. Aprofundar estudos das causas da pressurização do sistema de Vent Atmosférico.

Todos os pontos levantados e muitos outros serão abordados, quando da análise dos outros relatórios a seguir.

B) RELATÓRIO FINAL DA COMISSÃO DE SINDICÂNCIA DO ACIDENTE COM A PLATAFORMA P-36.(CÓPIA EM ANEXO-21)



Pontos relevantes do Relatório:

1. Existência de trincas no Tanque de Drenagem
A existência de trincas pode ser ou por utilização de material de má qualidade, já que a unidade não tinha ainda um ano de pronta ou a versão apresentada pela Petrobrás de que o transporte a seco provocou um desgaste na estrutura, causando as trincas.
2. Houve o rompimento do tanque, que estava com trincas. A colocação de tanque de drenagem de gás de petróleo altamente inflamável dentro de uma coluna que leva outros equipamentos e de uma aberração sem precedentes e é abusiva a afirmação do relatório da Petrobras que diz que é uma pratica corrente na industria de petróleo a colocação de tanque de drenagem de gás na coluna, pela confirmação do Fernando Siqueira presidente da AEPET, associação dos engenheiros da Petrobras esta pratica somente foi feita uma vez no exterior para ser imediatamente abandonada, mais uma vez estávamos perante uma situação combinada entre o imprevisto e o desejo da Marítima de não gastar modificando o projeto original naquilo que era lump sum para ela (preço fechado) que não poderia se transformar em Changes Orders. Alias isto era a situação de todos os equipamentos descritos pelo Sr. Rivadávia que permaneceram como foram recebidos da plataforma, a ponto de constar no contrato entre a SANA e a Marítima como devendo ser aceito pelo comprador sem poder reclamar posteriormente , dando quitação de reclamações futuras no ato da assinatura do contrato
3. Havia ausência de sensores de gás. Foi constatada a saturação de gás sem alarme – O Sr. German EFREMOVITCH, disse em seu depoimento que havia sensores de gás. Infelizmente não havia, o que poderia ter evitado as mortes.
A ausência dos sensores é uma falha de projeto inaceitável, além de uma falha de controle da Petrobrás que permitiu isso. Conjuntamente com a ausência de sensores de gás na coluna não havia interfone de comunicação com a central de comando da plataforma, nem a brigada de incêndio estava equipada com lanternas anti deflagrantes, o seja equipamentos elétricos cujos contatos que poder faiscar são blindados. Provavelmente , eu diria com certeza foi uma faísca de um lanterna que provocou a primeira explosão
Segundo o relatório, só havia sensores de gás no convés, onde o gás foi detectado e onde passava um cabo de alimentação para a Petrobras 47 representando grande perigo de outra explosão alem de ser de um amadorismo incrível, por se tratar de um cabo de alta tensão no chão da plataforma.
4. Houve uma falta de pressão no anel de água de combate à incêndio, devido a falta de pressão do sistema principal.



auxiliado normalmente pelo sistema de bombas da plataforma que fica nas pernas transversais pontoons) e que de fato pelo afundamento não podia nem bombear água para o sistema de incêndio nem bombear a água que estava entrando na plataforma. Um sistema auxiliar de bombeamento só fez bombear ao contrario, alagando mais a plataforma..

5. Não havia água pressurizada nos hidrantes um verdadeiro absurdo. É como o extintor do seu carro somente funcionar com pressão dada pelo motor, mais o motor está pegando fogo junto com o carro e não pode alimentar o extintor de incêndio. Assim o combate a incêndio da plataforma somente poderia ser feito com a plataforma funcionando sem problema, o que é uma piada. Para quem não conhece uma plataforma , elas mais se parecem com estações orbitais não 'so pela variedade da tecnologia embarcada , mais também pelo fato que não há um metro quadrado que seja livre de aproveitamento e cheio de equipamentos. Isto significa que em caso de incêndio, imediatamente algum tipo de equipamento e imediatamente atingido.
6. Faltou dispersar o gás e paralisar as atividades na unidade para não haver faísca. As ventilações da coluna onde se encontrava o tanque de drenagem de gás era ventilada com ventilação natural e os tais vent (portas de ventilação) estavam em posição normal fechadas para não entrar água do mar em caso de mar agitado com ondas
7. A existência de válvulas de admissão de água abertas, um verdadeiro absurdo.
8. A geração principal não tinha circuitos independentes, o que acabou provocando uma pane elétrica geral, em todos os outros projetos da Petrobras é uma norma os circuitos tanto de compressão de gás como elétricos serem independentes para a plataforma nunca parar.
9. Não tinha "Back-Up" (sistema redundante de controle). O sistema geral de controle entrou em pane (ecos) e decidiu-se pelo abandono total da plataforma por falta de controle.
10. Os sistemas navais da plataforma não eram apropriados, tanto que a Petrobrás estava providenciando a substituição dos atuadores. Não houve fiscalização rigorosa das condições, já que era uma embarcação que ficou 8 (oito) anos parada.
11. A extensão do convés, a retirada dos propulsores e das hélices, visando a acomodar a planta de processo para o campo de Roncador, podem ter comprometida a segurança da plataforma.



12. Foi feita uma importante mudança estrutural, com o "Caisson" central, originalmente vazado e que passou a contribuir para a flutuabilidade após as modificações da unidade. Os cabos de transmissão ficaram no convés, onde não era o mais seguro.
13. Cada submarino continha, além de tanques, estruturais, de lastro e de armazenamento de óleo diesel e água industrial, a casa de bombas para o sistema de lastro e água do mar de serviço, o sistema de esgotamento de inundação, dois conjuntos de injeção de água em poços e as salas dos propulsores. Além disso existia todo um conjunto de tubulações para possibilitar manobras diversas de lastreamento, movimentação de combustível e ventilação. Era uma configuração muito arriscada.
14. Situa-se no convés o sistema de geração principal de energia e de exportação de energia elétrica para o FSO. P-47.
15. O sistema de drenagem de emergência era constituído por 2 tanques de 450 m³ cada, localizados no 4º nível das colunas de popa da unidade, um em bombordo e o outro em boreste. Esses tanques, denominados tanques de drenagem de emergência (TDE) tiveram como finalidade básica receber o petróleo da planta de processo numa operação de manutenção de algum vaso ou na ocorrência de uma situação de emergência. Eles também recebiam os gases não queimados do Flair (queimador de plataforma). A configuração do flair da plataforma era de tal forma, vertical, que tinha muita sobre pressão natural de retorno. Este flair vertical que apresentou varias ocorrências de entupimento por sujeiras corriqueiras do gás natural, quando se entupia dava forte refluxo de pressão nos TDE, no data do acidente estava sendo esperado peças de reparo para trocar partes da extremidade do flair que estava em péssimo estado. Esta situação por si só também representava um perigo. Não lembramos de registro ou de testemunho de flair vertical, todos os flairs da Petrobras são inclinados para suportar variações de pressão com pequenos refluxos para os TDE, e evitar entupimento. Os TDE eram interligados à planta de processo e ao Caisson de produção (tanque de descarte de resíduos) da plataforma, por meio de duas linhas: uma para a entrada de líquidos no TDE, a qual possuía uma válvula de bloqueio e uma outra para descarga, que possuía 1 (uma) bomba de recalque e 2 (duas) válvulas de bloqueio.

Durante operação normal, as válvulas da linha de descarga de cada TDE permaneciam fechadas, enquanto a da linha de entrada ficava aberta. As válvulas do Header e do Caisson eram normalmente fechadas. Caso houvesse necessidade de drenar hidrocarbonetos da planta para os TDES, abria-se a válvula do



Header e o fluxo se estabelecia naturalmente, devido à diferença de pressão.

Para esgotar um dos TDES era necessário abrir suas válvulas de descarga, fechar a de entrada, fechar todas as válvulas do outro TDE e, após alinhar o fluxo para o Caisson de produção ou para a planta de processo, ligar a bomba de recalque. Era uma configuração de emergência errada.

16. O relatório fala de operações antecedentes tais como a retirada da bomba do tanque de drenagem de emergência de boreste para reparos (mais de 45 dias), sucção de descarga da bomba raqueteadas. O projeto não previu Back-Up das bombas. Relata também o início da troca dos atuadores eletro-hidráulicos das caixas de mar das bombas de água salgada e sistema de lastro.

17. Relata também a abertura do tanque de lastro 26S e o void 61S, ambos com acesso pela sala de bombas de popa-boreste, visando inspeção do reparo das trincas no dia seguinte. A ventilação é feita pelo sistema normal da coluna popa-boreste da plataforma.

18. O TDE não agüentou o volume recebido, tendo tido uma provável sobre pressurização com uma mistura de água, óleo e gás, provocando o seu rompimento mecânico, liberando fluídos em seu interior para o ambiente (óleo, gás e água).

19. Através de uma configuração errada, a ruptura do anel de incêndio provocou a perda de pressão no mesmo, colocando a plataforma em Fire Mode, com entrada automática em operação das bombas de água salgada. Como consequência, iniciou-se o alagamento, em escala acentuada, do 4º nível da coluna e de ambientes situados abaixo, em virtude do volume de água movimentada pelas bombas de captação de água do mar e pelo inventário existente dentro do anel de distribuição do sistema, acionando os alarmes de alagamento.

20. Em virtude dos danos nos tanques, o gás vazado no interior da coluna, atingiu o convés principal da unidade. Não havia sensor de gás na coluna.

21. A bomba de recalque levou 54 minutos para ser acionada (conforme relatório da ANP), pois estavam tentando aciona-la através da sala de controle central da plataforma no computador da qual constava um ícone de acionamento de bomba, mais não estava conectado com um comando automático, conforme dizia o manual de operações da Petrobras, não tendo êxito na operação, já que a bomba só podia ser ligada através do comando local, situação prevista nos manuais de operação da plataforma, segundo a Petrobrás.

22. Por algum problema não identificado, a válvula de bloqueio da entrada do tanque de boreste permitiu a passagem dos fluídos para o



interior do tanque, que encontrava-se com sua linha de vent bloqueada. Uma vazão de 20% da capacidade de escoamento da válvula teria sido admitida no tanque entre o início da operação e a provável ruptura mecânica do mesmo.

A sobre pressurização do tanque provocaria uma deformação em sua casca interna de 1 (um) metro, aproximadamente, o que o levaria a provocar danos nas tubulações adjacentes (ventilação, suspiros de tanques, tubulação de água do mar de serviço e ramal da rede de incêndio), com a subsequente elevação da pressão, o tanque rompeu liberando os fluídos e gases para o ambiente.

23. A evacuação da unidade, através de cestas de transbordo, além da falha do sistema elétrico obrigou a execução de manobras de emergência de forma a permitir a alimentação elétrica do guindaste do bombordo. Este sistema arcaico, fez com que levassem 2hs e 30 min, para evacuarem 138 pessoas.

24. Houve shut down da plataforma, que segundo depoimentos colhidos na comissão, eram freqüentes, Dando demonstração que a unidade não estava ainda totalmente apta a produzir.

25. Não existia tripulante italiano na Brigada de Incêndio. Relatos dos tripulantes deram conta que dois tanques (26Se 61S) junto à coluna tinham sido abertos para inspeção, ficaram abertos e foram alagados. Por volta das 04hs e 30min ocorreu pane geral do sistema de controle perdendo-se a capacidade de monitoração e operação remota dos equipamentos e sistemas da plataforma.

26. Na investigação das causas do alagamento e naufrágio detectou-se que o 1º evento ocorreu no 4º nível da coluna de popa-boreste, o TDE rompeu e juntamente com ele foram também rompidas as tubulações de água do mar de serviço, ramal do anel de incêndio e o suspiro do tanque 26S, que encontravam-se contíguos ao tanque de drenagem de emergência.

Além disso, os tanques 26S e 61S encontravam-se abertos para inspeção. Como suas portas de visita comunicavam-se com a sala de bombas, foram também atingidas pelo alagamento.

Após aproximadamente 7 (sete) minutos do primeiro evento o nível de água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse e as válvulas do circuito de ligação da caixa de mar permanecessem abertas.

Ressalta-se que essas válvulas eram do tipo Fail-Safe (ao falharem elas se fechariam automaticamente).

27. O Relatório conclui pelas causas dos acidentes:



- a) Ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de boreste associada ao raqueteamento do vent e ausência de raquete na válvula de admissão, ocasionando sobre pressurização e rompimento do TDE.
- b) Alinhamento do TDE de bombordo para o Header de produção em vez de para o Caisson de produção, permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de boreste.
- c) Demora na partida da bomba de drenagem do TDE de bombordo, permitindo fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora.
- d) Falha nos atuadores no fechamento dos dampers estanques da ventilação, permitindo comunicação dos compartimentos habitáveis da coluna e do submarino (Pontoon).
- e) Abertura do tanque 26S e do void 61S para inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingências, aumentando o volume alagável.
- f) Existência de duas bombas de água salgada em manutenção sem medidas contingências ou seja sem back up o que é um absurdo visto a grande importância de uma bomba em uma unidade marítima, e o pequeno custo dela dentro do contexto de um projeto deste., reduzindo as margens de manobras emergenciais.
- g) Procedimento e treinamento deficientes para situações de emergência no controle de estabilidade e lastro.

As conseqüências de análise do Relatório da Petrobrás, dão conta de que erros de operação, manutenção e projeto ocorreram, além da utilização de materiais indevidos, sistemas arcaicos de segurança e falta de treinamento adequado da tripulação.

A responsabilidade é claramente definida para a Petrobrás e para a Marítima Engenharia e Petróleo.



C) ANÁLISE DO RELATÓRIO DA ANP/DPC(CÓPIA EM ANEXO-22)

Os principais pontos levantados pelo Relatório da ANP/DPC, foram:

1. Presença de água contaminada no tanque de drenagem de emergência, da coluna de popa bombordo.
2. As dificuldades operacionais para a partida da bomba de esgotamento desse tanque permitiram que houvesse fluxo reverso de óleo e gás pelas linhas de escoamento dos tanques e sua entrada no outro tanque.
3. A água bombeada passou a entrar no tanque de popa boreste. A pressurização contínua deste tanque levou a seu rompimento mecânico cerca de duas horas após o início da operação de esgotamento do outro tanque caracterizando o evento relatado como sendo a primeira explosão, ocorrido às 04hs e 22min do dia 15 de março de 2001.
4. Cerca de 20 minutos após o rompimento do tanque, houve a explosão do gás que atingira a área do convés do tank top e segundo convés junto à coluna. Estava assim caracterizado o evento relatado como a ocorrência da segunda explosão, quando foram vitimadas e mortas onze pessoas da Brigada de Incêndio da plataforma.
5. Caracterizada falha mecânica, pois o colapso mecânico do TDE da popa boreste, seguido imediatamente pelo rompimento da linha de recalque de água salgada que passava pelo quarto nível, iniciou o alagamento da coluna. A migração de água para a parte inferior se deu quando a água no compartimento do quarto nível atingiu os dampers do sistema de ventilação que deveriam fechar automaticamente, porém devido a falha no funcionamento de seus atuadores, permitiram a passagem de fluídos.
6. Havia problema estrutural nas trincas das caixas de estabilidade.
7. A quantidade de líquido no interior da coluna e em parte do flutuador provocou o adernamento da plataforma que foi intensificado com a progressão da água para o tanque de lastro da coluna de popa boreste.
8. Elevado tempo na evacuação de 138 pessoas (2h e 30 min).
9. A não observação de estanqueidade e compartimentagem em áreas críticas para a preservação da estabilidade da unidade.



10. À pág.5 do Relatório, o parágrafo mais contudente:

“ A análise efetuada pela Comissão de Investigação ANP/DNC permitiu constatar deficiências no sistema de gestão operacional das atividades marítimas de petróleo e gás natural da Petrobrás, na condução das atividades específicas à plataforma P-36, caracterizadas por não conformidades identificadas quanto a procedimentos regulamentares de operação e manutenção. Além disso, os planos de contingência para acidentes de grande proporção e os esquemas de resposta a emergência de grande risco necessitam ser imediatamente aprimorados, bem como a revisão de critérios de projetos de engenharia em unidades flutuantes de produção para assegurar maior proteção intrínseca”,
ou seja, houve clara deficiência de gestão na condução das atividades da P-36, além de um plano de contingência desastroso, além de erros de projetos.

11. O contingente embarcado era composto de 175 pessoas, sendo 85 tripulantes. O restante encontrava-se a bordo para executar atividades de comissionamento e manutenção de vários sistemas da plataforma.

Ou seja, a plataforma tinha muitas pendências, Demonstrando que ainda não estava totalmente pronta, nem apta a produzir. O excesso de itens em manutenção, Demonstrando a falta de cuidado na aceitação da plataforma.

12. As informações sobre sondagens volumétricas dos tanques de drenagem de emergência contidas no livro de registro de lastro demonstram que havia freqüente movimentação de água contaminada com resíduos oleosos nesses tanques.

13. “A principal não conformidade identificada diz respeito ao armazenamento de grande quantidade de água contaminada nos tanques de drenagem de emergência durante parte considerável do período em que a plataforma esteve em produção, contrariando o manual de operações da planta de processo da plataforma (Operating Manual-Process-ET 3010.38-1200-941-AMK-924 e DE-3010.38-5336-943-AMK-033). De acordo com esse manual, a condição desses tanques em



operação normal é permanecer isolados, só devendo ser utilizados para o esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior”.

14. A bomba de esgotamento do tanque de drenagem de emergência de popa boreste foi retirada para reparo no dia 10 de fevereiro quando parte considerável da capacidade do tanque estava preenchida com água contaminada, não tendo mais retornado a operação.

15. O isolamento da linha de suspiro alterou as características de projeto do tanque. Ficou sujeito a ser indevidamente pressurizado.

O fato da sua linha de admissão não ter sido também isolada, caracteriza uma não conformidade.

16. “Houve dificuldades operacionais para dar partida na bomba de esgotamento, o que só veio a ocorrer 54 minutos após o início da operação. Durante esse período ocorreu fluxo reverso de hidrocarbonetos para as linhas de escoamento dos tanques de drenagem de emergência”.

Ou seja a bomba quebrada fez o petróleo entrar ao contrário.

17. À PAG.11:
“A opção de retirar água do tanque via manifold de produção contrariou requisitos operacionais prescritos no manual de operações da planta de processo da plataforma (ET-3010-38-1200-941-AMK-924).

18. Foram também identificadas as seguintes não conformidades quanto a procedimentos regulamentares de operação e manutenção.

- a. Operação realizada sem a supervisão do Coordenador da Plataforma ou do supervisor de produção.
- b. Falha mecânica ou fechamento incompleto da válvula de admissão do tanque de boreste.



- c. Houve também a vulnerabilidade do “Esquema de Ligação dos Tanques de Drenagem de Emergência com o manifold de produção por não apresentar nenhuma proteção adicional ou redundância no caso de falha simples de uma das válvulas de admissão dos tanques.
19. O tanque se rompeu, quando atingiu a pressão de cerca de 10 bar, relatada por equipe técnica da Petrobrás como sendo sua pressão de ruptura, liberando água, óleo e gás para o interior da coluna. Houve também rompimento de linhas de suspiro atmosférico de tanques localizados abaixo do terceiro nível da coluna.
20. Só havia sensores no convés principal, não havendo sensores nas colunas, erro grave de projeto.
21. À PAG.13:
“Como as áreas do 3º e 4º níveis não foram classificadas como zona de risco, conforme demonstrado nos desenhos de engenharia DE-3010-38-5400-947-AMK-120 Ver.B e DE-3010-38-1200-200-AMK-008 Ver.F. O gás liberado após o rompimento não foi imediatamente detectado no compartimento do tanque. Pela mesma razão, os hidrocarbonetos não foram contidos nessa área por não haver dispositivos adequados de contenção e equipamentos à prova de explosão”.
Foi caracterizado como uma não conformidade a inadequação da classificação da área em torno do tanque de drenagem de emergência.
22. Quanto à segunda explosão:
“A escotilha de acesso do 3º para o 4º nível foi aberta para vistoria dos compartimentos inferiores, tendo sido constatada presença de névoa branca sem calor e chama, sendo a inspeção prejudicada pela falta de iluminação na área. A abertura dessa escotilha permitiu o escapamento de gás para os conveses superiores pelo interior da coluna. O fluxo ascendente de gás pela coluna também se deu pelas linhas de suspiro e ventilação rompidas.
Cabe ressaltar que o sistema de ventilação da coluna foi automaticamente interrompido devido ao alarme de gás no convés principal. Os dampers de ventilação que intercomunicam os compartimentos da coluna não fecharam automaticamente como projetado.



23. Como após a segunda explosão, o sistema de geração elétrica principal da plataforma foi automaticamente desligado e o sistema de geração de emergência entrou automaticamente em funcionamento.
Foi identificado como não conformidade o sistema de comunicação e coordenação deficientes entre a equipe de resposta à emergência e o comando da plataforma.
24. Foram ainda detectadas as seguintes não conformidades:
- a. Falha no funcionamento dos dampers do sistema de ventilação da coluna, decorrente de defeito em seus atuadores eletro-hidráulicos.
 - b. Elipses de acesso ao tanque de lastro de popa boreste e à caixa de estabilidade contígua mantidas abertas por tempo além do necessário à realização de inspeção e reparo, alterando a compartilhagem da plataforma considerada nos estudos de estabilidade intacta e em avaria, contrariando os procedimentos do manual de operação-Item Casco e Estrutura-Estanqueidade à água.
 - c. Ineficácia das ações para conter o alagamento na coluna avariada, efetuar o seu desligamento ou promover a movimentação de água de lastro entre colunas não avariadas.
 - d. Coordenação e treinamento deficientes de pessoal nas ações de controle de estabilidade em emergência.
 - e. Existência de duas bombas de recalque de água salgada fora da operação por problemas de manutenção.
 - f. A manutenção do tanque de lastro e caixa de estabilidade abertos em desacordo com o Manual de Operação (MA-3010-38-1320-915-NBO-909-01)- Item de estabilidade em avaria, constituindo causa determinante para o naufrágio.
25. Embora não possa ser caracterizada como uma não conformidade, a utilização do sistema Fail Safe para a válvula da caixa do mar impossibilitou qualquer atuação do operador no sentido de modificar seu estado após a falha, uma vez que o sistema



não dispunha de alternativas que permitissem contornar a restrição imposta.

26. As conclusões da PAG.22, dizem que as operações efetuadas em desacordo com os manuais da plataforma e que estão criticamente relacionadas com o acidente:

- Movimentação freqüente de água contaminada com resíduos oleosos nos tanques de drenagem de emergência
- Isolamento da linha de suspiro do TDE de popa boreste.
- Operação de esgotamento do tanque de drenagem de emergência de popa bombordo via manifold de produção.
- Permanência de elipses abertas de acesso ao tanque de lastro de popa boreste e caixa de estabilidade contígua.

No que diz respeito a procedimentos de manutenção a falha no fechamento dos dampers do sistema de ventilação da coluna de popa boreste caracterizou-se como uma não conformidade crítica por impossibilitar o isolamento de áreas estanques.

A análise da documentação de engenharia disponível permitiu identificar como crítica a inadequação da área de risco em torno dos tanques de drenagem de emergência. As classificadoras ABS e RINA foram falhas ao aceitar isto.

Houve falhas no esquema operacional de controle de estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria.

O quadro delineado evidencia deficiências no sistema de gestão operacional das atividades marítimas de petróleo e gás natural da Petrobrás na condução das atividades específicas à plataforma P-36.

Conclui também que a Petrobrás deve efetuar a revisão de regras e procedimentos aplicáveis a projetos de forma a assegurar proteção intrínseca de sistemas e componentes críticos de unidades marítimas.

Critica as ações simultâneas de comissionamento, manutenção e operação. Não é possível fazer instalação e produção ao mesmo tempo.

Critica também o gerenciamento de projetos, solicitando que sejam implementadas regras e procedimentos para compatibilizar sistemas originais e as alterações de projeto de modo a garantir a segurança operacional e a



proteção ambiental. No caso da P-36 a conversão não foi compatível com o projeto original.

Sugere também a conveniência de antecipar a adoção do código internacional de gerenciamento de segurança aprovado pela Resolução A 741 (18) da Organização Marítima Internacional, o que não entendemos o motivo da Petrobrás não ter adotado antes.

O Relatório da ANP/DPC, de forma mais precisa e contundente lista os problemas de projeto, execução do projeto de manutenção e de operação, além de mostrar que a plataforma P-36, não estava pronta, devido ao comissionamento simultâneo à produção, além da manutenção em equipamentos com funcionamento deficientes.

Os responsáveis segundo se conclui do Relatório, são a Marítima Engenharia e Petróleo, a Petrobrás, além dos projetistas, isto sem excluir a classificadora RINA e ABS que aceitaram condições de risco, mas a maior responsabilidade coube a Marítima Engenharia e Petróleo.



D) RELATÓRIO DA AEPET (CÓPIA EM ANEXO-23)

A AEPET – Associação dos Engenheiros da Petrobrás, enviou em 20/08 o Ofício 136 contendo a sua análise preliminar.

Dentro da sua análise o relatório da Petrobrás não explicita erros de projeto de detalhamento e os erros de fabricação e montagem, executados sob a sua Gerência por empresas da Marítima Engenharia e Petróleo.

A AEPET mostra preocupações com o curto tempo do trabalho da Comissão devido a complexidade do acidente e levanta a hipótese de sabotagem, dentre as causas do acidente.

O relatório da AEPET analisa pontos específicos, tais como:

1. "Ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de boreste associada ao raqueteamento do "Vent" e ausência de raquete na válvula de admissão, ocasionando sobre pressurização e rompimento do TDE".

Relata que a razão foi a entrada de água no tanque através de falha do projeto de detalhamento ou de manutenção que gerou a falha de operação. O raqueteamento do "Vent" poderia até ser feito, desde que, juntamente com o raqueteamento da válvula de admissão do TDE. Esta solução deveria ser temporária e corrigida no menor prazo possível.

As causas são ou a falha da válvula ou a falha da manutenção.

O relatório da Petrobrás informa que o nível era medido e não sinalizava variação para mais, sendo uma operação envolvendo vários requisitos de segurança. Como explicar que depois de uma hora de alinhamento com a planta de processo não se tenha verificado o nível dos dois tanques ?

2. "Alinhamento do TDE de bombordo para o "Header" de produção em vez de para o "Caisson" de produção,



permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de boreste”.

Este item, segundo a AEPET está impreciso, embutindo erros graves do projeto de detalhamento principalmente da filosofia da segurança

Os dois TDES são tanques usados na manutenção da planta e jamais poderiam ser alinhados com a planta de produção em operação.

Deveriam ser previstos intertravamentos que impedissem erros de operação como os cometidos.

Mais grave se torna o caso, porque os tanques eram embutidos na coluna da plataforma, o que requeria uma atenção redobrada na filosofia de sua proteção”.

3. “A demora na partida da bomba de drenagem do TDE de bombordo, permitindo fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora”.

A AEPET considera este item intrigante. Como explicar que, após um ano, o operador que já executava essa operação outras vezes ficasse 54 minutos tentando acionar a bomba remotamente, alinhando a planta de processo com os 2 tanques e, posteriormente, a bomba com o tanque de boreste sendo um deles por falha na válvula, quando nenhum deles era projetado para suportar estes níveis de pressão ?

4. “Falha dos atuadores no fechamento dos “dampers” estanques da ventilação...”

A análise relata que esta passagem de água pode ter sido uma das causas do insucesso da injeção de nitrogênio ou ar comprimido, na tentativa de resgate”.

5. “Abertura do tanque 26S e do void 61S para inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingências, aumentando o volume alagável”.

- A análise coloca como falha de manutenção.

6. Existência de duas bombas de água do mar em manutenção sem medidas contingências, reduzindo as margens de manobra emergenciais.

- Outro problema de manutenção o relatório da Petrobrás menciona que a ausência dessas bombas reduziu as margens de manobra de contingências.

Com o rompimento das linhas de incêndio (hidrantes na coluna) e as de captação de água de operação com as explosões, a AEPET acredita que as bombas bombearam água para o 1º piso até que a queda geral do sistema elétrico as desligasse, aumentando a velocidade de afundamento da plataforma.



7. Procedimento e Treinamento Deficientes

- A análise fala que não houve treinamento adequado.

8. Outras Falhas de Projeto de Construção

- A caixa de estabilidade (Stability Box) era horizontal e não vertical além de não ser compartimento. Qualquer avaria resultaria em perda da sua função de adicionar flutuação em 100% de sua capacidade de uma vez. A compartimentação de caixas de flutuabilidade é um procedimento elementar.
- Tanto a caixa de estabilidade de bombordo como a de boreste apresentavam trincas passantes – injustificáveis com apenas um ano de operação – mostrando falha de construção. Para reparo das trincas foram abertas as janelas de visita e assim deixadas, o que colaborou para o afundamento.
- Os TDE's ligados à planta fisicamente, eram embutidos nas respectivas pernas, o que foi fatal na explosão do de boreste:
- A entrada indevida de líquidos no tanque de descarte de emergência de boreste obrigou o seu raqueteamento. O TDE não podia ter esta falha de detalhamento e construção.
- O fato de a torre de perfuração ser estrutural com o convés obrigou a sua transformação em queimador, o que ocupou uma área nobre do convés, requerendo uma ampliação maior que o desejável para a instalação das demais facilidades de produção e operação. A propósito a "Spirit of Columbus" havia sido rejeitada em 1989 por técnicos da Petrobrás.
- A rede de incêndio, operada por queda de pressão, não tinha seletividade. Ao se romper a linha que alimentava os hidrantes, as bombas entraram jogando 1.500 m³ de água no interior da perna, dificultando a recuperação da flutuação. Um defeito em qualquer ponto de linha de incêndio poderia na operação normal, acionar a rede de incêndio de forma inadequada dando um banho de água salgada na planta de processo.
- A filosofia de segurança no projeto de detalhamento mostrou-se inadequada. As variáveis



mais importantes do processo foram inibidas por informações menos importantes, levando, no momento mais crucial do problema, à inoperância do sistema de controle e à necessidade de os operadores intervirem manualmente.

A análise da AEPET termina com os mesmos pontos, ou seja, falha de projeto, falha do detalhamento do projeto, falha de operação e falha de manutenção, levantando ainda hipótese, não comprovada, de sabotagem.

E – RELATORIO PRELIMINAR DO CREA-RJ, ENTREGUE PELO REPRESENTANTE DO SINDICATO DOS PETROLEIROS JORGE EDUARDO NASCIMENTO (CÓPIA EM ANEXO-24)

O Relatório começa historiando a P-36:

A plataforma P-36 foi adquirida pela Petróleo Brasileiro S/A – Petrobrás, por contrato de afretamento, por 12 anos, com a opção de compra já exercida no início do contrato. O estaleiro construtor da plataforma foi um afiliado da empresa italiana Fincantiere, a Seste Cantiere Navale e a obra foi concluída em 1994, em Palermo, na Itália.

A plataforma foi inicialmente projetada para ser uma unidade de perfuração, mas posteriormente, foi modificada para operar como plataforma de produção. Estas adaptações foram realizadas sob a responsabilidade da empresa Marítima Engenharia e Petróleo .. Neste momento, foram contratadas as empresas AMEC Process and Energy, responsável pelo projeto de engenharia básica e pelo detalhamento da planta de processo, o projeto naval ficou a cargo da Noble Danton e a Davie Industries, de Quebec, Canadá, foi a responsável pelas atividades de desmontagem e montagem. Todas as modificações foram gerenciadas pela empresa PETROMEC, criada pela Marítima Engenharia e Petróleo., inclusive a ampliação de sua capacidade de processo de óleo e gás, pois a plataforma de produção de petróleo P-36, estava



prevista inicialmente para operar no campo de Marlim com capacidade menor..

Um fato importante é que durante o empreendimento de modificação da unidade, feito em Quebec, no Canadá, o estaleiro Davie entrou em concordata. A Petrobrás, a PETROMEC e a Davie, com envolvimento do sindicato local, acertaram então uma antecipação do fim das obras. Desta forma ficou aprovado uma extensão dos trabalhos aos sábados, feriados e férias de julho de 1997, o que por fim resultou numa redução em 34 dias no cronograma original do empreendimento de modificação da plataforma.

A plataforma foi classificada pelas entidades classificadoras RINA (Registro Italiano Navale) e ABS (American Bureau of Shipping).

Ele apresenta como conclusões:

1. Que houve falhas no projeto, na construção e na montagem da Plataforma P-36, o que está confirmado pelos documentos analisados, depoimentos realizados e relatos à esta Comissão por vários profissionais;
2. Que houve falhas do Gerenciamento de Riscos da empresa, quanto aos acidentes críticos ocorridos antes, durante e após o acidente, como por exemplo a recomendação de parada de produção da Plataforma, conforme o boletim de operações da P-36, três dias antes do acidente, para troca de equipamento;
3. Que houve falhas nos procedimentos de certificação da P-36, pois, este é o terceiro grande acidente "certificado", desde de janeiro de 2000, nas instalações da Petrobrás;
4. Que houve falhas Gerenciais envolvendo também a área de Segurança Industrial e Recursos Humanos, devido a acelerada redução de pessoal, falta de treinamento com o elevado aumento de terceirização;
5. Que houve responsabilidades da atual direção da Petrobrás e da anterior, com Engenheiro Joel Mendes Rennó e seus respectivos diretores, principalmente das áreas de Exploração & Produção e Engenharia, por falhas de gerenciamento. O que aconteceu desde a escolha da empresa Marítima



Engenharia e Petróleo . Para construção da P-36 até os eventos antes, durante e após o acidente;

6. Que houve responsabilidades da direção da Agência Nacional de Petróleo – ANP – em especial, do Engenheiro David Zylbersztajn, por não fiscalizar as operações da P-36, conforme o Art.44 da Lei nº 9478/97, da Lei do Petróleo, que diz “O contrato estabelecerá que o concessionário estará obrigado a:

□ I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a conservação dos reservatórios e de outros recursos naturais, para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a proteção do meio ambiente;

□ Art. 53 Qualquer empresa ou consórcio de empresas que atenda ao disposto no art.5º poderá submeter à ANP proposta, acompanhada do respectivo projeto, para a construção e operação de refinarias e de unidades de processamento e de estocagem de gás natural, bem como para a ampliação de sua capacidade.

□ ¶ A ANP estabelecerá os requisitos técnicos, econômicos e jurídicos a serem atendidos pelos proponentes e as exigências de projeto quanto à proteção ambiental e à segurança industrial e das populações.

7. Que houve co-responsabilidades da empresa Marítima Engenharia e Petróleo que sob sua responsabilidade construiu a Plataforma P-36 e gerenciou o empreendimento no exterior, dificultando sua fiscalização.

E APRESENTA AINDA AS SEGUINTE RECOMENDAÇÕES:

Que a DIREÇÃO DA PETROBRÁS

- ✓ Implante de imediato um novo modelo de gestão, que leve em consideração desde a contratação dos serviços de engenharia até a operação de Plataformas de Petróleo a engenharia da Petrobrás e nacional, não permitindo que Plataformas que poderiam serem projetadas, construídas e montadas no Brasil, sejam executadas no exterior, como foi o caso da P-36;



- ✓ Implante de imediato uma nova Política de certificações de Plataformas e instalações industriais, pois a atual tem levado a empresa a sucessivos acidentes "certificados" em suas instalações;
- ✓ Implante de imediato uma nova Política que leve em consideração a fiscalização dos CREA's em cada estado, facilitando o trabalho deste órgão com o objetivo de fiscalizar o exercício dos profissionais e da engenharia, no sentido de evitar novos acidentes, principalmente com vítimas fatais;
- ✓ Implante de imediato uma CIPA por Plataforma e fortaleça todas as CIPAS da empresa, permitindo que estas cumpram seu papel de investigações;
- ✓ Reavalie sua política de informação quanto à Segurança no Trabalho e que a transparência para os trabalhadores e a sociedade seja permanente e de fato;
- ✓ Reavalie sua política de Segurança, Meio Ambiente e Saúde – SMS, garantindo desde o início dos projetos até as investigações dos acidentes de trabalho, a participação dos representantes dos trabalhadores, através das CIPAS, e das entidades sindicais;
- ✓ Reavalie a formação e perfil das brigadas de incêndios existentes nas Plataformas, que se mostraram insuficientes face ao acidente ocorrido;
- ✓ Reavalie a formação e perfil dos Gerentes de Segurança, Meio Ambiente e Saúde – SMS – que se mostraram incapazes face aos sucessivos acidentes ocorridos nas instalações da empresa, nos últimos anos;
- ✓ Reavalie sua política continuada de terceirização das atividades fins, que vem agravando o risco de acidentes nas instalações operacionais da Petrobrás.

F) ANÁLISE DOS PROCEDIMENTOS DE SALVATAGEM



Os depoimentos colhidos, mostram que a tentativa de salvatagem da plataforma P-36, teve duas fases:

Com participação somente da equipe da Petrobrás e com participação de Empresas Estrangeiras.

Foi visível a mudança dos procedimentos no resultado final. A partir do momento que mudou a orientação, pioraram os resultados.

Os custos incorridos pela Petrobrás na salvatagem superaram US\$ 21 milhões (cópia em anexo-25).

Descreveremos a seguir, os principais passos:

O Coordenador da plataforma reuniu-se com os supervisores de produção e de facilidades, com o operador de lastro e com os tripulantes italianos, representantes da bandeira de origem da embarcação, e resolveram proceder, ao abandono geral da unidade.

Foram solicitados helicópteros para o desembarque das equipes remanescentes e feitos os últimos preparativos de abandono, como desligamento do gerador de emergência, coleta de alguns documentos relevantes, etc. Por volta das 06h00min, todos os tripulantes haviam abandonado a unidade, que já encontrava-se com inclinação acima de 6 graus.

O alagamento progrediu, tendo tomado completamente os seguintes compartimentos: sala de propulsores, sala de bombas, salas de injeção de água, tanque de lastro 26S, Void Space 61S, quarto nível da coluna de popa-boreste. Por volta das 08h10min houve uma grande liberação de gases de coloração escura na região da coluna avariada e a plataforma continuava a inclinar, não demonstrando sinais de estabilização.

O alagamento progrediu fazendo com que por volta das 08h15min as entradas dos paióis de amarras atingissem o nível do mar, caracterizando o início do processo de alagamento progressivo. Na seqüência, os suspiros dos tanques da extremidade de popa-boreste do submarino submergiam, dando prosseguimento ao lento processo de alagamento dos tanques e compartimentos que estavam vazios.

Até o dia 16/03, por volta de 10h00min, a plataforma não apresentava sinais de estabilização, alagando progressivamente e não permitindo abordagem segura. Como, a partir deste momento, a unidade pareceu estabilizar-se, apesar de ter ultrapassado atentadamente o caso crítico de alagamento de projeto, decidiu-se por abordá-la e colocar em prática um plano de resgate dos corpos dos acidentados e da plataforma.

Por volta de 17h00min, houve abordagem com reconhecimento da situação a bordo. Às 21h00min foi feita nova incursão na plataforma e tapados dois suspiros dos tanques do submarino de popa-bombordo que encontravam-se próximos da linha d'água.



No dia 17/03 às 06h00min, iniciou-se o mergulho, para resgate do corpo de um brigadista, que encontrava-se preso próximo aos guinchos de ancoragem de popa-boreste. Durante esse dia foram tapados os suspiros dos tanques 21S e 26S e colocada conexão para injeção de ar no tanque superior 43 e conexão para injeção de nitrogênio no tanque 61S. Às 16h45min foi concluído o resgate do corpo do brigadista e iniciada a injeção de nitrogênio. Por volta de 16h00min desse mesmo dia embarcou a equipe da companhia SMIT TAK, que assumiu o comando das operações de resgate, cujo centro de comando foi transferido para a embarcação Seaway Harrier, com capacidade de mergulho saturado.

No domingo, dia 18/03, apesar da plataforma não ter apresentado afundamento durante a noite anterior, as condições do mar pioraram e não permitiram as operações com mergulho de superfície, foi iniciada a injeção de ar no tanque 43 e tampados vários suspiros de tanques que ainda encontravam-se fora d'água.

Começaram os trabalhos de intervenção, através de mergulho saturado a partir da embarcação Seaway Harrier, nos tanques do submarino de popa-boreste, para injeção de ar comprimido.

No dia 19/03, foi removida pelos mergulhadores a tampa de visita do tanque 21S, foi soldada uma cabeça de injeção de ar comprimido e reinstalada a tampa, com mangueira de ar conectada. Não houve tempo suficiente para concluir o corte de casco para permitir o início do bombeamento de ar, tendo sido reprogramado para o próximo dia às 06h00min.

No dia 20/03 às 03h00min a plataforma apresentou afundamento acentuado, com aumento da inclinação. O navio Seaway Harrier teve que afastar-se da plataforma, interrompendo as operações do resgate. Desde esse momento, a unidade não mais se estabilizou, afundando e inclinando até o afundamento total às 11h41min.

A partir da submersão total da plataforma P-36 entraram em operação imediata as embarcações de combate à poluição e recolhimento do óleo com barreiras de contenção.

Análise do Laudo de Exame Pericial Documental em seu item "C" Conclusão destaca-se a seguinte afirmativa:

A classificação de Zonas de Risco para a área na qual estava localizado o Tanque de Drenagem de Emergência (TDE), não determinava a instalação de equipamentos específicos da planta de produção para utilização nessa área.



H) QUESTIONAMENTOS TÉCNICOS FEITOS À MARÍTIMA

Em depoimento a esta comissão em 28/09/01, o Sr. German Efromovich, cobrado de que nem ele no seu 1º depoimento em 04/07/01, nem o Diretor da Marítima responsável pela condução das obras de conversão da "Spiritus of Columbus" Alberto Padilla, nem o encarregado da obra Otoniel Reis souberam responder a questionamentos técnicos e comerciais da relação Marítima/Petrobrás sobre a P-36, solicitou o envio por escrito dos questionamentos, que seria respondido em até 5 (cinco) dias do recebimento dos quesitos. A matéria foi deliberada e aprovada pela comissão. Eles foram enviados em 04/10/01 e foram respondidos de maneira evasiva (cópia em anexo-26).

Segue descrito a relação dos questionamentos:

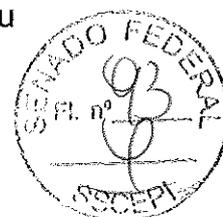
1. A Offshore technological conference fez alguma visita a plataforma Petrobrás 36 para fundamentar os critérios para dar o Premio deepwater technology ?
2. Porque os relatórios de fluabilidade da P-19 e da P-21 que foram conclusivos no que se refere ao comportamento de uma certa frequência de ondas sobre os blisters e caias de fluabilidade, não foram levadas em conta na P-37?



3. Porque os stability boxes foram colocados em posição horizontal em vez de vertical, pela Marítima. Porque não eram compartilhadas? (AEPET). Se a iniciativa foi da AMEC ou Noble Denton, quem da Marítima assinou esta ordem de serviço?
4. Os "stability"boxes da Petrobrás 36 depois de um ano de uso, apresentavam trincas passantes, ao contrario do depoimento do Sr. German nesta CPI onde diz que as trincas não eram passantes. Qual é a explicação para estas rachaduras? Uma das hipóteses é a de que as trincas foram devidas ao transporte. Se verdadeira, quem tomou a iniciativa de transportar a Petrobrás 36 em um dry tow, quem da Marítima aprovou, quem da Petrobrás avalizou, qual ordem e serviço que mostra esta autorização e o fundamento técnico de um dry "tow", e garantiu que não haveria nenhuma consequência para a estrutura da unidade. Se as trincas foram do transporte, porque não foram previstos esses tipos de problemas no projeto/construção?
5. Os stability boxes foram mal dimensionados? Foram mal instalados? Quem supervisionou por parte da Marítima a instalação? A sociedade classificadora aprovou?
6. Como a classificadora Pöe aceitar uma situação desta? A Marítima comunicou que o dry tow fechou a seu final com rachaduras nos stability boxes? Onde está este comunicado? Porque a Petrobrás e não a Marítima se incumbiu do reparo dessas caixas?
7. Por que tanto a Marítima que pretendia apresentar experiência em EPCI como a AMEC contratada pela Marítima, aceitaram que algum sistema não tivesse sobressalenes como as bombas de tanques, se tudo em offshore deve ser redundante as vezes comportar 3 sistemas? Porque o sistema de bombeamento daquela perna não tinha bomba redundante? Quem assinou na Marítima a concordância com um sistema simples? Por favor juntar a cópia da Ordem de Serviço.
8. Como pode uma válvula que foi construída para ser fail to safe ter enguiçado meio aberta? Como explicar que ela deu 25% estando teoricamente fechada?



9. Foi dito em depoimento a esta CPI que as válvulas e atuadores da parte marinha da unidade sem ser a planta eram e origem da unidade construída pelos italianos, como pode ser que a Marítima não retestou e comissionou todos os equipamentos, antes de começar a integrar estes equipamentos ao Projeto? A onde estão os relatórios e inspeção destes equipamentos ? Ou a Marítima obrigada por contrato a aceitar a sonda where is it as it is nunca fez uma inspeção séria dos equipamentos que ela recebeu? Caso ela tenha feito onde se encontrava o ON HIRE SURVEY. Gostaríamos e uma cópia do documento, além da c'pia dos testes hidrostáticos das válvulas e dos atuadores.
10. Porque as válvulas, por serem itens altamente críticos, não foram trocadas, assim como os atuadores de elétricos para pneumáticos?
11. Mesma pergunta para as válvulas de lastro que tinham atuadores elétricos ?
12. Gostaríamos de cópia da prorrogação da entrega da P-40.
13. A plataforma SOC tinha quase 10 anos quando entrou na transação comercial da Petrobrás, Marítima e Brasoil, porque os sistemas existentes não foram repressados? Como o sistema e combate a incêndio, que apresentou queda depressão não foi modificado?
14. Quem da Marítima conferia os cálculos da AMEC? Quem contra assinava todas as aproações, avalizaa os desenhos técnicos da AMEC, quem concordava com os deenhos, os conceitos, a especificação dos materiais, já que a responsabilidade era da Marítima?
15. Conforme as normas e classificação internacional o calado de operação da P-36 era de 5 metros. Temos uma denuncia da AEPET de que este calado foi reduzido com 30 cm. Esta informação foi omitida da classificadora? E do País onde se registrou a nova bandeira? Obviamente 4,7 metros para uma unidade deste porte poderia ser insuficiente, onde estão os documentos da Marítima comunicando este calado para a ABS, assim como a resposta da ABS concordando ?
16. Quem tomou a decisão de colocar 180.000 barris de processamento na P-36 e quem da Marítima concordou



dizendo que era possível, e aonde está a prova dos cálculos fundamentados?

17. Porque os cálculos não foram revistos para menos quando se descobriu que a situação estava no limite?
18. Era normal e combinado com alguém da Petrobrás que cada vez que algum item não pudesse ser certificado pela classificadora, este fosse omitido pela Marítima ?
19. Havia um project manager on site da RINA e da ABS acompanhando as obras a P-36?
20. Porque a Marítima construiu uma linha de capacitação de água dentro da perna da plataforma quando conforme informações da AEPET, esta linha supria a planta de processo e a rede de incêndio sendo portanto fundamental para a sobrevivência da plataforma?
21. Qual foi o impacto da obrigatoriedade da manutenção da torre de perfuração, no meio da plataforma quando a unidade deveria ser totalmente e produção, e quais foram as principais modificações que a Marítima sugeriu para adaptar a planta e o "flare" dentro da torre? Quais foram os impactos ao nível da segurança e no espaço de convés obrigando a uma ampliação tão grande na plataforma? Gostaríamos de todos estes relatórios com os nomes das pessoas que o assinaram.
22. Gostaríamos da listagem de todos os fornecedores que a Marítima usou na Petrobrás 36, contendo o nome, produto, País de origem se tem ou não ISSO 9000, País de origem da fabricação dos produtos, preço unitário e preço total.
23. Indicar neste "vendors list" quais foram os fornecedores que a Marítima pediu para incluir na lista original da Petrobrás.
24. Explique baseado em que quesitos a Marítima declarou a esta CPI que o acidente da Petrobrás 36 foi falha humana. E os erros de projeto apontados pela ANEP, pela AEPET e pelo próprio relatório da Petrobrás?
25. Porque quando a ABS e a RINA não classificaram como zona de perigo as áreas em torno dos tanques de drenagem, o que muda tudo em relação aos procedimentos de emergência conforme disse o relatório da Marinha com a ANP, a Marítima com sua experiência"de Epcista não



questionou este procedimento? Ou preferiu ficar quieta para não ter que alterar a planta novamente ?

26. Foram com as rachaduras da "stability boxes", que provocaram a abertura dessa caixa e do tanque de lastro para reparar as rachaduras, que ajudaram a afundar a plataforma. Qual é a justificativa da Marítima a respeito desse fato?
27. Se os tanques de descarte de emergência foram um aproveitamento de antigos tanques de lama, embutidos estruturalmente nas colunas, porque as normas americanas de classificação de áreas não foram respeitadas? Porque as normas Petrobrás que exigem que todo vaso alinhável com a planta de processo em funcionamento seja um vaso de pressão não foi respeitada?
28. Porque não havia intertravamento das válvulas dos tanques de descarte de emergência impedindo que eles fossem alinhados com a planta em operação, se eles foram projetados somente para serem usados na manutenção da planta?
29. Porque não havia intertravamento que impedisse alinhar um TDE com outro durante o esgotamento de um deles?
30. Porque todos os "dumpers" falharam, colaborando para afundar a plataforma?
31. Porque as válvulas da caixa de mar não ram "fail to set"?
32. A P-40 fornecida pela marítima está até hoje na Baía de Guanabara para corrigir 2000 não conformidades. Muitos erros da p-36 foram sendo corrigidos ao longo da sua operação. Seriam da ordem, inicialmente, de 2000 também ?
33. Temos em nosso poder para análise os contratos da Petrobrás 36: que são os "Head Purchase Agreement-Bare boa charter and purchase agreement-bare sub purchase agreement-upgrade agreement". A Petrobrás mencionou a existência total de 19 contratos, queremos uma cópia completa dos 15 outros contratos.
34. Quem negociou a dívida do Arab Bank na compra do SOC, e qual foi o deságio conseguido nesta dívida e nas outras dívidas do Barclays e DNB principalmente ?



35. Queremos uma explicação clara sobre os subsídios do governo italiano, mais precisamente do Ministério da Marinha italiano, através da SCN e as obrigações que isto acarretou para a operação da Petrobrás em relação aos padrões da Petrobrás e custos adicionais para manutenção da bandeira e a obrigatoriedade da manutenção da tripulação italiana?
36. Porque a Petrobrás fornece uma Confort Letter para a Petrodeep? Esta não teria lastro suficiente para a operação?
37. Porque a Petrobrás e a Brasoil foram intervenientes no contrato da Marítima?
38. Qual foi o valor do subsídio do governo do QUEBE, e quais são as comprovações do que este subsídio foi repassado ao custo final do leasing a ser pago pela Petrobrás ?
39. Queremos ver as side letters mencionadas em contrato pela SANA para cobrir os custos adicionais.
40. Quais foram os valores movimentados em a conta mencionada no contrato "DEPOSIT ACCOUNT SIDE LETTRE"?
41. Existência de equipamentos comprados junto com a plataforma conforme afirmação do Eng. Alberto Padilha, e item 52 do contrato de charter. Quais foram os equipamentos, que ficaram com a Marítima ? A que preço estes foram vendidos, ou lançados em balanço ?



I) CONCLUSÕES

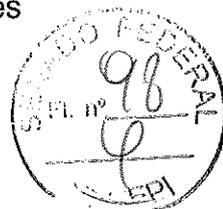
Todos os relatórios levantam praticamente as mesmas hipóteses, uns mais, outros menos contundentes. De qualquer maneira, podemos concluir que tecnicamente as causas da explosão do TDE e conseqüente afundamento da plataforma, se baseiam no seguinte:

1. Compra de um equipamento inadequado para o campo de Roncador, baseado na conversão de uma plataforma já existente a "Spirit of Columbus", inicialmente estudada para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1 (produção 150.000 bd), depois mudado para o campo de Roncador (produção 180.000 bd).
A "Spirit of Columbus" foi comprada em condições desvantajosas para a Petrobrás, com a desculpa de que ficaria pronta mais rapidamente, o que não ocorreu. A Petrobras poderia Ter usado dentro dos mesmos prazos a Vitoria Regia com menores custos e menores prazos reais.
Diversas excepcionalidades técnicas foram aceitas para viabilizar o aproveitamento da "Spirit of Columbus" o que prejudicou a segurança do equipamento.
2. Concordância da Petrobrás na manutenção da torre de perfuração no centro da plataforma, por exigência dos vendedores da plataforma que queriam



manter a classificação de perfuração na plataforma impedindo a melhor acomodação da planta de processo na disposição do convés. Freqüentes entupimentos do flair vertical que foi instalado na antiga torre de perfurações contrariando o critério de torre de falir inclinada que e mais segura porque não segura uma pressão natural da gravidade do gás dentro da coluna, sendo esta também uma das razões freqüentes do enchimento de gás dos TDE

3. A colocação do TDE interligado ao processo no interior da coluna da plataforma, aproveitando o tanque de lama da plataforma de perfuração da "Spirit of Colombus", em virtude da falta de espaço no convés, devido à necessidade de se adaptar a plataforma para produzir 180.000 bopd.
4. A não classificação da área de risco em torno do TDE por parte da Petrobrás e a falha da RINA e ABS de aceitarem esta situação e não classificarem este risco. Estas recusas de classificação de áreas sendo exatamente aquelas que provocaram o acidente.
5. A contratação de empresa, sem qualquer experiência anterior, no caso a Marítima Engenharia e Petróleo, para os trabalhos de conversão aumentando o risco da Petrobrás, por se tratar da maior plataforma de produção do mundo que acabou sendo a plataforma com maior quantidade de erros de engenharia do mundo.
6. As falhas de projeto, decorrentes do limite técnico que a situação já apresentava da "Spirit of Colombus" não ser adequada para a conversão proposta. Por mais que se tenha escolhido empresas experientes nos projetos e a Petrobrás tenha aceito os termos do projeto, a maior responsabilidade é da Marítima Engenharia e Petróleo, pois a sua subsidiária contratada para esta finalidade a PETROMEC é que tinha a responsabilidade de executar ou fiscalizar a execução de terceiros, pois é nisto que reside a rara e caríssima competência de EPCI contractor ou de MAIN contractor ou de Integrador sendo que todas estas nomenclaturas significam a mesma coisa em diferentes idiomas, a Petrobras que tem esta competência ha mais de 20 anos quando ela iniciou suas atividades offshore em geral e em particular na Bacia de Campos , resolveu abrir mão dela, para uma empresa totalmente sem experiência, lastro, tradição e ética profissional, não abrindo mão de usar equipamentos baratos abaixo das especificações aceitas em operações offshore..



7. As falhas de detalhamento e execução do projeto, já que itens citados como falhos na operação decorreram de detalhamento e execução errados, por parte da subsidiária da Marítima Engenharia e Petróleo, a PETROMECC.
8. A utilização de materiais inadequados, como por exemplo às válvulas, por parte da PETROMECC, tiveram vital importância no planejamento da plataforma. Ressalta-se que os defeitos das válvulas estavam registrados no Diário de Bordo da Plataforma.
9. O transporte a seco da plataforma do Canadá para o Brasil, para redução do prazo, provocou, segundo a Petrobrás, trincas passantes na estrutura e possivelmente no TDE que rompeu. Apesar de autorizado pela Petrobrás, a responsabilidade era da Marítima Engenharia e Petróleo que devia ter feito cálculos de carga antes de sugerir a operação, mesmo a Petrobras querendo cabia a Marítima por contrato fazer os cálculos e avisar a Petrobras. Os contratos da Petrobras prevêm que uma empresa contratada jamais poderia se omitir às suas funções mesmo que a Petrobras esqueça de fazer uma solicitação quando isto é objeto da atividade principal do contrato..
Nota-se que quando a "Spirit of Columbus" deixou a Itália, rumo ao Canadá para as obras de conversão, o fez em transporte molhado, através de rebocadores, para não causar danos à estrutura.
10. A compra da plataforma incluiu a obrigação de aceitar os equipamentos da "Spirit of Columbus" no Estado, inclusive para aproveitamento na conversão. Acertou-se uma prática anormal, inclusive denunciada pelo depoimento do Eng. Rivadávia V.de Freitas Jr. (anteriormente relatado no Item I-10).
Como exemplo desta decisão nefasta aos interesses da Petrobrás, os atuadores que tiveram problemas no acidente, estavam para serem trocados pela Petrobrás, pois já haviam dado problema antes, segundo o depoimento do Eng. Pedro Barusco, que confirmou que a troca custaria cerca de US\$ 2 milhões. E impressionante a balanização dos problemas da Petrobras 36, a troca de válvulas e atuadores seria feita mais de um ano depois do pedido de desligamento do Eng. Rivadávia da Petrobras 36, isto evidentemente com a unidade produzindo no alto mar. Vemos mais uma vez a falta de gerenciamento adequado e as falhas de projeto deixadas



pela dupla Marítima/antiga direção da Petrobras. O item válvulas e atuadores de válvulas dentro de um projeto de unidade marítima é um item totalmente inadiável em termo de segurança e o custo dele em relação ao custo total do projeto é ínfimo . Por que estas válvulas e Atuadores não foram substituídas no seu devido prazo.

11. A manutenção da Bandeira Italiana da plataforma, subordinou as decisões da operacionalidade à tripulação Italiana, que podem ter prejudicado decisões cotidianas de rotina como todo o procedimento de emergência, isso sem falar do aumento anual do custo de cerca de US\$ 1,7 milhão.
12. A falta de circuitos independentes, e de Back-up de circuitos informáticos é uma situação inconcebível, para qualquer equipamento , e ainda mais deste porte e nas condições de serviço offshore isolado e com a plataforma totalmente distante de tudo e de todos.
13. A falta de sensores de gás na coluna da plataforma, já que eles só existiam no convés.
14. O problema da bomba em reparo, há mais de 40 dias, sem a presença de bomba reserva.
15. As falhas de manutenção, já descritas nos itens de todos os relatórios.
16. A alteração do calado de operação da plataforma, em pelo menos 30 cm, sem comunicação às certificadoras e conseqüente certificação, constitui-se em grave irregularidade porque não era nem do conhecimento da classificadora e poderia trazer graves prejuízos para o pagamento dos seguros, além de graves prejuízos para o comportamento da plataforma no alto mar., como foi demonstrado nos estudos de estabilidades que foram feitos pela Petrobras na P-21 e na P-26, onde as caixas de flutuação tiraram a estabilidade dos equipamentos por receberem fortes impactos de ondas de porte médio. Não precisava fazer nenhuma simulação para chegar a conclusão que um diferença de calado agravava ainda mais esta situação.
17. As falhas de operação já descritas nos itens de todos os relatórios.



Não resta dúvida de que os culpados, pelo acidente, afundamento, morte dos trabalhadores e os prejuízos à Petrobrás foram:

- Marítima Engenharia e Petróleo, através de todas as suas empresas (PETRODEEP e PETROMECC) que participaram da contratação e das obras de conversão.
- Petrobrás, através dos dirigentes e todos que participaram das decisões técnicas, administrativas, financeiras de avaliação, definição da compra, aquisição, definição dos itens de projeto, aceitação dos projetos, fiscalização das obras e contribuíram de qualquer forma para as falhas de manutenção, por ação ou omissão e para as falhas de operação, por ação ou omissão, além das falhas na salvatagem e por permitir a troca de procedimentos de salvatagem, que levaram ao rápido afundamento da plataforma.

A falta de providências mais céleres no reparo das bombas, na troca dos atuadores e providências quanto aos defeitos das válvulas registradas no diário de bordo.

- Das empresas projetistas AMEC Process and Energy e Noble Danton pela elaboração e detalhamento dos projetos de produção, conversão e detalhamento navais.
- Do Governo Italiano, detentor da Bandeira, estabelecedor das regras de classificação da RINA, por pagamento de subsídios na construção da embarcação, por estabelecer a obrigatoriedade da tripulação Italiana, comandando a embarcação, inclusive toda a operação naval e de salvatagem.

O Governo Italiano promovia auditorias. A DIP EP 128/2001 de Pedro Paulo Forain Rocha (cópia em anexo-27), prova o envio do relatório preliminar relativo a Auditoria Italiana de SMS.

A presença de Auditoria Italiana, torna o Governo Italiano co-responsável por toda a situação derivada da plataforma.



- Da empresa responsável pelos procedimentos de salvação, que levaram ao rápido afundamento depois da troca de procedimentos.

ITEM III – OUTRAS IRREGULARIDADES COM A MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO

- a. Irregularidades na P-34.
- b. Irregularidades na P-37.
- c. Irregularidades na P-47.
- d. irregularidades na P-40.
- e. Irregularidades na P-38.
- f. Irregularidades nas Ametistas
- g. Irregularidades em Barracuda /Caratinga
- h. Outras Irregularidades
- i. Irregularidades Fiscais da Marítima



A) IRREGULARIDADES NA P-34

A P-34, destinava-se a contratação do piloto de Marlim. Foi objeto do Edital no 9574-001-94 e foi ganho pela ASTANO pelo preço de US\$ 115,249,964.00 com prazo de entrega de 05/12/97, com a conversão do VLCC P P Moraes, fornecido pela Petrobrás.

A ASTANO ganhou o contrato, não colocando na sua proposta os custos com impostos locais, ou seja a Petrobrás não fez equalização tributária dos preços dos outros concorrentes beneficiando a ASTANO. Esta equalização era mandatória porque a concorrência se dirigia a empresas nacionais e internacionais com carga tributaria diferente principalmente no que se refere a equipamentos e serviços destinados a exportação, na ocasião o governo federal não havia criado o sistema Repetro para facilitar a instalação de empresas estrangeiras com a quebra do monopólio do Petróleo

Não obtivemos o Edital de Licitação, nem as Atas de Julgamento com as propostas dos outros licitantes, mas utilizando-se de outros documentos e correspondências, além de depoimentos, pudemos constatar as possíveis irregularidades.

1. Não houve equalização tributária nas propostas.
2. Foi cedido o contrato com a anuência da Petrobrás a outro participante da licitação IVI (Industrias Verolme Ishibras) atuando conjuntamente com a Marítima Engenharia e



Petróleo naquele processo licitatório. A Marítima Engenharia e Petróleo já era representante da ASTANO nesse processo e coordenou a cessão.

3. A ASTANO pagou 9,132%, a título de comissão, autorizando a Petrobrás a transferir diretamente em dólares de cada recebimento à Marítima Engenharia e Petróleo, através de seu acionista majoritário, à RAINER Eng., a Marítima Engenharia e Petróleo alega que prestou serviços, fato não comprovado. Se assim o fosse por que o recebimento em dólares diretamente ao seu acionista majoritário ? Seria para burlar o fisco brasileiro ou efetivamente não houve qualquer serviço e sim agenciamento.
4. O Chefe do Empreendimento, sempre o Sr. Roberto Orchezorsky autorizava diretamente a cessão e as transferências de dinheiro, mantendo esta autorização, mesmo com a determinação em contrário do Diretor de Engenharia, Sebastião Henriques Vilarinho confirmado por ele na sessão de acareação.

Depois de descumprir as ordens do Diretor, ao menos em duas oportunidades, ele autorizou o pagamento da parte da RAINER à ASTANO, que a repassou à RAINER.

5. Devido a ausência da documentação, não se tem a comprovação, mas o preço final foi acrescido dos impostos e desvirtuado o processo licitatório.
6. A mesma advogada da Marítima Engenharia e Petróleo, Marcela Quental, atuou em todo o processo, inclusive representando a Verolme-Ishibrás IVI que realizou a conversão.
7. Nos quesitos da perícia do Sr. Roberto Orchezovsky demitido pela Petrobras , vol.3 Proc. Trabalhista, quesito 18 Item I, ele questiona o perito sobre:

- a) Exclusão do sistema de automação
- b) Exclusão do sistema de gás Lift

O Sr. Roberto era o Chefe do empreendimento e ao fazer quesitos de perícia ele traz à tona que esses itens foram propositalmente excluídos do processo licitatório para motivarem contratações posteriores.

9. O Sr. Rennó, disse no seu depoimento que desconhecia a presença da Marítima Engenharia e



Petróleo na P-34, mas a Petrobrás pagava diretamente a ela à comissão de 9,132%.o Valor da concorrência foi de 110 milhões de dólares os 9,132% representam algo em torno de 10 milhões de dólares valor suficiente para chegar ao conhecimento do presidente da estatal.

Todos esses itens levantados colocam o processo sob suspeição, notadamente à presença da Marítima Engenharia e Petróleo.

B) IRREGULARIDADES NA P-37

As irregularidades na P-37 foram várias, sendo aberto um procedimento licitatório, o que se tratando das relações Petrobrás-



Marítima Engenharia e Petróleo, já foi um avanço. Foi o Edital 821-9-008-96, o qual apesar de solicitarmos à Petrobrás, não logramos êxito.

As informações descritas aqui neste tópico, baseiam-se em outros documentos que faziam menção à P-37, tais como relatórios, cartas enviada ao Congresso Nacional, assim como trechos de depoimentos prestados à Comissão.

A Marítima Engenharia e Petróleo, esteve presente no processo licitatório e sagrou-se vencedora, consorciada à Modec (MITSUI OFFSHORE DEVELOPMENT EXPLORATION COMPANY) com um valor de US\$ 288,888,000.00. A previsão de entrega seria 27/09/1999.

O processo tem as seguintes irregularidades:

1. O Edital Licitatório admitia a presença de um FPSO ou uma semi-submersível, sem previsão de equalização de preços entre uma tecnologia e outra. É sabido que os FPSO's utilizados na conversão para unidades de produção, possuem preços mais baixos do que cascos de plataforma utilizados para conversão. O exemplo é a P-36. O casco da plataforma custou cerca de US\$ 260 milhões contra um FPSO que custaria de US\$ 5 a 15 milhões, dependendo do ano e condições. Outrossim o FPSO tem a capacidade adicional de estocar até 2 milhões de barris de petróleo que evita viagem de navios tanqueiros numa média de 1 viagem em cada dez dias além de Ter que dispor do equipamento. No caso da semi submersível, estamos numa situação onde o escoamento de óleo deve ser feito a través de um oleoduto submarino muito caro, (por ser em águas profundas), ou ter outro navio para estocar o produção um FSO, que não dispensa de qualquer maneira a ponte marítima que deve fazer os navios tanqueiros entre o FSO e o porto.

Não foi surpresa que a proposta vencedora e a 2ª colocada fossem de FPSO's entre 4 propostas, onde concorreram 2 FPSO's e 2 projetos de semi-submersível. Isso apesar de uma proposta de semi submersível apresentar um design projetado pela própria Petrobrás da "Vitória-Régia", através do consórcio Tenenge/Fels com uma diferença de preços de 3 milhões de dólares para a DB 100 que se tornaria a Petrobras 40.

Se o objetivo era pagar menos, porque se estabeleceu 2 tecnologias ?



2. O consórcio Marítima Engenharia e Petróleo/Modec foi desclassificado, sendo reintegrado ao processo licitatório pelo Superintendente do Serviço de Engenharia da Petrobrás, Alceu Barroso Lima, conforme explicado em carta do Chefe de Gabinete da Presidência Antonio Cláudio Pereira da Silva, em resposta à requerimento de informações da Câmara dos Deputados, utilizando-se para Justificar, do que dispõe o Art. 109, P 4º da Lei 8666/93 (cópia em anexo-28).

Os outros consórcios foram:

- Hyundai Heavy Industries Co.Ltd.
- Jurong Shipyard
- Consórcio Tenenge/Fels

3. Foi utilizada a embarcação "Friend Ship" para conversão, substituída pelo World Eminence, em virtude das denúncias da imprensa de que esta embarcação tinha sido bombardeada na guerra do golfo".

A sua utilização será para o campo de Marlim e a produção requerida é de 150 mil b/dia e 4,2 milhões de m³/dia de compressão de gás, semelhante à P-40, onde o corpo técnico concluiu que não seria possível utilizar FPSO.

4. A JURONG, 3ª colocada, ofereceu uma semi-submersível através da conversão da DB-100, plataforma guindaste (Crane Barge).

Estranhamente verificaremos que aconteceram fatos estranhos, que levaram à comercialização da DB-100, posteriormente à Petrobrás, através da Marítima Engenharia e Petróleo, onde se tornaria a P-40.

A JURONG que ofertou a DB-100, acabaria sendo o estaleiro onde se realizaram as obras de conversão da P-40, da P-38 e da própria P-37, onde mostra que a junção das duas empresas se deu, em virtude da JURONG ter concluído que sem a Marítima Engenharia e Petróleo, não faria negócios com a Petrobrás. A JURONG foi representada durante este tempo pela Marítima.

5. Para continuar a relação descrita no item anterior, a JURONG, participa do projeto Barracuda/Caratinga onde teria "Comprado" a parte da Marítima Engenharia e Petróleo no estaleiro Mauá, onde a Halliburton está sub contratando parte da encomenda, além da outra parte à própria JURONG em Cingapura.



Os dois VLCCS utilizados na conversão da P-43 e P-48 de Barracuda/Caratinga, são respectivamente o "Stena Continente" e o "Stena Concórdia", comercializados pela Marítima Engenharia e Petróleo, que já foi sócia e é atual representante da Stena.

Como veremos no tópico da licitação da P-47, a Marítima Engenharia e Petróleo ganhou aquela licitação utilizando-se da proposta de conversão do "Stena Concórdia", depois substituído, por melhores razões técnicas e comerciais pelo "Eastern Strenght", desvirtuando aquele processo licitatório.

6. A ânsia de tentar esconder a presença da Marítima Engenharia e Petróleo fez com que o Sr. Carlos Eduardo Sandemberg Bellot, Gerente Geral de produção da Bacia de Campos dissesse em seu 1º depoimento que não sabia que a Marítima Engenharia e Petróleo era a responsável da P-37, que já tinha tido um acidente na Bacia de Campos. No seu 2º depoimento ele retificou a informação, deixando ainda mais suspeitas sobre a sua participação no episódio.
7. Já houve acidente com a P-37, onde houveram vítimas, acidente este que ainda não foi julgado pelo Tribunal Marítimo.



C) IRREGULARIDADES NA P-47

Foi uma licitação para o FSO do Campo de Roncador, com a responsabilidade de estocagem da produção da P-36. Tem como cronograma iniciar os trabalhos juntamente com a P-36. Não obtivemos o Edital de Licitação da Petrobrás. Para relatarmos os pontos seguintes. Nos baseamos na análise de outros documentos para chegarmos a possíveis irregularidades:

1. A licitação teve como participantes:

- Consórcio AESAMarítima Engenharia e Petróleo (Astano e Marítima Engenharia e Petróleo)
- Hyundai
- Consórcio Ultratec/UTC
- Daewoo

2. O nº do Edital foi 846-9-025-97 e teve como vencedora o consórcio AESA/MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO ao preço de US\$ 128,400,000.00 com previsão de entrega em 14/03/99.

3. Houve atraso na chegada ao Brasil, sem informações de Justificativas e/ou multas.

4. O consórcio AESA/MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO ganhou o processo licitatório com a proposta de conversão do VLCC "Stena Concórdia". Depois a Petrobrás autorizou a substituição do "Stena Concórdia" pelo "Eastern Strenght" por "melhores razões técnicas e comerciais", ou seja a Petrobrás ajudou a Marítima Engenharia e Petróleo a utilizar um VLCC mais barato, desvirtuando a licitação, onde a Marítima Engenharia e Petróleo ganhou por menor preço, utilizando-se de um VLCC, cujo custo seria incompatível com a



proposta apresentada e trocou depois de ganha a licitação. Se os outros concorrentes soubessem que poderiam trocar depois para um VLCC mais barato, poderiam ter cotado um preço menor e poderiam ter ganho a licitação. O VLCC utilizado era de 1976 e a Petrobrás só aceitava em licitações, conversões em unidades fabricadas após 1980.

5. A Marítima Engenharia e Petróleo cedeu a AESA o contrato, com a concordância da Petrobrás, demonstrando cabalmente a sua posição de comandar os processos licitatórios da Petrobrás e os passos seguintes, isso sem contar a sua estreita relação com a Astano (vide P-34).

6. Estranhamente ao mesmo tempo em que a Petrobrás concordava em substituir o VLCC da P-47, "Stena Concórdia", ele aparece com o VLCC a ser convertido em Barracuda/Caratinga. Demonstrando mais uma vez sua intimidade comercial com a Halliburton e o projeto de Barracuda/Caratinga.

7. Além disso, o preço foi reajustado através de Changes Orders, além da compensação com a P-38, onde veremos no tópico correspondente, projeto igual, contratado sem licitação, por um preço em dólares 24% mais caro e repleto de irregularidades. Este foi um dos motivos da demissão de dois funcionários do SEGEN, e o afastamento de alguns outros além do rebaixamento de terceiros do próprio SEGEN também pela atual administração pelas irregularidades.

O relatório do SEGEN de 1999, aponta o custo da P-47 em US\$ 138,5 milhões, ou cerca de US\$ 10 milhões mais cara.

8. O "OffLoading" da P-47 foi assinado com a AKER, um dos concorrentes da Halliburton na licitação de Barracuda/Caratinga. A AKER é titular da tecnologia SPAR um tipo de TLP que era representada pela Marítima para o projeto de Barracuda. Mais uma coincidência ou uma onnipresença da Marítima.

9. A AESA é a mesma empresa da Associação da Licitação da P-34, onde a AESA (ASTANO) ganhou e pagou uma comissão de 9,132% sobre todos os recebimentos da Petrobrás, à RAINER Eng. Empresa sediada em Paraíso Fiscal, principal acionista da Marítima Engenharia e Petróleo e de propriedade do Diretor



Presidente da Marítima Engenharia e Petróleo, German EFREMOVITCH e do seu irmão JOSÉ EFREMOVITCH.

D) IRREGULARIDADES NA P-40

A P-40, construída através da conversão da plataforma de guindastes DB-100, para ser utilizada no campo de Marlin Sul Fase I, substituindo a já bem comentada "Spiritus of Columbus", que foi deslocada para o campo de Roncador.

Foi mais um contrato sem licitação, dado a Marítima, utilizando-se da contratação com a Mitsubish, que financiou a operação,



cobrando da Petrobrás uma taxa diária de afretamento de US\$ 129,750.00, pagos trimestralmente.

O histórico dessa contratação e toda a sua conversão é eivado de irregularidades. Procuraremos históriá-los de modo a permitir a compreensão de todos:

1. A plataforma de guindaste DB-100, que pertencia à MAC DERMOT., foi vistoriada por equipe técnica da Petrobrás em 1995 (cópia do relatório em anexo-29), sendo considerável cabível, para o campo de Marlin Sul Fase I, aquela época, desde que o Edital de Licitação não mantivesse as restrições a embarcações de fabricação anterior à 1980. O ano de fabricação da DB-100 era 1979.

A restrição a embarcações anteriores à 1980, deveu-se ao acidente com a "Alexander Killing" no mar do Norte.

Estranhamente esta plataforma já havia sido ofertada à Petrobrás por vários agentes, dentre eles a INTEROIL, que a ofertou, segundo depoimento dos seus Diretores Drilmar Monteiro e Sérgio Lage, por US\$ 54 milhões, US\$ 16 milhões à menos do valor do casco supostamente pago pela Mitsubishi (US\$ 70 milhões) e computado no preço ou afretamento da Petrobrás. Já a FPSO Partners Inc. havia orçado em US\$ 45 milhões, US\$ 25 milhões à menos.

A análise foi feita comparativamente com a "Spiritus of Columbus", sendo até considerada uma opção mais barata, mas devido ao prazo de conversão da "Spiritus of Columbus" ser supostamente menor, optaram pela "Spiritus of Columbus".

Estranhamente conhecendo essa opção à "Spiritus of Columbus", optaram por uma inexigibilidade de licitação, quando havia possibilidade de competição, violando claramente a Lei 8666/93.

Além do mais, houve a licitação da P-37, onde a DB-100 foi apresentada neste processo e ficou em 3º lugar, já que a licitação admitia FPSO ou semi-submersível ficando a DB-100 no 1º lugar dentre as semi-submersíveis.

A Petrobrás já conhecia bastante a capacidade da DB-100.



Nesta licitação, ganha pelo consórcio Marítima/Modec, a DB-100 foi trazida pelo Jurong, ao processo licitatório.

2. Concomitantemente, em outubro de 1996, o campo de Roncador é descoberto, e a Petrobrás resolve tentar colocar a DB-100 neste campo. Estuda-se tecnicamente e chega-se à conclusão em 16/12/96 de que a DB-100 caberia em marlin Sul Fase I, mas não caberia em Roncador. Já a "Spiritus of Columbus" caberia em Roncador começando aí a série de irregularidades, em parte já relatadas no capítulo da P-36.

3. Pegaram o preço estimado na licitação da P-37, calcularam a diferença para o campo de Marlin Sul Fase I, chegando à estimativa de que acrescentando US\$ 29 milhões, seria o suficiente.

4. O Sr. Roberto Orzechowsky, sempre ele, iniciou negociações com uma tal de FPSO Partner Inc., do Sr. Angelim Peão, amigo do Sr. German Efranowitch, ex-dirigente da Ultratec que apareceu como representante do proprietário da plataforma DB-100, sem ninguém saber como.

5. A partir daí começaram a acontecer situações absurdas.

O Sr. Roberto Orzechowsky, em documento de 08/04/97 (cópia em anexo-30) exclui das especificações técnicas o sistema de ancoragem e de energia, sem comunicar a ninguém. Toda a Petrobrás, segundo a Comissão de Sindicância (cópia do relatório em anexo-31) achava que estava negociando uma plataforma completa com ancoragem e energia. Estranhamente a carta não tinha a chancela do órgão a qual ele pertencia. Esta carta, diferentemente das outras, tinha inclusive autenticação de recebimento. A exclusão do sistema de ancoragem e de energia também só poderia se dar com a aprovação do diretor da área, por se tratar de um valor de competência financeira muito alta só acessível ao Diretor.

6. Os preços, passaram a ser negociados em taxa de afretamento.



A Petrobrás considerava como aceitável o valor da licitação da P-37, acrescido de US\$ 29 milhões e trazido como valor presente à taxa de juros de 11,5% ao ano, dando uma taxa diária de afretamento máxima de US\$ 130 mil.

Assim a Petrobrás negociou e concordou quando a taxa veio a US\$ 129,750.00.

A Comissão de Sindicância, a exemplo do ocorrido na P-36, considerou o valor presente calculado através da taxa de juros de 11,5% como equivocado, prejudicial à Petrobrás (cópia do cálculo em anexo-32).

O responsável pela aprovação do cálculo seria o Sr. Marcio Eiras de Moraes e o Sr. Orlando Galvão Filho, respectivamente Superintendente do Departamento Financeiro SUPER-SEFIN é Diretor Financeiro.

Esta taxa não era naquele momento a usual praticada pela Petrobrás isso teria desvirtuado a realidade do negócio, mascarando um preço maior.

7. Foi feito um Parecer do serviço jurídico (cópia em anexo-11), assinado pelo Políbio Fonseca Furtado, não concordando com a contratação da DB-100 e sua conversão na P-40, por inexigibilidade de licitação, mas ressaltou que a Brasoil, por ser uma empresa estrangeira, não estaria obrigada ao cumprimento da Lei 8666/93.

A Petrobrás ora se socorria da Lei 8666/93 ou quando não conseguia usava o subterfúgio de contratar através de uma empresa estrangeira. Ocorre que todas as condições técnicas, comerciais, além do dispêndio do pagamento eram da Petrobrás que ditava os termos que a Brasoil assinaria. Assim sendo a não observância a Lei 8666/93 era uma burla que faziam, quando não conseguiam justificar.



A P-36, quando foi contratada, também pela Brasoil, teve justificativas, mesmo falhas, de inexigibilidade de licitação.

8. Logo em seguida apareceu a Mitsubishi como financiador da aquisição por afretamento e contratado pela Petrobrás.

A Mitsubishi tomou o lugar da intermediária FPSO Partners Inc. e foi quem contratou a Marítima.

Na acareação feita entre ex-dirigentes e funcionários da Petrobrás, todos disseram que não sabiam da presença da Marítima na concorrência, mas comprovamos as seguintes situações:

- a. A Marítima ganhou a licitação da P-37 e subcontratou o estaleiro Jurong, que havia trazido a proposta com a DB-100, para fazer a conversão.
- b. Havia uma ligação muito forte entre o Sr. German Efranowitch e o Sr. Angelim Peão.
- c. A decisão da Petrobrás era de que se devia negociar com o estaleiro Jurong ou o proprietário da plataforma e apareceu a FPSO Partners Inc. (00002/97), que já havia adquirido a DB-100 para esta negociação.
- d. O escritório de advocacia Linklaters enviou fax (cópia em anexo-33), onde mostra que o Sr. German Efranowitch discutia as condições do negócio juntamente com a Mitsubishi e a Petrobrás e representava a Mitsubishi.
- e. O estaleiro Jurong foi contratado pela Marítima para realizar a obra de conversão da DB-100, na P-40.
- f. A especificação técnica da P-40 foi tão sumária, que mais parece que tinham muita pressa em fazer o negócio de qualquer jeito e esqueceram de



detalhar o que necessitavam. Jamais a Petrobrás emitiu especificações tão sumárias para uma plataforma, logo era conhecida por suas exigências técnicas a altura das melhores empresas de petróleo do mundo.

- g. Tal qual a P-36, estipularam um prazo irreal para conversão da DB-100 de 24 meses. Calcularam o valor presente líquido sobre esse prazo (cópia em anexo-34), como já foi dito no capítulo da P-36. O histórico da Petrobrás em conversões é de 30 meses.

Logo em seguida concederam uma prorrogação de 24 para 35 meses, o que alteraria todo o processo de decisão e o valor presente líquido considerado, comparado com preços de outras alternativas.

Quando da contratação, o DIP 00170/97 de 18/03/97, fala que era uma contratação diferente da usual na Petrobrás(cópia em anexo-35)

Curiosamente a DIP vai assinada por Alceu Barroso Lima, Marcio Eiras de Moraes e Luiz Eduardo Carneiro, após proposta por documento assinado por Roberto Orzechowsky, então Chefe do empreendimento.

9. A presença do escritório Linklaters merece um tópico à parte, foi o mesmo escritório contratado para a consultoria da P-36, e ninguém soube explicar direito como ele apareceu nesta história.

O Sr. Orzechowsky disse que foi a Superintendência Financeira quem recomendou que utilizasse a consultoria deste escritório.



Na acareação foi dito inclusive pelo Superintendente Financeiro que a Mitsubishi contratou. Já a Sra. Cristina Rabello do serviço jurídico, disse em seu depoimento que foi a Petrobrás quem contratou, apesar dela em documento interno (DIP) ter escrito que foi a Mitsubishi. O Superintendente do serviço jurídico, Fernando Vianna, à época e o atual, Rui Berford Dias, desconhecem.

O Sr. German, disse que foi a Petrobrás, enfim muitos mentiram. Não é possível saber quem contratou e quem pagou a Linklaters.

10. Ma
s mesmo sem saber quem contratou e pagou, a Linklaters era um escritório considerado pela Petrobrás, tanto que foi quem montou toda a estrutura jurídica da P-36, aparentemente contratado pela Petrobrás. O parecer do linklaters, não deixa dúvidas, ele havia alertado a Petrobrás sobre os riscos da operação, semelhantes aos riscos da P-36 e incomuns em se tratando da Petrobrás, tais como:

a. Os pagamentos não estavam vinculados ao fim da conversão. Havia apenas 270 dias de carência, após esse prazo, a Petrobrás pagaria trimestralmente a taxa diária contratada à Mitsubishi, independente de iniciar ou não a conversão e independente do término da conversão. Esta proposição foi levada à Diretoria Executiva pelo ex-Diretor Sebastião Henriques Villarinho (cópia em anexo-36).

b. Não havia qualquer responsabilidade da Mitsubishi, quanto ao término da conversão. A responsabilidade seria da Petrobrás. Cláusula padrão de qualquer contrato de conversão da própria Petrobrás e de empresas internacionais de petróleo chamada de Completion Risk. Por exemplo em Barracuda/Caratinga a ITOCHU assume o Completion Risk.



Caso a Marítima não completasse as obras, a Petrobrás continuaria pagando.

Além desses pontos levantados pelo escritório linklaters e descartados pela Petrobrás, o contrato tinha estrutura idêntica a P-36, sem previsão de multas por atraso na conversão e caracteriza claramente a Mitsubishi como financiadora sem qualquer responsabilidade.

Havia clara estipulação do valor de aquisição da DB-100 para a conversão em US\$ 70 milhões, sem nenhuma análise da Petrobrás sobre a diferenciação de preços, em relação à ofertas anteriores, tais como a Interoil de US\$ 54 milhões. Nota-se que a FPSO Partners Inc. orçou a DB-100 em US\$ 45 milhões, US\$ 25 milhões de dólares à menos do preço cobrado da Mitsubishi (cópia em anexo).

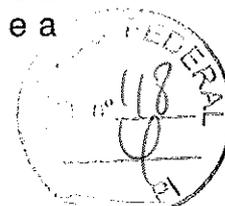
Os equipamentos existentes na DB-100, também ficaram com a Marítima, apesar de menor valor do que os equipamentos da "Spiritus of Columbus".

11. A Mitsubishi em sua carta de 23/04/97 (cópia em anexo-37), faz menção a encontro com o ex-Presidente Joel Mendes Reno em 11/03/97, ocasião em que a Mitsubishi fez entrega da carta manifestando interesse em financiar Marlin Sul. Por coincidência a Mitsubishi e financeira co-lider com a ITOCHU em Barracuda/Caratinga, e assume também o completion risk em Barracuda.

Aparece diretamente o ex-Presidente envolvido nas negociações.

Ao mesmo tempo em que a Mitsubishi conversava, o Sr. Roberto Orzechowsky mantinha troca de cartas com a FPSO Partner Inc (cópias em anexo-38).

A Mitsubishi só entregou a sua proposta, depois o que o Sr. Orzechowsky remeteu a FPSO Partners Inc a carta de 08/04/97, excluindo a ancoragem e a



energia. A negociação estava casada e todos na Petrobrás que participaram, sabiam que estava presente a Marítima e tudo fizeram para ajudá-la a obter financiamento.

12. O relatório do SEGEN de 1999, fala que o preço final da P-40, seria de US\$ 374,2 milhões valor superior ao valor inicial orçado em US\$ 63,2 milhões.
13. Somente quase um ano depois, descobriu-se que não se tinha contratado a ancoragem e a energia.

O Sr. Roberto Orzechowsky disse que recebeu ordem verbal do então Superintendente Alceu Barroso Lima, que negou. Esse procedimento na Petrobrás, não era normal.

O Sr. Alceu Barroso Lima, disse no seu depoimento à comissão de sindicância e confirmado à esta comissão, que o Chefe do empreendimento necessitava de autorização superior.

Foi feito um relatório de auditoria (AUDIN R5003/2000) que gerou uma Comissão de Sindicância, coordenada pelo Sr. Renato Fazola. Em depoimento a esta comissão, o Sr. Renato Fazola, ratifica todas as conclusões da comissão, que concluíram pela culpabilidade dos Srs. Roberto Orzechowsky, Alceu Barroso Lima, José Carlos Fonseca, Luiz Carlos Quintella Freire e Sebastião Henrique Villarinho(cópia em anexo-39).

Diz o relatório sobre cada um:

- **Roberto Fernandes Orzechowsky**, então chefe do SEGEN/EMBAR, pode ser responsabilizado por:
 - a) Exceder o limite de sua competência ao elaborar e



entregar, em mãos, à Mitsubishi, empresa que entrou no processo como financiadora do projeto, a carta SEGEN/EMBAR-021/97, de 08/04/97, que atribuiu à BRASOIL a responsabilidade pelo fornecimento dos Sistemas de Geração de Energia Elétrica e de Ancoragem da P-40;

- b) Omitir informações durante a fase de negociação na contratação da P-40;
- c) Dissimular informação em documento interno da Companhia, induzindo seus superiores a erro de avaliação na contratação da P-40;
- d) Omitir informações ao E&P sobre as condições finais pactuadas nos contratos da P-38 e P-40;
- e) Fornecer à Mitsubishi em 22/08/97, a Carta SEGEN/EMBAR 053/97, contendo um CD com os requisitos para fornecimento da P-38, sem que lhe fosse autorizado e antes mesmo da decisão da Diretoria Executiva que autorizou consulta ao mercado;
- f) Descumprir determinação da Diretoria Executiva, em relação à participação dos demais Órgãos no processo de consulta ao mercado para contratação da P-38.

• **Alice Barroso Lima Neto**, então Superintendente do SEGEN, pode ser responsabilizado por:

- a) Não conferir documentos relevantes que lhe foram submetidos na contratação da P-40;
- b) Endossar informação dissimulada na contratação da P-40;
- c) Submeter informação dissimulada à apreciação de



seus superiores, induzindo-os a erro de avaliação na contratação da P-40;

- d) Acompanhar superficialmente as atividades desenvolvidas por áreas subordinadas;
- e) Exercer de forma falha a direção técnico-administrativa do SEGEN;
- f) Deixar de cumprir determinação da Diretoria Executiva na contratação da P-38;

• **José Carlos da Fonseca**, então Superintendente do SEGEN, pode ser responsabilizado por:

- a) Não conferir documentos relevantes que lhe foram submetidos para aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40; N
- b) Fornecer informação dissimulada para aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40; E
- c) Submeter informação dissimulada à apreciação de seus superiores, induzindo-os a erro de avaliação para aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40; S

• **Luiz Carlos Quintella Freire**, então Superintendente-Adjunto de Engenharia e Empreendimentos do SEGEN, pode ser responsabilizado por:

- a) Acompanhar superficialmente as atividades desenvolvidas por área que lhe estava diretamente subordinada; L



- **Sebastião Henriques Vilarinho**, ex-Diretor da área de Engenharia da Petróleo Brasileiro S/A, pode ser responsabilizado por:
 - a) Não conferir documentos relevantes que lhe foram submetidos na contratação da P-38, P-40 e na aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;
 - b) Endossar informação dissimulada na contratação e na aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;
 - c) Submeter informação dissimulada à apreciação da Diretoria Executiva, induzindo-a a erro de avaliação na contratação e na aquisição do Sistema de Geração de Energia da P-40;
 - d) Exercer de forma falha a direção técnico-administrativa da Área de Engenharia.

Deste relatório foi decidido pela Diretoria Executiva as demissões dos Srs. Roberto Orzechowsky e Alceu Barroso Lima. Ambos ingressaram na Justiça do Trabalho e obtiveram reintegração, posteriormente deixaram a empresa.

A decisão da Diretoria Executiva, foi branda. Em primeiro lugar, houve a ausência de qualquer punição à José Carlos Fonseca, Luiz Carlos Quintella Freire e a Sebastião Henrique Vilarinho.

Além do mais, é no mínimo estranho, a ausência neste relatório de qualquer punição ao ex-Superintendente Financeiro, Márcio Eiras de Moraes e ao ex-Diretor Orlando Galvão Filho, já que a comissão de sindicância levantou o problema da utilização de taxa de juros inadequada para o cálculo do valor presente (11,5% a.a) tanto para a P-40, quanto para a P-36.

Em depoimento à esta Comissão o Diretor Financeiro da Petrobrás, no dia do depoimento, Ronnie Vaz Moreira, questionado por esta comissão, confirmou que anteriormente era dirigente da ABN-Amro Bank e teria negociado financiamentos para a Petrobrás, negociando com o Sr. Marcio Eiras de Moraes.



Posteriormente como Diretor, foi Chefe do Sr. Marcio Eiras de Moraes e ainda concluiu negociações com o seu antigo banco, já como Diretor da Petrobrás.

À esta comissão, parece que a atitude do Sr. Ronnie Vaz Moreira, além de não ser eticamente correta, poderia ter ensejado uma proteção ao Sr. Marcio Eiras de Moraes e ao Sr. Orlando Galvão Filho. Se não fosse o cálculo errado do valor presente, os negócios da P-36 e da P-40 não poderiam ter sido concluídos, daí a relevância da participação dos Srs. Marcio Eiras de Moraes e Orlando Galvão Filho nas irregularidades tanto da P-36, quanto da P-40.

A aquisição dos sistemas de ancoragem e de energia geraram um desembolso adicional de US\$ 47,2 milhões.

Eles foram contratados, sem licitação, diretamente com a Mitsubishi e conseqüentemente com a empresa criada pela Marítima e subcontratada da Mitsubishi.

Além da compra sem licitação, concedeu-se, através de Ata de Reunião entre a Petrobrás e a FCI (empresa da Marítima), além dos preços acordados que incluíam o gerenciamento, uma taxa de administração de 10%, sem qualquer previsão no contrato que se estaria aditivando, um verdadeiro absurdo (cópia das Atas de Reunião em anexo-40).

Nota-se que o Sr. José Carlos Fonseca, quando da DIP 405/98 (cópia em anexo-41) propôs a Diretoria Executiva à contratação dos equipamentos do Sistema de Geração de Energia Elétrica, aprovada na Ata 4152 de 03/06/98, colocando como justificativa que a estratégia de aquisição da plataforma foi de não incluir o Sistema de Geração de Energia no escopo da negociação. Foi a primeira vez que surgiu a palavra estratégia. Em depoimento à esta comissão o Sr. José Carlos Fonseca, atribui este documento à informações e orientações emanadas do Sr. Roberto Orzechowsky, uma prática não usual da Petrobrás.

O Sr. José Carlos Fonseca por omissão ou participação, deixou dar curso a uma negociação, justificando-a para a aprovação da Diretoria.

Além do que existe contradições entre o que ele descreveu na justificativa, o depoimento na comissão de sindicância e o depoimento à esta comissão. São três versões diferentes sobre o mesmo fato.



Além dessas compras, outras changes orders foram realizadas na P-40, o nº total de modificações, chegou a 96.

O valor total de pagamentos da P-40, segundo relatório enviado à esta comissão pela Petrobrás, foi de US\$ 139,124,443.46 (cópia em anexo-42).

14. A P-40, chegou também com atraso a Baía de Guanabara, encontrando-se parada até a data de hoje. Após o acidente da P-36, a Petrobrás estaria revisando todos os procedimentos da P-40, inclusive sanando as pendências, para evitar o comissionamento na locação final. Essas pendências, também são continuidade do atraso da Marítima e deveriam ser objeto de multa além da cobrança de lucros cessantes.

Oficialmente a Petrobrás aguarda licença ambiental, uma desculpa para que possa ter tempo para sanar as pendências.

Enquanto isso, a Petrobrás segue pagando a taxa diária do afretamento, assim como o custo do dinheiro colocado diretamente, sem extrair um barril sequer do campo de Marlin Sul Fase I, passados 4 anos e 2 meses, da contratação emergencial para conversão em 2 anos, mais do dobro do tempo.

Como disse o atual Presidente, a produção perdida de hoje só vai ser recuperada no fim da vida útil do poço.

A Petrobrás já deixou de produzir, 150.000 barris/dia, por 26 meses, um prejuízo de mais de US\$ 2 bilhões.

15. O Relatório de Auditoria, cita à sua Pág.11, que:

"Na estruturação, a Marítima (FPSO ENGINEERING), contratada pela PETRO DIA para realizar a conversão, pôde subcontratar empresa por ela mesma constituída (FPSO CONSTRUCTION) para executar o serviço, sendo Full Conversion Contract o único instrumento com previsão de sanção por inadimplência, porém adstrito aos pactuantes, ou seja, SPCs criadas pela MARÍTIMA.

O STEP-IN foi assinado por PETRO DIA, BRASOIL e FPSO ENGINEERING, porém a FPSO CONSTRUCTION, 2ª empresa criada pela MARÍTIMA, era quem contratava



fornecedores. Sendo assim, o instrumento se mostra ineficaz, pois seu campo de utilização não alcança à atuação da FPSO ENGINEERING. Na prática, percebe-se a criação de artifício para marginalizar possíveis controles.

Cabe ressaltar que, no encaminhamento da documentação à D.E. sobre a estruturação a ser adotada – decisão constante na Ata 4.108, item 14, de 24/07/97 – não houve menção sobre a participação da FPSO CONSTRUCTION, o que veio a se concretizar posteriormente, com aquiescência do SEGEN. Por outro lado, também não há evidências, nos documentos do negócio, de contrato formal entre SEGEN e LINKLATERS e entre os órgãos envolvidos a respeito do risco negocial, o que constou apenas do anexo I (modelo de contrato de afretamento a ser assinado) do processo de aprovação.

Por fim, deve-se registrar o entendimento de que as informações dessa relevância deveriam constar em destaque, rotineiramente, nos processos, de tal sorte a que riscos do negócio se tornem plenamente conhecidos”.

A aquiescência do SEGEN é de responsabilidade do então Superintendente, Alceu Barroso Lima, e do Chefe do empreendimento, Roberto Ozechowsky, ou seja burlaram a aprovação.

16. Ao verificarmos a DIP 00002/97 do EP, de 07/01/97, assinada pelo Eng. Luiz Eduardo Carneiro e por Sérvulo Geraldino da Costa Soares, DIP de antecipação do campo de Roncador, solicitando autorização da Diretoria Executiva para transferir a “Spiritus of Columbus” para o campo de Roncador e propor a DB-100 para o campo de Marlin Sul Fase I, verificamos a seguinte justificativa no item 17:

“ É conveniente observar que os atrasos nas obras de conversão das VEPS dos campos de Marlin e Albacora, bem como a demora na chegada, ao Brasil, das sondas de perfuração e completação programadas para operação nesses campos, tem impedido que a produção nacional de petróleo seja implementada nas proporções previstas em planejamentos anteriores da companhia”.

Ou seja, a proposta do Eng. Carneiro, ajuda a criar novos atrasos que ele mesmo condenou e depois procurou justificar e até prorrogar, como no caso das Ametistas, relatados em capítulo próprio (cópia em anexo-43).



17. O mesmo Eng. Carneiro, aparece na DIP 0627/99 (cópia em anexo-44), na qualidade de já Superintendente do SEGEN, dirigindo-se ao Diretor Antonio Luiz de Menezes, endossando a compra da ancoragem e justificando a extensão do prazo de 24 para 35 meses, para ser submetido à Diretoria Executiva. Desta vez diferentemente das Ametistas, ele propôs à Diretoria a prorrogação contratual e ficam no ar as seguintes dúvidas:

a. Por que sempre o Sr. Luiz Eduardo Carneiro aparece para beneficiar a Marítima ?

b. Por que quando da P-40, ele submete à Diretoria e quando das Ametistas ele prorroga sem submeter à ninguém ?
Parece que esse procedimento só vem confirmar a suspeição relatada no capítulo das Ametistas, de que esta carta foi feita a posterior para ajudar a Marítima.

O mais curioso é que a DIP encampou a tese do Roberto Orzechowsky, mostrando que todos eles trabalhavam juntos para beneficiarem a Marítima e quando justificaram a compra direta, disseram que a licitação traria um impacto de 9 meses e depois prorrogaram por 11 meses. Ainda assim atrasou e está parada, totalizando até agora 4 anos e 2 meses. Qual a justificativa para todas essas situações ?

18. Existe um documento interno da Marítima, alterando os preços da P-40, que se objeto da perícia, poderá comprovar ser a letra do Sr. German Efranovitch (cópia em anexo-45).

19. Destaca-se a 1ª denúncia jornalística feita acerca desse assunto que coube ao jornalista Élio Gaspari em 06/07/97 (cópia em anexo-46).

20. O Sr. Roberto Orzechowsky, que segundo a Petrobrás, no processo trabalhista, teria infringido o regimento disciplinar PG-20-06-01A/março de 1998, fez um relatório acerca do assunto com muitas inconsistências, tentando justificar o injustificável.



Mais estranho ainda é o comportamento do serviço jurídico da Petrobrás, que respaldou à contratação direta da Mitsubishi para a ancoragem e a energia (anexo-40).

21. A Marítima sequer disponibilizou para a Petrobrás a ancoragem já existente na DB-100. Disse o Sr. Alberto Padilha, em depoimento à esta comissão que a Marítima teria vendido como sucata.

A DB-100 também já vinha com um sistema de energia, e só seria necessário a colocação do up grade. Desconhece-se se a Petrobrás considerou no cálculo do valor pago do sistema de energia, o sistema já existente.

22. Outro fato estranho, foi o ex-Diretor Sebastião Henrique Vilarinho ter dito que recebeu orientação verbal pelos componentes da Diretoria Executiva para se manter no aguardo de eventual nova proposta da Mitsubishi, no momento em que a 1ª oferta não havia sido aceita. Ressalta-se que haviam ofertas da Mitsubishi e da FPSO Partner Inc. Isso só demonstra que haviam negociações feitas por Diretores, que tudo conheciam e no entanto negaram tudo à esta comissão, inclusive sobre a presença da Marítima. Como dito anteriormente, houve reunião da Mitsubishi com o ex-Presidente Joel Mendes Reno, que parece ter interferido diretamente nesta negociação.

O Sr. Roberto Oszechowsky acusou diretamente o ex-Diretor Sebastião Henrique Vilarinho de ter decidido o preço, mas este afirmou que decidiu no parâmetro de taxa de juros de 11,5% a.a. e valor presente de US\$ 309 milhões.

23. A advogada da Petrobrás Cristina Ferraz, disse claramente no seu depoimento à esta comissão de sindicância da Petrobrás ter sofrido pressões do SEFIN (Marcio Eiras de Moraes) e do SEGEN (Alceu Barroso Lima e Roberto Orzechowsky) sobre o Parecer da P-40 (cópia em anexo-47).

Disse que procurou o Superintendente do SEJUR, Fernando Vianna, que lhe pediu que "dentro das possibilidades fizesse o Parecer".



Ou seja, ela foi pressionada a concordar com os termos da negociação propostas pelo empreendimento (leia-se Roberto Orzechowsky).

24. O depoimento à comissão de sindicância do Sr. Roberto César de Andrade (Ass. Sebastião Vilarinho), falava em a taxa de juros de 10% a.a a valor presente de US\$ 309 milhões, diferente da realidade e confirmado tanto pela Comissão de Sindicância, quanto por esta Comissão.

25. Já a Eng. Renata Bezerra Cavalcante disse em seu depoimento à Comissão de Sindicância e a esta Comissão, que o relatório sobre a DB-100 foi enviado ao EP/SUEX em 16/12/96, confirmando o já constatado, de que quando se assinou o contrato da "Spiritus of Columbus" para o campo de Marlin Sul Fase I, já se sabia que ela iria para o campo de Roncador e a DB-100 era que iria para o campo de Marlin Sul Fase I (cópia em anexo-48).

Ela disse que sabia da ancoragem e do sistema de energia. Disse que havia alertado que a ancoragem que havia na DB-100 não era apropriada para a P-40.

Na realidade, não é essa a discussão. Se a ancoragem era ou não apropriada seria problema da Marítima. A licitação da P-37, onde a DB-100 se apresentou e foi a base da negociação da P-40 acrescentando-se o que era necessário para adaptação ao campo de Marlin Sul Fase I, tinha ancoragem e energia completa. O orçamento considerado como aceitável era para uma plataforma completa e com ancoragem apropriada e sistema de energia suficiente para suportar o demandado.

Nota-se que a Eng. Renata Bezerra Cavalcante é muito ligada ao Sr. Roberto Orzechowsky, tanto que o levou para trabalhar com ela na BR DISTRIBUIDORA, quando ela lá esteve, já na gestão da atual Diretoria da Petrobrás.

A Eng. Renata também trabalhava com o Nelson Moczydowler, que saiu para a Marítima e hoje está na Haliburton e acabou levando a Eng. Renata para a Haliburton.



26. O Sr. Roberto Orzechowsky acusou o SEFIN e o SEJUR pelo pagamento antecipado das taxas de afretamento, antes do fim da conversão. O SEJUR disse que quem decide é o empreendimento que era chefiado pelo Sr. Roberto Orzechowsky.

Na realidade todos participaram e concordaram com a decisão, principalmente Sr. Roberto orzechowsky, que era o chefe do empreendimento.

27. Em documento de 30/05/97, (cópia em anexo-49) é dito claramente que a exigência de equipamentos novos e o não aproveitamento dos equipamentos existentes nas unidades, faz com que apenas o casco seja aproveitado, tornando as duas alternativas de custo iguais (semi-submersível nova e semi-submersível convertida). A diferença é somente o prazo. Toda viabilidade técnica, legal e econômica da contratação da DB-100 estava calcada em um prazo irreal.

28. A mesma Cristina Ferraz, do SEJUR, deu o Parecer Jurídico aprovando a contratação sem licitação da ancoragem e da energia.

29. A DIP 26/2001 de 09/03/2001 (cópia em anexo-50) sobre o licenciamento ambiental fala claramente no item 4 que as obras em andamento na P-38 e P-40, apesar de continuarem até o final de 2001, podem ser executadas na locação definitiva (offshore) a partir de meados de março, deixando de ser caminho crítico para o primeiro óleo já a partir de maio de 2001.

Ou seja, a P-40 e a P-38 estavam atrasadas e a exemplo da P-36, como já dito anteriormente, necessitava de serviços que estão sendo feitos até hoje e ela ainda não iniciou a produção, estando com 2 anos e 2 meses de atraso, provocando o prejuízo, já descrito à Petrobrás. Como devido ao acidente da P-36, que provocou o seu afundamento a Petrobrás mudou o procedimento. A produção não foi iniciada para não se misturar as atividades de comissionamento com operação, tão criticada no relatório da ANP/DPC.

30. Algumas outras contratações sem licitação foram feitas para suprimento da P-38 e P-40, tais como US\$ 2,066,882.30 para fornecimento de umbilical eletro-ótico.



Todos esses pontos de irregularidades, coincidências, mostram que havia um verdadeiro conluio entre ex-Diretores da Petrobrás, notadamente Joel Mendes Reno, Orlando Galvão Filho e Sebastião Henrique Vilarinho, juntamente com executivos de cargos de confiança, notadamente Luiz Eduardo Carneiro, Márcio Eiras de Moraes, Alceu Barroso Lima, Roberto Orzechowsky, José Carlos Fonseca, Luiz Carlos Quintella Freire, Fernando Vianna, Cristina Ferraz, com contribuição de Irani Varella e Carlos Eduardo Sandemberg Belot no auxílio do crescimento da Marítima, através de negócios eivados de irregularidades, que muito prejuízo deram à Petrobrás.

31. O estaleiro Jurong foi sub-contratado da Marítima para realizar a obra de conversão, juntamente com a obra da P-37, que ele disputou e perdeu a licitação, além da obra da P-38, mostrando que o Jurong, para conseguir contratos com a Petrobrás, necessitou fazer aliança com a Marítima Engenharia e Petróleo.

E) IRREGULARIDADES NA P-38

A P-38 e o FSO do campo Marlin Sul Fase I. o FSO estoca a produção da unidade de produção no caso a P-40.

Todo o processo de contratação da P-38 é confuso e também eivado de irregularidades, além de ser objeto do relatório de auditoria AUDIN E 5003A/2000, que motivou a comissão de sindicância (ambas as cópias já anexadas) que resultou nas



demissões por justa causa aos Srs. Roberto Orzechowsky e Alceu Barroso Lima.

Iremos listar os fatos e as irregularidades encontradas:

1. Em 19/07/96, antes da contratação da "Spiritus of Columbus", que iria para o campo de Marlin Sul Fase I e depois foi transferida para o campo de Roncador, e antes da contratação da DB-100, foi constituída comissão para promover a licitação para a contratação da P-38.

Não se sabe o resultado do trabalho dessa comissão, mas por depoimentos prestados à esta CPI, a comissão teria sido desconstituída, embora o Coordenador nomeado desta Comissão, tenha avalizado o aproveitamento da licitação da P-47 como parâmetro (cópia em anexo-51).

2. Quando da negociação, estabelecida pelo Sr. Roberto Orzechowsky, da contratação da DB-100, tentou-se colocar a P-38 na negociação, mas não se obteve sucesso, porque ela teria sido excluída.

Nota-se que o início da negociação da DB-100 é mais de 6 meses depois da constituição da comissão de licitação, ou seja a licitação já poderia estar até terminada e a P-38 contratada.

3. A desculpa dado pelo Sr. Roberto Orzechowsky em depoimento à esta comissão era de que a P-38 funcionava junto com a P-40, ao mesmo tempo, daí ser melhor entregar ao mesmo fornecedor, não tem amparo nem tecnicamente, nem da tradição da Petrobrás. Só como exemplo, a P-47, FSO da P-36, foi licitada. Naquele caso, trataram de ajudar a Marítima de outra forma, conforme está explicado no capítulo da P-47.

4. Em nota de 04/06/97 da comissão de negociação, assinada pelo Sr. Roberto Orzechowsky (assinou pelo Luiz Carlos Quintella Freire, Coordenador da Comissão), Irani Varella, Rui Berford Dias e Elma Azevedo Rocker, foi dito que o preço ofertado no processo licitatório da P-47 (vencido pela Marítima) era



alto. (cópia em anexo-52) Nota-se aí a presença do Roberto Orzechowsky usurpando as funções do Coordenador da Comissão de Negociação, que era o Assistente do Diretor de Engenharia. O preço já era alto e veremos mais a frente que a contratação da P-38, sem licitação com a Mitsubishi/Marítima (mesmo esquema da P-40) foi por um preço 24% a maior em dólar.

5. A DIP, assinada pelo Eng. Luiz Eduardo Carneiro e Alceu Barroso Lima (cópia em anexo-53) de 01/09/97, fala citando primeiro à contratação da P-40 com aprovação da Superintendência Jurídica, o que não corresponde à verdade. O SEJUR, através do Parecer já citado no capítulo da P-40 não encontrou amparo legal na Lei 8666/93 para aquela contratação, assim como opinou que a contratação sendo feita pela Brasoil, empresa sediada em Cayman, não precisaria seguir a legislação brasileira (cópia em anexo-54).

Cita também que a P-38 é similar à P-47, já licitada naquele momento, e, após 1 ano e 2 meses, da constituição da comissão de licitação da P-38, que não foi adiante, diz que tem apenas um mês de prazo para concluir a negociação da P-38, sob pena de impactar o projeto de Marlin Sul Fase I, já que a P-38 teria que estar pronta, juntamente com a P-40.

À Diretoria Executiva, através da Ata 4115 de 11/09/97, aprovou a proposta da DIP, concordando com uma "Consulta ao Mercado", articulada com a SEFIN e a SEJUR.

6. A partir daí, começa uma série de situações duvidosas, relatadas no relatório da comissão de sindicância.

O Sr. Roberto Orzechowsky em depoimento à comissão de sindicância e à esta comissão, trouxe várias contradições sobre a "Consulta ao Mercado":

- a. Em primeiro lugar, ele já havia enviado à Mitsubishi em 22/08/97 o cd room das especificações, carta SEGEN/SEJUR 053/97 (cópia em anexo-55), para que fosse formulada à proposta da P-38, porque ele entendia que iria se fazer mais uma contratação direta, sem licitação, com a Mitsubishi (Marítima).

Nota-se que a DIP propondo à Diretoria à consulta ao mercado foi de 01/09/97, 10 (dez) dias depois. É impossível que a proposição feita pela DIP não fosse



do seu conhecimento, já que era o Chefe do empreendimento e tudo o que se referia ao empreendimento ele tinha que ter conhecimento.

A nota descrita no item 4, foi assinada por ele no lugar do Coordenador da comissão, mostrando que ele tinha conhecimento de todas as fases do processo.

- b. Também era impossível o envio de proposição, objeto de pauta da Diretoria Executiva, que ele não tomasse conhecimento da pauta.
- c. Ele declarou que quando tomou conhecimento da decisão da Diretoria, alegou que não lhe informaram como proceder a tal "Consulta de Preços", apesar da decisão da Diretoria falar em conjunto com a SEFIN e a SEJUR.

Ele declarou que não procurou ninguém para discutir o assunto e aí começaram a chegar propostas ofertando a P-38 por parte de outras empresas em dias alternados (cópia em anexo-56).

Só depois da chegada das propostas é que ele teria conseguido debater o assunto com o Superintendente do SEGEN, Alceu Barroso Lima. Estranhamente ele não tinha hábito de debater com frequência com o seu Chefe Imediato e não se preocupou em procurar o SEFIN (o seu amigo Márcio Eiras Moraes) e o SEJUR (Fernando Vianna e Rui Berford Dias) e nem imediatamente o seu Chefe, Alceu Barroso Lima ou o seu Diretor Sebastião Henrique Vilarinho.

Mais estranho ainda, é que a proposição levada à Diretoria Executiva através da DIP de 01/09/97, teve parecer prévio do SEJUR, através do Rui Berford Dias solicitado pelo Roberto Orzechowsky em 27/08/97 (cópia em anexo-57) e concedido em 29/08/97, dois dias depois.

Ou seja, quando ele mandou a consulta para o SEJUR, já havia mandado o cd room para a Mitsubishi faziam 5 dias.

Na verdade ele queria a aprovação para a contratação direta, mas como inventaram uma consulta de preços, ele ficou com problemas, já que tinha acertado com a Mitsubishi.



Daí a razão dele não procurar ninguém e solicitar propostas avulsas, apesar dele declarar que as propostas aterrissaram na Petrobrás sem ninguém solicitar.

- d. Aí aconteceu o maior absurdo, a proposta da Mitsubishi/Marítima, chegou 3 dias depois da última proposta, com um preço 0,57% menor da 2ª colocada (Fred Olsen).

Ele chegou a considerar uma proposta da Ultratec de 22/07/97, apesar da data da proposta vencedora ser de 15/09/97.

A Mitsubishi recebeu as especificações antes e teve todo o tempo que precisou até ele resolver encerrar o processo e ela poder cobrir com o menor preço, já que as propostas eram abertas e era fácil conhecer os preços.

- e. E para completar o absurdo o preço, já considerado alto na P-47, teve um acréscimo de 24% em dólar, mostrando que não se tinha o menor controle da situação, e foi aprovado pelo Sr. Roberto e aprovado posteriormente pela Diretoria Executiva.
- f. O relatório de auditoria à Pág.2, cita:

"A inobservância de procedimento usual de contratação na negociação da P-38, gerando dúvidas quanto à legitimidade e economicidade do processo de consulta ao mercado, US\$ 160 milhões".

7. O estaleiro Jurong foi subcontratado pela Marítma para a obra de conversão.

O processo da P-38, tal como o da P-40 e da P-36, mostram uma verdadeira conspiração para beneficiar a Marítima.

Todos os citados na P-40, participaram no processo da P-38, mas não tiveram nem o cuidado de evitar um acréscimo de preço que onerou a P-38 em 24%, comparado com a P-47, licitada pouco tempo antes. Porque não se aproveitou o 2º lugar naquela licitação, cujo preço era inferior ao contratado ?



F) IRREGULARIDADES NAS AMETISTAS

As famosas Ametistas, vem a ser sondas de perfuração para lâminas d'água até 1200 metros no caso das unidades II e III e até 1500 metros para as 4 restantes, licitadas pela Petrobrás e ganhas pela Marítima Engenharia e Petróleo com este projeto. Foram 6 as licitações de sondas ganhas pela Marítima Engenharia e Petróleo, descritas no quadro abaixo:

EDITAL	EMPRESA VENCEDORA	TAXA DIÁRIA US\$	VALOR CONTRATUAL TOTAL US\$ (NOTA 1)	Nº DO CONTRATO	DATA P/ INÍCIO DA OPERAÇÃO
101.0.026.96-2	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	93,333.00	213,873,668.00	101.2.008-97-9	29/09/98
101.0.026.96-2	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	96,666.00	221,352,916.00	101.2.010.97-2	29/09/98
101.0.005.97-7	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	127,376.00	313,570,372.11	101.2.063.97-8	17/06/99
101.0.001.97-6	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	107,998.00	250,284,858.95	101.2.100.97-8	06/07/99
101.0.016.97-5	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	133,333.00	328,208,265.74	101.2.159.97-1	29/12/99
101.0.015.97-2	MARÍTIMA ENGENHARIA E PETRÓLEO	143,332.00	352,79,692.50	101.2.155.97-9	29/12/99

Nota 1 – Incluídos os valores dos contratos de serviços



Com os atrasos das entregas, a Petrobrás, através da nova Diretoria cancelou os contratos que somavam no total cerca de US\$ 1,5 bilhão.

Os cancelamentos se deram primeiro em 13/05/99, Ata 4200 da Diretoria Executiva, Item 48 com Parecer o SEJUR nº 269⁶/99 de 12/05/99, no que se refere as Ametistas 2 e 3. Nesta mesma Ata da Diretoria a Petrobrás autorizou a contratação da MODUSPEC, Empresa Holandesa de Auditoria na área de engenharia e petróleo sobre o estágio das Ametistas 4,5,6 e 7.

O relatório da MODUSPEC trouxe o seguinte:

- a. Ametista 4 – ficaria pronta em 14/07/00, contra o prazo contratual em 17/06/99 sendo constatado uma previsão de atraso de 393 dias.
- b. Ametista 5 – ficaria pronta em 13/09/00, contra o prazo contratual de 07/07/99, sendo constatado uma previsão de atraso de 435 dias.
- c. Ametista 6 – ficaria pronta em 17/10/00, contra o prazo contratual de 29/12/99, sendo constatado uma previsão de atraso de 293 dias.
- d. Ametista 7 – ficaria pronta em 17/09/00, contra o prazo contratual de 29/12/99, sendo constatado uma previsão de atraso de 264 dias.

Após a análise deste relatório a Petrobrás, na Ata 4220 de 07/10/99, decidiu promover a rescisão dos contratos das Ametistas 4,5,6 e 7.

A seguir listaremos as irregularidades de todo o processo licitatório:

1. A Marítima Engenharia e Petróleo foi incluída no cadastro, apta a participar do processo licitatório, sem nunca ter construído nenhuma sonda, prestado qualquer tipo de serviço de perfuração idêntico da mesma natureza, nem ter capital social ou patrimônio líquido para uma operação desta natureza. Convém dizer que o cadastro da Petrobras razoavelmente organizado, e baseado em tres critérios: Tradição, que representa a experiência e as referencias que a empresa tem no tipo de obra no qual ela se cadastra, e o valor desta obras, saude e lasto financeiro para o porte das obras e serviços que ela quer prestar, e finalmente capacidade técnica que é o somatório das instalações industriais ,equipamentos capacidade do seu corpo técnico, em qualidade e quantidade relacionada as obras a qual se



candidata. Cada um deste três item vai de 1 a 7 pontos podendo assim uma empresa totalizar na sua categoria 21 pontos. Com 21 pontos a empresa pode se cadastrar as licitações de valor máximo e de capacidade técnica máxima da Petrobras. O cadastro é extremamente detalhado, não podendo uma empresa com uma boa pontuação se cadastrar para um tipo de serviço que ela nunca exerceu. Damos como exemplo uma empresa que tenha perfuração ancorada não poderá participar de serviços de perfuração de posicionamento dinâmico por maior que ela seja se ela não experiência previa, mesmo critério é adotado para os fornecimentos de equipamentos. A Petrobras não quer ser a primeira experiência de uma empresa. Dentro deste critérios fica difícil entender como a Marítima se cadastra para EPCISTA para empresa de perfuração trabalhando em posicionamento dinâmico, sendo que para cadastro a Petrobras não autoriza consórcio de empresas para que uma acrescente competências a outra. Ela só autoriza este tipo de associação quando o mercado é carente destas competências, o que não ocorreu nesta atividade nos últimos 20 anos.

O seu único acervo técnico foi o Curriculum do Hamilton Padilha Jr., que anteriormente trabalhava na Odebrecht, que passou a integrar a Marítima Engenharia e Petróleo quando da negociação da "Spirit of Columbus".

Jamais se poderia ter permitido uma empresa sem qualquer experiência, nem condições financeiras de participar de um conjunto de processos licitatórios, que representariam encomendas de US\$ 1,5 bilhão.

2. Os prazos colocados no Edital de Licitação de 18 (dezoito) meses para o início dos serviços com construção de sondas, eram sabidamente incompatíveis. Historicamente a Petrobrás conhece que processos anteriores o prazo de construção eram entre 26 a 30 meses, jamais de 18 a 22 meses usado nas Ametistas.

O depoimento do DRILMAR Monteiro da Interoil e de João Luiz PHILIPPS da Schaim Cury, confirmar que era inexecutável construir uma nova sonda em tão pouco tempo.



Os depoimentos da Marítima Engenharia e Petróleo e da Petrobrás à esta Comissão, tentavam fazer crer que a Marítima Engenharia e Petróleo só teria a obrigação de prestar o serviço, mas a realidade do contrato e dos seus anexos mostra que a Marítima Engenharia e Petróleo tinha a obrigação de construir, dentro de um cronograma previamente acordado e ainda com um termo de compromisso assinado pelo Sr. German EFREMOVITCH, reiterando o compromisso dos prazos e de acordo quanto ao cronograma (cópia em anexo-58).

3. Quando das licitações das Ametistas 4,5,6 e 7, o cronograma das Ametistas 2 e 3 já não estava sendo cumprido, principalmente nas duas últimas. A Petrobrás, através de depoimento do Eng. Luiz Carneiro declarou que houve uma fiscalização, antes da adjudicação das Ametistas 6 e 7. Este é o mesmo engenheiro, então Superintendente de Exploração e Produção, responsável pelas irregularidades descritas nos itens anteriores.
4. Estranhamente, durante o conjunto de licitações, houve uma diferenciação de condições, sempre em benefício da inadimplência.

No contrato das Ametistas 2 e 3, o prazo para rescisão do contrato é de 60 (sessenta) dias após a data prevista para o início dos serviços.

Já a multa é de 30% da diária a ser cobrada por dia, até o limite de 10%, do total do contrato.

Já a partir do contrato da Ametista 4 e daí para as Ametistas 5,6 e 7 o prazo de rescisão salta de 60 (sessenta) dias para 180 (cento e oitenta) dias.

Já a multa reduz de 30% para 10% do valor da diária por dia de atraso até 90 (noventa) dias, e só após 91 dias passa a 30% da diária por dia, continuando limitada a 10% do valor total do contrato.

Porque essa mudança que só beneficia o infrator justamente após a Marítima Engenharia e Petróleo já começar a ficar inadimplente com as Ametistas 2 e 3 ?

Todos os processos, bem como as assinaturas dos instrumentos contratuais foram do Eng. Carneiro.



Há uma suspeita levantada no processo trabalhista do Sr. Roberto Orchezovsky, vol.3, quesitos formulados por ele à perícia, pág.18, quesito 18, item III, que questiona (cópia em anexo-59):

"Plataformas de perfuração contratadas com capacidade de perfuração para profundidade inferior à real, quando se sabia que a necessidade era maior".

O Sr. Roberto faz do seu quesito, uma acusação grave de contratação fora do escopo técnico necessário. A responsabilidade também é do Eng. Carneiro. Os fatos posteriores confirmam estas graves acusações todas as sondas de perfurações contratados após o cancelamento das AMETHYSTS demonstram isto, todas elas foram contratadas para capacidade de perfuração em lamina de água de 2500 metros até 3000 metros. Outrossim as sondas que substituíram as Amethyts, tem capacidade de convés maior e não precisam de um barco de apoio para guardar os equipamentos que não cabem no convés de uma Amethyst. Por este fato que acrescer a diária de uma Amethyst para saber seu custo real um valor de 6000 dólares por dia durante 40% do tempo que este barco é necessário.

Outro ponto que chama a atenção é que foram licitadas sondas de perfuração praticamente iguais, em um intervalo de tempo pequeno e os preços subiam a cada licitação, à medida em que se conheciam os concorrentes a disposição deles em não correr os riscos que o prazo irreal requeria.

5. No caso das Ametistas 6 e 7, teria havido carta de conforto para que a Marítima Engenharia e Petróleo fosse ao mercado e conseguisse financiamentos. A Petrobrás informou em correspondência à esta Comissão, não ter encontrado a tal carta de conforto.

Encontramos uma carta do Eng.Luiz Carneiro, irrevogável, onde ele dá o conforto requerido pelos financiadores (cópia em anexo-60). É duvidoso se o Eng.Carneiro teria os poderes para assinar aquela carta datada de 10/07/98.E também alucinante ser emitida uma carta de conforto da Petrobras para contratos que estão atrasados, e dos quais uma parte se refere a serviços a serem prestados, dependendo da medição de um serviço que poucas empresas no mundo sabem fazer de qualquer maneira uma carta de conforto sobre uma prestação de serviços e totalmente fora de padrão. .



6. Todos os Contratos originais das Ametistas foram aditados em 10/07/98 pelo Eng. Carneiro, visando a adequação de criação de novas empresas, uma sociedade por cada Ametista, a saber PETRODRILL TWO, THREE , FOUR, FIVE, SIX e SEVEN (cópia em anexo-61).

Além disso alterou cláusulas de condições de pagamentos posteriormente em 21/08/98, alterou os contratos de serviços.

7. Em depoimento do Sr. Hamilton Padilha Jr., ele teria dito que a Marítima Engenharia e Petróleo fez várias reuniões com a Petrobrás, juntamente com candidatos a financiadores, que temerosos da rescisão contratual teriam solicitado uma carta de prorrogação do prazo contratual.

Essas reuniões, segundo a Marítima Engenharia e Petróleo, teriam sido com o Eng. Luiz Carneiro, juntamente com outras pessoas, inclusive do Departamento Jurídico- SEJUR.

Dessas reuniões teria saído a carta 048/98 de 28/05/98, dirigida à Marítima Engenharia e Petróleo (cópia em anexo-62) com 3 concessões à saber:

- a) Extensão do Prazo Contratual para Rescisão dos Contratos para 540 dias.
- b) Concordar com formas alternativas de cobrança das multas, ao fim do tempo contratual, dependendo da aprovação da Diretoria Executiva.
- c) Autorização para transferência do contrato de serviços, a quem a Marítima Engenharia e Petróleo desejar, desde que participe de negócios semelhantes, mesmo que a Petrobrás viesse a rescindir os contratos de aluguéis das sondas de perfuração. Este ultimo item foi uma atitude inédita dentro da historia da Petrobras, esta diretoria inovou muito, mais infelizmente somente em procedimentos errados.

O Eng. Carneiro confirmou a emissão da carta, mas não as reuniões ou participação do Departamento Jurídico. Disse que simplesmente não consultou o Jurídico e que a carta não tinha efeito de prorrogação do prazo contratual.



O Departamento Jurídico, através do atual Superintendente, Rui Bedford Dias, diz que ninguém do Jurídico foi consultado, nem participou de qualquer reunião e que o Eng. Carneiro não teria competência legal para a assinatura dela.

8. A Marítima Engenharia e Petróleo ingressou no judiciário, através do processo nº 2000.001.000.638-1 distribuído à 25ª Vara Cível (cópia da inicial anexo-63).

Existe toda uma cronologia para comprovar que a carta não teria validade e suspeita-se inclusive que ela foi feita a posteriori, e substituído uma outra carta com a numeração da data cuja expedição é atribuída.

Os fatos são os seguintes:

- a. Não existe nenhuma reivindicação da prorrogação de prazo feito pela Marítima Engenharia e Petróleo por escrito, com Justificativa, conforme prevê a Lei 8666/93.
- b. Ao assinar os termos aditivos em 10/07/98, ou seja 53 dias após a suposta prorrogação, o Eng. Carneiro e o Sr. German EFREMOVITCH ratificaram todas as condições do contrato original que não eram incompatíveis com o que se pactuava no aditivo, logo o prazo original estava ratificado.

Além do mais ao assinarem um termo aditivo para modificarem cláusulas contratuais, ambas as partes reconheceram que este era o instrumento adequado.

- c. A carta de conforto dada na mesma data da assinatura do aditivo, de caráter irrevogável foi assinada tendo 2 testemunhas, sendo uma delas Vice-Presidente da Pride, O sr John O'leary empresa que a Marítima Engenharia e Petróleo representava na Petrobrás e tinha se associado no projeto das Ametistas.
- d. Na contestação da Petrobrás no processo judicial, faz-se menção à correspondência da Marítima Engenharia e Petróleo à Petrobrás, datada de dezembro de 1998, onde se fazia menção ao prazo de 180 dias para rescisão.



- e. A Marítima Engenharia e Petróleo sabia dos poderes do Carneiro, da sua procuração com valores limitados ao seu cargo, autorização da Diretoria Executiva para ele assinar o contrato original e o aditivo de 10/07/98, logo saberia da não validade da sua assinatura nesta carta.
- f. A carta contrariando expressa cláusula contratual foi feita na língua inglesa, o que por si só a torna inválida. Assim como a carta de conforto de 10/07/98, também feita em inglês é inválida.
- g. Mesmo se por algum absurdo, a carta do Eng. Carneiro fosse considerada válida, o contrato teria outros motivos de rescisão já que a prorrogação, não implicaria no descumprimento do cronograma de etapas da obra, descumprido antes da carta e descumprido também depois da carta, já que as etapas não teriam sido cumpridas conforme atesta a MODUSPEC no relatório das Ametistas 4,5,6 e 7, o que motivaria a rescisão.

Talvez os argumentos apresentados pela Petrobrás no processo judicial devessem ser reforçados pelas observações contidas neste relatório.

- h. A Marítima Engenharia e Petróleo alega ter oferecido equipamentos para substituir as sondas em atraso, mas nos depoimentos prestados à essa Comissão, tanto os representantes da Petrobrás José Coutinho Barbosa, André Cordeiro, Rui Bedford Dias, tanto os representantes da Marítima Engenharia e Petróleo Hamilton Padilha Jr. e German EFREMOVITCH confirmaram que na discussão, houve oferecimento de sondas, mas a Marítima Engenharia e Petróleo queria que a utilização das sondas substitutas não incidissem no tempo contratual que a Marítima Engenharia e Petróleo achava que tinha de direito, ou seja a Marítima Engenharia e Petróleo queria mais um contrato sem licitação, o que esta diretoria da Petrobrás, acertadamente, não concordou.



- i. A Marítima Engenharia e Petróleo não contestou a rescisão nos contratos das Ametistas 2 e 3, nem apresentou a tal carta do Eng.Carneiro. Porque ? Em primeiro lugar a Marítima Engenharia e Petróleo nada tinha feito na construção dessas sondas. Em segundo lugar eram as sondas com as menores taxas de diárias das 6 contratadas pela Petrobrás. Em terceiro lugar, provavelmente a tal carta do Eng.Carneiro ainda não tinha sido feita, apesar da data desta rescisão ser de 13/05/99, quase um ano depois da data colocada na tal carta.
- j. A rescisão do contrato, implicava no fim da aplicação das multas, segundo entendimento do Sr. Rui Bedford Dias, atual Superintendente Jurídico da Petrobrás e à época Superintendente Adjunto do serviço Jurídico. Um absurdo, já que a sua interpretação era que uma vez encerrado o contrato, não haveria pagamento por parte da Petrobrás, logo não poderia ser descontado no pagamento inexistente.

O contrato não prevê esse perdão automático, que beneficia o aventureiro, no caso a Marítima Engenharia e Petróleo. A Petrobrás poderia e deveria manter as multas e cobra-las ou via judicial ou descontando de pagamentos de outros contratos que a Marítima efetivamente tinha com a Petrobras.

Além do mais, o prejuízo da Petrobrás com o atraso no programa de perfurações, causado pelo atraso na entrega das sondas, de lucros cessantes deveria ser cobrado pela Petrobrás judicialmente da Marítima Engenharia e Petróleo.

- k. A Schaim Cury e a RBFALCON, tinham sondas de perfuração contratadas e em atraso, ambas não mereceram do Eng.Carneiro o mesmo tratamento dado à Marítima Engenharia e Petróleo, por razões inexplicáveis.
- l. No período de março de 1999 a dezembro de 1999, foram contratadas 10 (dez) sondas de perfuração no mercado para suprir os atrasos da Marítima Engenharia e Petróleo e para dar continuidade do programa de perfurações. Todas as sondas contratadas para lâmina d'água superior as da Marítima Engenharia e Petróleo, podendo se confirmar a denúncia contida no processo trabalhista do Sr. Roberto Osworwisky. A Petrobrás está



pagando preços mais baratos do que pagaria a Marítima Engenharia e Petróleo (taxas diárias de US\$ 130 mil para 2700 metros de lâmina d'água e US\$ 100 mil para 1500 metros).

- m. Parte do financiamento obtido pela Marítima Engenharia e Petróleo através da carta de conforto foi com a Mitsubishi, a mesma da P-40 e P-38, Barracuda e Caratinga, operações montadas pela Marítima Engenharia e Petróleo com a ajuda de funcionários e ex-dirigentes da Petrobrás.
- n. Para solicitar autorização para o início do processo licitatório o Eng. Carneiro solicitou autorização à Diretoria Executiva. Idem para a assinatura do instrumento contratual.

A Marítima Engenharia e Petróleo quando mudou a razão social, solicitou um aditivo contratual.

Ambas as partes conheciam que as mudanças de qualquer cláusula só se dariam por meio de instrumento contratual.

Porque se satisfariam com a simples carta ?

- o. O ex-Presidente Joel Mendes Rennó foi cínico no seu depoimento à esta Comissão, assim como na acareação com outros ex-Diretores e funcionários da Petrobrás, ao dizer sobre a carta do Eng. Carneiro: "Todos estavam com a razão e ninguém estava com a razão".
 - p. A Marítima Engenharia e Petróleo estava propondo à Petrobrás a colocação das sondas 13 BINGO 8000 e BINGO 9000 da Ocean Rig. Ocorre que ao verificar a situação de inadimplência da Marítima, a Ocean Rig retirou a oferta. A Marítima Eng. E Petróleo então resolveu processar a Ocean Rig, tentando obter mais uma vantagem da sua situação decorrente dos seus atrasos.
9. A Petrobrás tinha se comprometido com a Marítima Engenharia e Petróleo ao final do tempo contratual das Ametistas 5,6 e 7 a prorrogar os prazos contratuais em 2, 1 e 2 anos respectivamente em mais um benefício para a Marítima Engenharia e Petróleo.



10.A Marítima Engenharia e Petróleo que alega prejuízos com o cancelamento de seus contratos, foi a única beneficiária de toda a situação. Em primeiro lugar não pagou nem vai pagar qualquer multa pelos seus atrasos. Em segundo lugar não está sendo responsabilizada pelos prejuízos causados à Petrobrás e ao País, pelo atraso no programa de perfurações da Petrobrás e em terceiro lugar, segundo informações divulgadas no site da Pride (cópia da impressão em anexo-64). A Pride teria assumido a construção das duas sondas de perfuração Ametista 6 e 7, rebatizadas de Pride Carlos Walter Marinho e Pride Brasil, assumido toda a dívida contraída pela Marítima Engenharia e Petróleo na emissão dos bônus e empréstimos obtidos através da carta de conforto dada pelo Eng.Carneiro da Petrobrás e ainda teria pago US\$ 85 milhões à Marítima Engenharia e Petróleo.

Ou seja, a Marítima Engenharia e Petróleo, uma empresa com patrimônio líquido de apenas R\$ 13 milhões, sem nunca ter tido uma experiência anterior, vence uma série de licitações, devido ao prazo de cumprimento inexecutável causa um enorme prejuízo à Petrobrás e ao País pelos lucros cessantes do atraso do programa de perfurações, ingressa no judiciário contra a Petrobrás, apesar de não ser cobrado um único centavo das multas dos seus atrasos, se utiliza de uma carta ilegítima cuja data e motivos da autoria são de caráter duvidosos e ainda assim teria recebido livre de qualquer despesa US\$ 85 milhões, provavelmente no exterior, sem qualquer notícia de declaração ao fisco brasileiro e ainda corre o risco de lograr êxito total ou parcial na sua ação na Justiça, onde o valor da causa atribuído é de R\$ 2,5 bilhões.

Todos os fatos relatados, nos levam as seguintes conclusões:

1. A Marítima Engenharia e Petróleo foi beneficiada por entrar no cadastro da Petrobras, sem nunca ter construído uma sonda de perfuração.
2. A Marítima Engenharia e Petróleo foi beneficiada pelo prazo irreal de construção das sondas.
3. A Marítima Engenharia e Petróleo foi beneficiada pelo não cancelamento dos contratos, quando já



esta inadimplente, pela não cobrança de multas e pela não cobrança de lucros cessantes.

4. A Marítima Engenharia e Petróleo foi beneficiada pela adjudicação das Ametistas 4, 5, 6 e 7, quando já estava inadimplente nas Ametistas 1 e 2 e pelas mudanças contratuais observadas a partir da Ametista 4 de redução de multa e ampliação do prazo de tolerância para a rescisão contratual por atraso.
5. A Marítima Engenharia e Petróleo pode ter sido beneficiada por uma condição técnica do Edital, não necessária para a Petrobrás, segundo o processo trabalhista do Roberto Orchezosky.
6. A tal carta do Eng. Carneiro pode ter sido forjada por ambas as partes, para dar subsídios a inadimplência da Marítima Engenharia e Petróleo.

Não houve nenhum inquérito administrativo contra o Eng. Carneiro, nem ele foi demitido, apesar de evidente quebra de confiança por ele assinar a carta de tal natureza sem autorização da Diretoria Executiva.

G) IRREGULARIDADES DA BARRACUDA/CARATINGA

O projeto Barracuda/Caratinga é o maior contrato de offshore do mundo, orçado em torno de US\$ 2,5 bilhões.

Este contrato só é comparável ao contrato do SIVAN e foi ganho pela multinacional Halliburton, sendo o seu maior contrato do mundo.

A Halliburton, tinha á época como Presidente, o atual Vice-Presidente dos Estados Unidos da América, Sr. Richard Cheney.

Este processo foi concluído na atual gestão da Petrobrás, embora todos os procedimentos estivessem montados pela gestão do ex-Presidente Joel Mendes Reno.

O processo contou com uma "licitação" para escolha dos bancos que financiariam a operação e uma licitação na modalidade de



convite para escolha da empresa que se encarregaria da construção das unidades de produção para esses campos.

Foram escolhidos, ainda na gestão Renó, o consórcio Mitsubishi/Itochu para financiadores e escolhida a Halliburton para se encarregar da construção, já na gestão Reistchul, embora as empresas selecionadas, por indicação do consórcio Mitsubishi/Itochu, foram homologadas em ato de Joel Mendes Reno, ao apagar das luzes da sua gestão.

A presença da Marítima em todo esse processo é bastante relevante e suspeita-se da continuidade da sua participação, através do estaleiro Mauá, cujas ações que pertenceram à Marítima por um tempo, foram oficialmente vendidas ao estaleiro Jurong, de relações tão próximas com a Marítima nos casos já relatados nos capítulos da P-37, P-38 e P-40.

Veremos abaixo os pontos obscuros dessa negociação sobre Barracuda/Caratinga, para que possa ser melhor investigado no futuro por outra comissão ou pelo Ministério Público, além do próprio Tribunal de Contas da União:

1. As grandes trading japonesas devidamente suportadas e incentivadas pelo Governo japonês que empresta dinheiro público as trading para poderem se transformar em empresas de energia, diminuindo assim a dependência do JAPÃO neste produto. Por outro lado havia interesse do Brasil de se financiar a condições mais em conta do que a Petrobrás vinha tendo com bancos particulares.

O Departamento Financeiro da Petrobrás, em processo comandado por Márcio Eiras de Moraes, convidou 29 empresas financeiras, impondo como pré-condição que não tivessem experiência com assets petrolíferos. Isto eliminava a presença de vários grupos europeus. Colocava também a condição de que o líder do financiamento entrasse obrigatoriamente com no mínimo 10% de capital próprio.

Dessa seleção, saiu-se vencedor o consórcio Itochu/Mitsubishi, sendo este último já de grandes ligações com a gestão do Sr. Joel Mendes Reno, conforme já relatado anteriormente.

Acontece que na hora de colocar recursos próprios, o consórcio Itochu/Mitsubishi colocou recursos do JBIC, órgão de desenvolvimento do Governo Japonês, contrariando as condições da seleção e



certamente com diferenciação de custo financeiro em favor do consórcio que tinha uma taxa já contratada.

A Petrobrás permitiu que o consórcio descumprisse as regras e obtivesse um lucro adicional em cima das garantias da própria Petrobrás.

2. A Itochu, confirmado pelo depoimento do Márcio Eiras de Moraes, tinha como consultor o Sr. Hélio França, que era grande amigo do ex-Presidente Joel Mendes Reno e do ex-Diretor Orlando Galvão Filho, além do próprio Márcio Eiras de Moraes.

O Sr. Hélio França era o principal intermediário da Marítima na Petrobrás, embora não pudéssemos comprovar, já que as quebras de sigilo fiscal, telefônico e bancário, não foram efetivadas à tempo do término destes trabalhos.

O Sr. German Efranovitch, em seu depoimento chegou a admitir que teria emprestado dinheiro ao Sr. Hélio França, provavelmente se antecipando à quebra de sigilo bancário, onde se poderia comprovar depósitos bancários da Marítima ou do Sr. German nas contas do Sr. Hélio França ou da sua empresa Brasfran.

O relatório de visitas à Petrobrás do Sr. Hélio França, enviado pela Petrobrás, por solicitação desta comissão, mostra 133 visitas registradas à sede da empresa, várias para o ex-Presidente, Joel Mendes Reno, para o ex-Diretor Orlando Galvão Filho, para o ex-Diretor Antonio Carlos Augustini e para o Sr. Márcio Eiras de Moraes.

O Sr. Márcio não soube explicar qual o tipo de "consultoria que o Sr. Hélio França fazia.

A Itochu e a Mitsubishi, convocadas para depor nesta comissão, através dos Srs. Kasumisa Hara e Koji Hamano, se furtaram de comparecer e chegaram ao acinte de enviarem uma carta em português, assinadas pelos depoentes, com textos semelhantes, solicitando tradutor japonês para o depoimento (cópia em anexo-65). Além do mais o Sr. Hara trabalhou durante três anos no período de



1975 a 1978 em Aracaju como responsável de uma obra da empresa A ARAUJO, da qual a ITOCHU era sócia.

Os dois executivos estão há muito tempo no Brasil, cansam de fazer negócios com empresas brasileiras. Existem várias correspondências dentro da Petrobrás no idioma português assinadas por eles. Assim sendo esta comissão pedirá o enquadramento dos dois executivos no crime de estelionato – Art. 171 do Código Penal.

Com a ascensão da nova Diretoria, cessou a “Consultoria” do Sr. Hélio França, conforme depoimento do novo Diretor Financeiro Ronnie Vaz Moreira, juntamente com toda a sua equipe, que confirmaram que mantiveram várias reuniões com a Itochu, posteriores e nunca viram o Sr. Hélio França na Petrobrás, nem sequer sabem quem ele é.

Ao que parece o seu trabalho era de lobista.

3. Conforme confirmado pelo Sr. José Carlos Fonseca, Superintendente de Engenharia a época, o consórcio Itochu/Mitsubishi, indicou as empresas que participaram na licitação simplificada, modelo convite, conformer legislação vigente desde o fim de 1998, por Decreto do Presidente da República, sendo aí que ocorreu o fato da escolha recair sobre um grupo de 4 empresas, onde a Halliburton era preponderantemente mais forte.

Coincidência, havia uma dívida de uma empresa do grupo Halliburton de cerca de US\$ 120 milhões com a Mitsubishi/Shoimex, por negociações de aço.

As empresas escolhidas para competirem com a Halliburton foram:

- a. ABB, sem qualquer experiência de epcista a não ser de fornecimento de equipamentos submarinos com cabeças de poços e de manifolds.



- b. AKER, que estava associada à própria Halliburton para a tecnologia SPAR-TLP, inclusive em seminários ministrados à Petrobrás.
- c. KVAERNER, que não deu proposta e que seria compensado com um contrato em outro lugar do mundo.

A ABB teria sido contratada pela Halliburton para o pacote elétrico, fato confirmado pelo executivo MALCON DORRIGOTT em seu depoimento à esta comissão.

Como se pode concluir, a lista de empresas convidadas era sob medida para a Halliburton vencer.

- 4. A presença da Marítima Engenharia e Petróleo fica evidenciada pelo Sr. Nelson Moczydlower que engenheiro do cempes da Petrobrás onde participou da análise da P-36e era chefe da engenheira Renata Bezerra Cavalcante. Depois foi para a Marítima apesar de negar em seu depoimento fazia o trabalho de discussões técnicas da Marítima com a Petrobrás. O relatório e suas visitas à Petrobrás (cópia em anexo-66) faz menção à 78 visitas neste período a várias pessoas importantes no processo da P-36 e Barracuda/Caratinga. Trabalhando na Marítima ele se incumbiu, segundo depoimento do Sr. German Efranovitch, de supervisionar as changes orders da P-36, P-38 e P-40. Participou também da apresentação da tecnologia de SPAR/TLP em que a Marítima apresentava a Halliburton/AKER, à Petrobrás. Participou de várias negociações técnicas de Barracuda/Caratinga, trabalhando pela Marítima. Logo depois, após o processo Barracuda/Caratinga ter deslanchado foi trabalhar diretamente na Halliburton e ainda levou a Eng. Renata Bezerra Cavalcante para trabalhar com ele. Participou ainda pela Browie-Rote, empresa da Halliburton do preparo de uma solicitação (claim) de US\$ 60 milhões num trabalho do gasoduto Brasil/Bolívia. Profundo conhecedor da parte técnica da Petrobrás foi de vital importância para a Marítima e para a Halliburton.
- 5. A Marítima comprou o controle do estaleiro Mauá, de propriedade de Omar Resende Peres, e após início dos seus conflitos com a Petrobrás, transferiu as suas ações para o Jurong, cuja participação conjunta com a Marítima nos negócios anteriormente descritos, foi de associação. O



estaleiro Jurong, em Cingapura e o estaleiro Mauá, tem juntos 50% da encomenda de conversão de Barracuda/Caratinga.

6. Os VLCCS que a Halliburton adquiriu para conversão da P-43 e P-48, foram respectivamente o Stena Concórdia e o Stena Continente, vendidos pela Marítima.

O Sr. Malcon Dorricott, recusou-se em seu depoimento a responder de quem tinha comprado os VLCCS, mas a Marítima foi representante e sócia da Stena Offshore e além disso, o VLCC Stena Concórdia tinha sido ofertado pela Marítima na licitação, ganha por ela, da P-47 (vide capítulo da P-47) e substituído, depois para o VLCC Eastern Strength por razões técnicas e comerciais, ou seja burlaram aquela licitação para a Marítima Engenharia e Petróleo trocar o VLCC por um mais barato, já que ela iria utilizar o Stena Concórdia em Barracuda/Caratinga.

O processo de Barracuda/Caratinga, merece uma investigação à parte, por todas as irregularidades no seu processo, além dos contratos, que não tivemos acesso, que obrigam a Petrobrás e o País no fornecimento de petróleo para o Japão, em condições que podem ferir a soberania nacional.

Além disso, houve troca de tecnologia, após a licitação com a mudança dos turrets, por sistemas DICAS, que alteraram os preços sem qualquer benefício para a Petrobrás.

H) OUTRAS IRREGULARIDADES

Além das irregularidades já descritas, da P-36, P-34, P-37, P-47, P-40, P-38, Ametistas e Barracuda/Caratinga, outras possíveis irregularidades apareceram nesta comissão e não houve condições de melhor analisá-las, devido a não ser objeto desta comissão e faltarem elementos, documentos e até tempo para o exame.

Podemos separá-los em duas partes:



1. P-10 – trata-se de obra de reforma de unidade de perfuração da Petrobrás que passaria de ancorada a DP, cuja licitação teria sido ganha pela Marítima, que subcontratou o estaleiro Lisnave de Portugal e todo o projeto custou US\$ 66,9 milhões.

Além do atraso e as pendências, que segundo relatório do SEGEN de 1999, levariam ao término em outubro e 2000, apesar do início da produção ter se dado em Nov/99.

Era praxe da Marítima, entregar as suas obras com pendências.

Além disso esta licitação gerou um processo no CADE por formação de cartel, com condenação em 1ª instância. O caso envolveu a Marítima e o estaleiro Eisa. As duas empresas foram acusadas de fazerem um acordo pelo qual a empresa vencedora da licitação pagaria US\$ 1 milhão à empresa perdedora (looser fee). As duas empresas alegaram que o valor representava um ressarcimento a ser feito, para cobrir os custos de apoio na elaboração da proposta.

A Marítima teria ajudado a Eisa a preparar a sua proposta e vice-versa. A licitação ocorreu em 1997, e 11 empresas compraram o Editac, mas apenas as duas apresentaram a proposta. O CADE considerou que houve infração à ordem econômica.

2. A participação da Marítima, como agente, na colocação de vários equipamentos à Petrobrás, tais como a OCEAN ZEPHYR, OCEAN CLIPPER, OCEAN BARRONESS da DIAMONG, antiga ODECO, NYMPHEA da PRIDE a antiga FORAMAR, AMETHYST 1 da WORKSHIP, PEREGRINE da antiga FALCON (a Marítima Engenharia e Petróleo recebe até hoje, através da Rainer 5% sobre o aluguel diário de US\$ 90.000 médio de cada plataforma, ou seja, 27.000 dólares diários há 5 anos ou seja até o momento US\$ 50 milhões.

3. P-19 e P-31 - A P-19 e a P-31, são plataformas construídas no IVI. As plataformas atrasaram gerando prejuízos para a Petrobrás, que tinha seguro contratado de performance para o atraso.

As empresas seguradoras entraram na Justiça nos Estados Unidos, para não pagarem o seguro, alegando corrupção nos processos de contratação da Petrobrás com a Marítima Engenharia e Petróleo.

Ainda não houve decisão definitiva e não tivemos a oportunidade de examinarmos a situação e desconhecemos as provas apresentadas pelas seguradoras.



Seria muito importante o Ministério Público, requisitar o inteiro teor do processo para analisar as denúncias das seguradoras, objeto de várias matérias jornalísticas.

O DIP SEGEN de 29/07/99, 500/99 fala sobre o assunto (cópia em anexo-67).

4. O Sr. German Efranovitch, participou como sócio da Criativa Viagens e turismo Ltda., com endereço à Rua Dom José de Barros 17/11º andar, conjunto 111, Centro-São Paulo, CNPJ 57164949/0001-44, onde tiver como sócios os Srs. Rubinho Nelson Szpigel, LPF 049836378-34, (seu cunhado) e o seu irmão José Efremovitch ingressou na sociedade em 17/06/1995 e oficialmente saíram em 02/12/99.

O Rubi, mais conhecido como Rubinho, é bastante conhecido em São Paulo na atividade de mercado paralelo de moeda estrangeira.

5. O Sr. German Efranovitch, quando a sua empresa ainda se chamava Stena Marítima, alugou sem licitação, o navio Stena Apache para a Petrobrás, em um contrato de mais de US\$ 100 milhões.
6. Na licitação de Espadarte, a Marítima ingressou na Justiça, mas depois retirou, mostrando que quando não era atendida nos seus interesses, brigava. A retirada da ação também é suspeita, já que pode ter sido barganha.
7. O site da marítima (cópia em anexo-68) fala que a Marítima comandou US\$ 2 bilhões de contratos e diz:
 - A Marítima nunca obteve financiamentos ou subsídios governamentais. Mentira a Marítima obteve financiamentos, perto de US\$ 1 bilhão para as Ametistas, respaldadas por carta de conforto, dada pelo Eng. Luiz Eduardo Carneiro.
Além do mais, a Marítima recebeu subsídios do Governo Italiano na conversão da "Spiritus of Columbus".
 - O site fala que a Marítima não tem dívidas com o fisco – mais uma mentira. Mostraremos no próximo capítulo.
 - Fala que a Marítima estava devidamente cadastrada.

O fato apesar de não ser mentiroso é suspeito. A Marítima não teria condições técnicas para estar cadastrada porque não tinha experiência anterior.



- Fala em experiência de gerenciamento. Esta experiência não existia. Jamais a Marítima tinha trabalhado como Epcista ou construído qualquer sonda de perfuração.
- O site tenta mostrar que não houve conluio entre a Marítima e a Eisa na licitação da P-10, mas o fato está no Cade
- Fala mentira também quando diz que a Petrobrás não teria prejuízo com o atraso das Ametistas, esquecendo-se dos lucros cessantes. Mente também quando diz que não precisava provar os atrasos porque o contrato prévia um cronograma com as fases das Ametistas, tendo inclusive um termo de responsabilidade desse cronograma assinado pelo Sr. German Efranovitch.
- O site fala em parceria com a Stena. Só reforçando o descrito no capítulo de Barracuda/Caratinga da participação da Marítima, juntamente com a Halliburton.

8. Em 22/10/99, houve aditivo da Petrobrás com a Marítima para adequação cambial dos contratos, conforme extraído de documentos da Petrobrás. Não tivemos acesso aos termos dos aditivos para sabermos o conteúdo e a extensão.

9. Em depoimento no Congresso o Reistchul declarou que "A Marítima não é empresa que faz, ela subcontrata tudo".

10. O fato estranho, antes do início do ciclo Marítima na Petrobrás na administração de Joel Mendes Reno, era que havia uma orientação de utilizar-se embarcações da Petrobrás para conversão. Foi o caso por exemplo do PP Moraes (P-34) e Vidal Negreiros (P-31) além do Henrique Dias e José Bonifácio. Aceitou-se FPSOs e VLCCs ofertados, quando a Petrobrás ainda tinha muitos para serem utilizados. A razão, só os membros daquela administração podem explicar.

b. DIVERSOS

1. É importante ressaltar que antes da promulgação da Lei de Petróleo o Conselho de Administração da Petrobrás, era presidido pelo Presidente da Petrobrás, no caso o Sr. Joel Mendes Rennó. Todos os contratos assinados com a Marítima, pelos seus valores, tinham que ser aprovados pelo Conselho. Como o Conselho era majoritariamente a composição da Diretoria Executiva, que já havia posteriormente aprovado os contratos, havia apenas uma homologação dos atos da Diretoria Executiva.

A correria para contratar rapidamente com a Marítima Engenharia e Petróleo, direta ou indiretamente, era para evitar a instalação da nova formação do Conselho, onde o



Presidente do Conselho, passou a ser o Ministro das Minas e Energia e da Diretoria Executiva, apenas o Presidente da Petrobrás continuou a fazer parte.

O novo Conselho assumiu, logo depois o último contrato assinado com a Marítima foi aprovado.

2. O ex-Presidente da Petrobrás, tentando enganar a Comissão, entregou um quadro (cópia em anexo-69), onde tenta mostrar que a Marítima só tinha duas plataformas de produção, fingindo esquecer a participação da Marítima na P-38, P-40, P-47, P-34.

Entregou também um quadro das sondas de perfuração, onde esquece a participação da Marítima nos contratos, com a Pride como agente e como subcontratada e ainda como titular do contrato de serviços da Pride.

3. Infelizmente, apesar de várias tentativas, não compareceram para depor:

- Omar Rezende Perez – Estaleiro Mauá
- Koji Hamano – Mitsubishi
- Kasuhisa Hara – Itochu
- Angelim Peão - FPSO Partners Inc.
- Cristina Rebello - SEJUR
- Antonio Carlos Just - responsável na Petrobrás pela conversão da P-36.
- O Sr. Roberto Oszechowsky na acareação
- O Sr. Hélio Franca, que procurou o Poder Judiciário para evitar o depoimento. No curso dos trabalhos da comissão, veio a falecer.
- O Sr. Raul Campos do SEFIN da Petrobrás, subordinado do Marcio Eiras de Moraes.
- O Sr. Everton Rabello – Eng., que estava embarcado na P-36, no momento do acidente, e trabalhou com a Eng. Renata Bezerra Cavalcante.

4. A gestão do Sr. Joel Mendes Reno tinha procedimentos incoerentes para consórcio e associação. Ora a Petrobrás autorizava consórcio, ora não autorizava. Ora a Petrobrás autorizava associação, ora não autorizava. A falta de uma mesma regra, dá margem à suspeições de favorecimentos.

5. A história de Bijupirá-Salema, onde a Petrobrás vendeu 40% do campo, teve a intermediação do melhor amigo de



Joel Mendes Reno, chamado Eduardo Prado, sócio da Interoil, que representa a RB Falcon a empresa que comprou os 40% chamada ENTERPRISE uma empresa de petróleo inglesa que não precisa de intermediários para comprar parte de um campo da Petrobrás, que mantém sondas de perfuração locadas à Petrobrás.

Joel Mendes Renó, confirmou o relacionamento com o Eduardo Prado, onde trabalhou em seu escritório, antes de assumir a Presidência da Petrobrás.

Coube a Renó fornecer uma carta reparadora aos sócios de Eduardo Prado, Drilmar Monteiro e Sérgio Lage, envolvidos em CPI do Congresso Nacional sobre os fundos de pensão.

6. O processo trabalhista de Roberto Orzechowsky, trouxe no bojo dos seus quesitos para a perícia, suspeições, em parte já relatadas e outras agora relatadas (cópia em anexo-70):
 - a. Quesito 18 – Inciso II “P-35 – aumento do Sistema de Energia Elétrica”.
 - b. Quesito 18 – Inciso III – “Plataforma de produção com alojamento sub-dimensionado para 60 pessoas, quando sabidamente seria ampliado para 100 pessoas”.
 - c. Quesito 18 – Inciso IV – Plataforma de produção contratando tubulação e em aço carbono posteriormente alterada.
7. As respostas à requerimento de informações da Câmara dos Deputados, por parte do Chefe de Gabinete da Presidência da Petrobrás, mentiram quando disseram que houve inexigibilidade de licitação, com base no Art. 25 da Lei 8666/93, as P-38 e P-40 (cópia em anexo-28).

A P-38 e a P-40 foram contratadas, usando-se a argumentação de que não estavam obrigadas a seguirem a Lei 8666/93, por serem contratadas por empresa estrangeira, no caso a Brasoil, que como já tivemos a oportunidade de relatar, tratava-se de uma desculpa.
8. Outra inexigibilidade de licitação suspeita, foi aprovada na Ata 4073 de 07/11/96 de afretamento do FPS da Terminal Instalations Inc (cópia em anexo-71).

I) IRREGULARIDADES FISCAIS DA MARÍTIMA



Ao contrário do divulgado pelo seu site de que não tinha dívidas com o fisco, a Marítima tem dívidas com a Secretaria de Fazenda do Estado do Rio de Janeiro e com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, conforme descrição abaixo.

Apesar da Secretaria da Receita Federal que não enviou os dados sobre a Marítima, para apurarmos os seus possíveis débitos com a Receita Federal.

O apurado foi:

1. ESTADO DO RIO DE JANEIRO

A Marítima mantém com o Estado do Rio de Janeiro débitos havidos por lavratura de autos de infração a aber, sem ainda computar correção e mora:

- a. Proc.E-04-326196/99 – valor de 58.604,54 UFIRs
- b. Proc.E-04 322666/94 – valor de 420.293,78 UFIRs
- c. Proc.E-04 322723/99 – valor de 7.036.621,27 UFIRs
- d. Proc.E-04 322738/99 – valor de 7.747.738,44 UFIRs
- e. Proc.E-04 195078/99 – valor de 94.115.909,09 UFIRs

São valores bastantes significativos para o Estado do Rio de Janeiro.

2. CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Conforme ofício da Prefeitura (cópia em anexo-72), contra Processo nº 04/376.464/1999, relativo ao auto de infração nº 98.007, que encontra-se impugnado, aguardando decisão da 1ª instância no F/CRJ.

Não foi informado o valor do débito da Marítima.

ITEM IV – ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO

As condições de trabalho merecem um destaque especial. Poderemos destacar alguns pontos, a saber:

1. TREINAMENTO INADEQUADO
– Os relatórios do acidente da P-36, dão conta de que não havia treinamento adequado para situações de emergência. Como exemplo temos o caso da bomba que levou 54 minutos para ser acionada, pois estavam tentando aciona-la ou controle central da plataforma,



quando o acionamento era no local e estava descrito no manual de operações da plataforma. Não é possível uma situação desta natureza. Conforme declarações do sindicato houve mais de 200 acidentes offshore durante os últimos três anos.

2. ELEVADO NÍVEL DE TERCEIRIZAÇÃO – A terceirização da mão-de-obra da Petrobrás, com elevado nível de rotatividade, baixo nível de integração com os objetivos da companhia, aliados à remuneração inadequada para as funções, são hoje a maior preocupação com a operação da Petrobrás. A empresa optou por esta terceirização, que em nada contribui para a produtividade, mas põe em risco, a qualidade e a segurança no trabalho, prejudicando não só o desenvolvimento da empresa, assim como toda a comunidade que necessita do aprimoramento e desenvolvimento da Petrobrás.

3. CARGA DE TRABALHO ELEVADA – Chegaram a esta Comissão várias denúncias de que havia um exagero na carga horária de trabalho em funções vitais da plataforma, demonstrando que a mão-de-obra própria da Petrobrás era muito sacrificada nas funções de operação da plataforma.

4. O trabalho de comissionamento em conjunto com a produção na P-36, foi um dos fatores relevantes apontados no relatório da ANP/DPC.

A Petrobrás com sua política de terceirização, falta de treinamento e condescendência com os atrasos de equipamentos, deteriorou as relações de trabalho.



ITEM V – RESPONSABILIDADES

Iremos descrever todas as instituições e pessoas que tiveram alguma responsabilidade nos fatos relatados por esta Comissão.

Iremos também identificar instituições e pessoas que embora não tivessem comparecido à esta CPI, tiveram relevante participação nos fatos descritos.

Este relatório deve ser encaminhado:

- a. Ao Ministério Público Estadual
- b. Ao Ministério Público Federal
- c. Ao Tribunal de Contas da União
- d. Ao Tribunal Marítimo
- e. À Delegacia de Defraudações do Rio de Janeiro
- f. Para juntar ao processo 2001.001.000.638 da 25ª Vara Cível para auxiliar a Petrobrás no pleito da Marítima Engenharia e Petróleo.
- g. À Secretaria do Estado da Fazenda do Rio de Janeiro
- h. À Secretaria da Receita Federal
- i. À Secretaria Municipal de Fazenda do Rio de Janeiro
- j. À Petrobrás
- k. À Comissão especial da Câmara dos Deputados

A Petrobrás deveria fazer uma Auditoria em todos os processos licitatórios que envolveram direta ou indiretamente à Marítima Engenharia e Petróleo, bem como a todos os processos licitatórios de unidades de produção e sondas de perfuração.



Em primeiro lugar, a Cia.Marítima Engenharia e Petróleo que fez o processo de conversão da "Spirit of Columbus" na P-36, além da sua participação na P-34, P-37, P-38, P-40, P-47 e Ametistas.

Compreende-se as empresas:

- Marítima Engenharia e Petróleo
- PETRODEEP
- PETROMECC
- PETRODRILLS
- PETRODIA

As responsabilidades da Marítima Engenharia e Petróleo e suas empresas controladas e os indiciados, vão à:

1. A participação na consumação da ilegalidade de dispensa ou inexigência da licitação (Art. 89 e P.Único da Lei 8666/93).
2. Frustração ou fraude mediante ajuste, combinação ou qualquer outro expediente de caráter competitivo do processo licitatório (Art.90 da Lei 8666/93) na consumação do processo licitatório da P-34, P-47 e Ametistas 2,3,4,5,6 e 7.
3. Admitir, possibilitar ou dar causa a qualquer modificação ou vantagem, inclusive prorrogação contratual, em favor do adjudicatário, durante a execução dos contratos celebrados com o Poder Público, sem autorização em Lei, no ato convocatório da licitação ou nos respectivos instrumentos contratuais (art.92 e P. Único da Lei 8666/93) na consumação das modificações na P-36, P-40, P-38, P-37, P-47 e Ametistas 2,3,4,5,6 e 7.
4. Inclusão no Art.4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/1952 :

"Fazer afirmação falsa ou negar ou calar a verdade como testemunha, perito, tradutor ou interprete".

As principais pessoas responsáveis:

- German EFREMOVITCH – Itens 1,2,3, e 4
- Hamilton Padilha Jr. – Itens 1,2,3, e 4
- Alberto Jesus Padilha Lizondo – Itens 3 e 4
- Nelson MODZYLOWER – Itens 3 e 4
- Otoniel Reis – Itens 3 e 4

MITSUBISHI

1. A mesma descrição dos itens 1,2,3, ou seja violação no disposto nos Arts. 89 e P.Único 90 e 92 e P.Único da Lei 8666/93, pela sua participação nas negociações da P-40, P-38 e Barracuda/Caratinga, assim como as modificações na P-40 e P-38 e a modificação na forma de aporte dos recursos próprios no consórcio Barracuda/Caratinga.



2. Ao não comparecer para depor na CPI e apresentar correspondência no idioma português solicitando tradutor em japonês o Sr. Koji Hamano, executivo da Mitsubishi, violou o Art. 171 do Código Penal, já que conhece perfeitamente o idioma e existem muitas correspondências dele em português. O único responsável indicado até o momento é Koji Hamano nos itens 1 e 2 descritos.

ITOCHU

1. Incurso no Art. 89 e P.Único da Lei 8666/93 pela licitação do projeto Barracuda/Caratinga e Art 92 e P.Único por modificar as condições de aporte de recursos próprios do consórcio Barracuda/Caratinga.
2. Idêntico ao Sr. Koji Hamano da Mitsubishi, o Sr. Kazuhisa Hara, a mesma correspondência (cópia em anexo), violando também o Art. 171 do Código Penal. O único responsável indicado até o momento é Kazuhisa Hara nos itens 1 e 2 descritos.

HALLIBURTON

1. Incurso no Art.89 e P.Único da Lei 8666/93 pela licitação do projeto Barracuda/Caratinga.
2. Incurso no Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, pelo depoimento à esta comissão do seu Executivo MALCOLM GEORGE DORRIGOTT. Não conhecemos o responsável pelo item 1 do descrito, no quadro no item 2, o próprio depoente (MALCOLM GEORGE DORRIGOTT) responde, assim como o Sr. NELSON MOCZYDLOWER.

PETROBRÁS

A Petrobrás pelos seguintes fatos:

E) Com relação á P-36

1. Processo de aquisição por inexigibilidade de licitação da "Spirit of Columbus" e conversão na P-36
2. A Petrobrás privilegiou a Marítima Engenharia e Petróleo na negociação, já que os termos acertados, poderiam ter sido fechados pela FOCOEX, ou outro proponente anterior ou até mesmo o mais lógico, pela Petrobrás diretamente, já que a Marítima Engenharia e Petróleo serviu como mera intermediária e cortina de fumaça.



3. Aceitação das condições técnicas para conversão incompatíveis com a realidade apresentada quando da análise dos relatórios.
4. Aceitação do projeto de conversão e detalhamento naval feitos pela Noble Danton e AMEC.
5. Aceitação da manutenção da torre de perfuração no centro da plataforma, afim de manter a classificação de plataforma de perfuração.
6. Aceitação da condição de equipamentos navais no estado em que se encontravam, sem verificação adequada do real estado, antes do início do processo de conversão.
7. Aceitação da imputação de risco de conversão da plataforma pela Petrobrás, sem qualquer comprometimento do pagamento das parcelas do leasing ao final da conversão ou seja a Petrobrás teria de pagar, fosse a plataforma convertida ou não.
8. Pagamento das parcelas do leasing, antes sequer do início da conversão da "Spirit of Columbus", causando prejuízo material à Petrobrás, pois com a antecipação gerou um acréscimo de custo estimado em US\$ 37,5 milhões alterando os cálculos de valor presente fundamentos da justificativa da falta de licitação.
9. Aceitação da exigência da Bandeira Italiana, que implicava um custo anual maior para a Petrobrás em cerca de US\$ 1,7 milhão.
10. Concessão à Marítima Engenharia e Petróleo dos subsídios do Governo Italiano que iriam ser recebidos até 2006, inclusive assumindo o compromisso de pagamento do valor correspondente a esses subsídios, caso o Governo Italiano não pagasse.
11. O estabelecimento de um valor final a ser pago ao proprietário da plataforma, não explicado por ninguém. Este valor montaria a Liras 206,5 bilhões, aproximadamente US\$ 100 milhões.
12. O prejuízo causado pelo inadimplemento das condições de admissão temporária da plataforma, gerando um débito de impostos estaduais de US\$ 82,8 milhões, somado aos acréscimos legais.
13. Aceitação do aproveitamento pela Marítima Engenharia e Petróleo dos equipamentos existentes na "Spirit of



Colombus", que foram por ela vendidos e que poderiam ter sido ou aproveitados ou comercializados em benefício da Petrobrás.

14. Utilização das taxas de juros diferentes das praticadas pela Petrobrás naquele momento, a fim de alterar o cálculo do valor presente da negociação da P-36 e da P-40, desvirtuando a real negociação que estava sendo realizada e levando a erro para aprovação da Diretoria Executiva.
15. Aceitação de materiais e equipamentos inadequados para a operação da plataforma, tais como as válvulas sem certificação e permitindo que a Marítima Engenharia e Petróleo alterasse a lista de fornecedores sem qualquer critério técnico e de manutenção do nível de qualidade.
16. Falta de treinamento adequado para a operação da plataforma, que gerou falhas na operação e na situação de emergência.
17. A aceitação da plataforma com elevado número de pendências e a colocação dela em operação, simultaneamente ao comissionamento para reparar as pendências. A plataforma começou a produzir, sem estar apta para isso. A P-36 estava freqüentemente dando o que no jargão do petróleo, chama-se "Shut Down", ou seja paralisação do fluxo de produção com retorno do óleo em sentido reverso.
18. Falta de manutenção adequada de equipamentos importantes para a plataforma que contribuíram para o afundamento da plataforma.
19. Falha de operação na plataforma, que contribuiu para o afundamento da plataforma.
20. A não classificação da área em torno do tanque de drenagem de emergência como área de risco, que poderia ter a obrigatoriedade de medidas de segurança, que impediram as mortes.
21. A falta de equipamentos de segurança indispensáveis tais como sensores de gás nas colunas, que poderia ter evitado mortes.
22. A falta de circuitos independentes e back up em equipamentos importantes para a operação, tais como a bomba que estava no reparo desde 10 de fevereiro.



23. A tentativa de salvatagem feita com dois critérios, sendo o primeiro com responsabilidade da Petrobrás de injeção de nitrogênio que havia estancado o afundamento da plataforma e um segundo da empresa estrangeira que ao mudar todos os procedimentos levou a plataforma a afundar mais rapidamente.

Em depoimentos todos da Petrobrás confirmaram a mudança dos procedimentos, mas a Petrobrás no filme relato do acidente, atribui o procedimento de injeção de nitrogênio a empresa contratada em procedimento errôneo e contraditório aos depoimentos.

24. Aceitação de um contrato para a contratação da "Spirit of Columbus" sem qualquer previsão de multa.

25. A assinatura de instrumento contratual para a "Spirit of Columbus" em data simulada de 01/01/97, Feriado Nacional, fato este fartamente confirmado nos depoimentos, inclusive por parte da Marítima Engenharia e Petróleo.

26. Assinatura do instrumento contratual para a "Spirit of Columbus" em 01/01/97 para o campo de Marlim Sul Fase 1 Modulo 1, tendo já a empresa decidido a re alocação desta unidade para o campo de Roncador em mais uma simulação de negócio.

b. Com relação à P-40

1. Processo de aquisição, mediante dispensa de licitação, sem previsão na Lei 8666/93, simulando a falta de necessidade, devido à contratação ser feita por empresa estrangeira, não sujeita à Lei 8666/93. A dissimulação é comprovada pelo fato de todo o processo decisório, técnico, comercial e financeiro, ter sido decidido pela Petrobrás, submetido e aprovado pela Diretoria Executiva e pago com recursos da Petrobrás, em processo semelhante à P-36 onde contrataram por inexigibilidade prevista na Lei 8666/93.
2. Mudança das especificações do bem à ser contratado mediante alteração por correspondência, sem submeter à autoridade superior.
3. A não previsão de multa contratual por atraso na entrega do bem.
4. Semelhante ao item 14 da P-36.



5. A concordância com o pagamento das parcelas trimestrais do afretamento, com apenas 270 dias de carência da contratação inexistindo qualquer vínculo com o término da conversão, não ocorrido até hoje, importando em prejuízo de 11,5% (taxa usada no cálculo do valor presente) ao ano sobre as parcelas já pagas e a serem pagas até o início da produção.
6. Contratação por dispensa de licitação do sistema de ancoragem e energia, bem como o consentimento com taxa de administração de 10%, sem qualquer previsão contratual.
7. Concordar com o recebimento da plataforma com pendências, que são representativas de atraso.
8. Concordância com o valor pago da P-40, incluindo o valor original do casco da DB-100, sem considerar as ofertas anteriores do mesmo bem a preços inferiores.

c. Com relação a P-38

1. Igual ao item 1 da P-40
2. Fraude no processo de "Consulta de Preços", praticada por funcionário.
3. Concordância com o valor, superfaturado em 24%, em dólar, sobre o bem, comparado à licitação simultânea de especificação idêntica na P-47.
4. Não levar adiante o processo licitatório com a constituição de comissão para licitar a P-38, depois desconstituída.

d. Com relação a P-47

1. Concordância com a substituição do VLCC, por parte da Marítima Engenharia e Petróleo, Stena Concórdia pela Eastern Strenight, que beneficiou a Marítima Engenharia e Petróleo comercializando, já que a avaliação do VLCC substituído era maior do que o novo colocado.

e. Com relação a P-34

1. Não consideração no processo licitatório de equalização de tributos, ao comparar proposta formulada por empresa estrangeira.. A ASTANO venceu o processo licitatório em virtude da falta de equalização.



2. Concordância com pagamento de agenciamento à RAINER acionista majoritária da Marítima Engenharia e Petróleo, de 9,132 % sobre o valor da ASTANO e continuidade do referido pagamento, mesmo depois da determinação em contrário do ex-Diretor de Engenharia, Sebastião Henriques Villarinho

f. Com relação à P-37

1. Falta de equalização técnica das propostas de tecnologias diferentes que possibilitou a Marítima Engenharia e Petróleo a obter a vitória no processo licitatório.

g. Com relação a Barracuda/Caratinga

1. Seleção dos financiamentos com pré-condições que inviabilizavam grandes conglomerados financeiros.
 2. Não coibir o descumprimento das condições contratadas com o Consórcio vencedor Mitsubishi/Itochu de aportarem 10% de recursos próprios, permitindo a substituição dessa obrigação por recursos do JBIC sem qualquer benefício para a Petrobrás.
3. Aceitar as empresas indicadas pelo consórcio Mitsubishi/Itochu para comporem o processo licitatório do convite para contratação do Epcista, permitindo o direcionamento da licitação para a Halliburton.
 4. Permitir alterações técnicas que modifiquem o projeto seus custos, sem benefício para a Petrobrás.

h. Em relação as Ametistas

1. Permitir o ingresso da Marítima Engenharia e Petróleo no cadastro da Petrobrás, sem nunca ter construído uma sonda de perfuração na sua história.
2. Permitir o estabelecimento de condições de prazo no Edital de licitação sem possibilidade de execução, bem como fora da tradição da Petrobrás.
3. Alteração das condições de inadimplência nos editais de licitação, a partir da Ametista 4 em benefício da inadimplência.



4. A cessão de carta de conforto à Marítima Engenharia e petróleo, mesmo ela na situação de atraso na entrega, além de permitir a obtenção de financiamentos.

5. A emissão de correspondência não autorizada, pela Diretoria Executiva, prorrogando prazo contratual, difereindo cobrança de multas e autorizando transferência de contrato de serviços.

6. Em aditivo contratual, posterior à data da correspondência citada no item anterior, a não previsão dos termos da referida correspondência.

7. A contratação de sondas para lâmina d'água, inferior à necessidade da Petrobrás.

i. Com relação a P-10

1. à manutenção do processo licitatório, onde somente duas empresas combinadas, Marítima Engenharia e Petróleo e Eisa, apresentaram proposta.

São responsáveis pelos fatos imputados à Petrobrás, as seguintes pessoas:

1. JOEL MENDES RENNÓ, ex-Presidente indiciado nos seguintes itens:

a. Art.89 da Lei 8666/93, pela aprovação da negociação sem licitação da P-36, P-38 e P-40. Também pela homologação dos processos licitatórios da P-47 e da P-34, Ametistas 2,3,4,5,6 e 7.

b. Ar.90 da Lei 8666/93, por dar curso a frustração do processo licitatório da P-38.

c. Art.92 da Lei 8666/93, pelas modificações na P-36, P-40, P-47 e P-38.

d. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, pelos seus 2 (dois) depoimentos à CPI.

e. Art. 319 do Código penal:

“Retardar ou deixar de praticar indevidamente, ato de ofício, ou praticá-lo contra disposição expressa da Lei para satisfazer interesse ou sentimento pessoal”.



Pelos fatos irregulares descritos nas negociações, modificações da P-36, P-38, P-40, P-47, Ametistas 2,3,4,5,6 e 7.

f. Art.320 do Código Penal:

“Deixar o funcionário por indulgência de responsabilizar subordinado que cometeu infração no exercício do cargo ou quando lhe falte competência, não levar o fato a autoridade competente”.

Pelo fato ocorrido na P-40, onde modificaram sem autorização superior as especificações do objeto contratado, resultando em prejuízo de US\$ 47,2 milhões à Petrobrás e tendo sido constatado, ainda na sua gestão a falha, que foi apreciada pela Diretoria Executiva.

2. **SEBASTIÃO HENRIQUES VILLARINHO**, ex-Diretor de Engenharia da Petrobrás igual à Joel Mendes Rennó, exceto o item D, onde não se constatou à violação do Art. 4º Inc.II da Lei 1579 de 18/03/52.
3. **ORLANDO GALVÃO FILHO**, ex-Diretor Financeiro da Petrobrás indiciado: a) no Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38 e P-40, e na seleção do consórcio para Barracuda/Caratinga, b) no Art.90 da Lei 8666/93, pela utilização de taxa de juros indevida, para cálculo do valor presente, que deu base de decisão,c) e Art. 92 da Lei 8666/93, por permitir à modificação na forma de aporte de recursos do consórcio selecionado para Barracuda/Caratinga.
4. **MÁRCIO EIRAS DE MORAES**, ex-Superintendente Financeiro da Petrobrás indiciado nos seguintes artigos:
 - a. Art.89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38 e P-40.
 - b. Art.90 da Lei 8666/93, pela utilização de taxa de juros indevida no cálculo do valor presente, que deu base à decisão.
 - c. Art.92 da Lei 8666/93, por permitir à modificação na forma de aporte de recursos do consórcio selecionado para Barracuda/Caratinga.



- d. Art.4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, pelos seus dois depoimentos.
- e. Art. 321 do Código Penal:

“Patrocinar direta ou indiretamente interesse privado perante à Administração Pública, valendo-se da qualidade de funcionário”.

Pela sua participação em todo o processo da Marítima Engenharia e Petróleo, do consórcio Mitsubishi/Itochu e pela intermediação do Sr. Hélio França da Itochu.

5. **ROBERTO FERNANDES ORZECOWSKY**, ex-Chefe do empreendimento de Marlin, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93 pela negociação da P-36, p-38 e P-40.
- b. Art.90 da Lei 8666/93, pela frustração da consulta de preços, estabelecida para a P-38, onde houve favorecimento à Mitsubishi, assim como a exclusão dos sistemas de ancoragem e energia da P-40.
- c. Art.92 da Lei 8666/93, pela exclusão dos sistemas de ancoragem e energia da P-40, favorecendo à Mitsubishi, já que o valor presente foi adulterado, levando à Diretoria Executiva à erro.
- d. Art. 4º Inciso II da Lei 1579, pelos seus depoimentos à esta comissão.
- e. Art. 319 do Código Penal, por retardamento indevido do processo de consulta de preços da P-38, determinado pela Diretoria Executiva.
- f. Art. 321 do Código Penal – Patrocinar direta ou indiretamente, interesse privado da Mitsubishi/Marítima Eng. e Petróleo no processo da P-38, ao enviar em 22/08/97, o cd com as especificações a serem cotadas e envio ao SEJUR do pedido de Parecer, somente 27/08/97, assim como patrocinar o interesse da Marítima Eng. e Petróleo, através do seu controlador a RAINER Eng. no pagamento da comissão de 9,132% do contrato da P-34, mesmo contra determinação superior do Diretor de Engenharia Sebastião Henriques Villarinho.
- g. Art. 326 do Código Penal – ao devassar a proposta de consulta de preços da P-38.

6. **ALCEU BARROSO LIMA NETO**, ex-Superintendente de Engenharia, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38 e P-40.
- b. Art. 92 da Lei 8666/93, pelas modificações da P-36, P-38 e P-40, P-47, que contratam com a sua aprovação pelo cargo



de Superintendente de Engenharia, importando inclusive em prorrogação de prazo.

- c. Art.320 do Código Penal, por deixar de responsabilizar o Sr. Roberto Fernandes Orzechowsky pela exclusão dos sistemas de ancoragem e de energia da P-40 e pela frustração da consulta de preços da P-38.

7. **JOSÉ CARLOS DA FONSECA**, ex-Superintendente de Engenharia, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, por seu curso a proposição de negociação do aditivo da P-40, levando à Diretoria Executiva, informações dissimuladas de falsa estratégia pela exclusão do sistema de ancoragem e de energia.
- b. Art. 319 do Código Penal, por conhecer a situação da P-40 e deixar de praticar ato de ofício que esclarecesse a situação.
- c. Art. 320 do Código Penal – por não responsabilizar o Sr. Roberto Fernandes Orzechowsky pela exclusão dos sistemas de ancoragem e energia da P-40.

8. **LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO**, ex-Superintendente de produção e ex-Superintendente de Engenharia, indiciado nos seguintes artigos:

- a. Art.89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38, P-40.
- b. Art.90 da Lei 8666/93, pela frustração do processo licitatório das Ametistas 2,3,4,5,6 e 7 por prazo irreal e alteração das condições de inadimplência à partir da Ametista 4, beneficiando o possível infrator.
- c. Art.92 da Lei 8666/93, por dar causa à modificação que beneficiou à Marítima Engenharia e Petróleo com prorrogação de prazo nas Ametistas 2,3,4,5,6 e 7, além da prorrogação do prazo contratual da P-40, devido à modificação proposta, por ele à Diretoria Executiva, como Superintendente de Engenharia, além de permitir a cobrança de taxa de administração de 10%, sem cobertura contratual nos acréscimos da P-40 de ancoragem e energia.
- d. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52 pelos seus depoimentos à esta comissão.
- e. Art. 319 do Código Penal, por praticar indevidamente ato de ofício que motivou a prorrogação dos contratos das Ametistas 2,3,4,5,6 e 7, assim como a prorrogação do contrato da P-40.
- f. Art. 320 do Código Penal, por deixar de responsabilizar o Sr. Roberto Fernandes Orzechowsky pela exclusão dos sistemas de ancoragem e de energia.



- g. Art. 321 do Código Penal, por patrocinar o interesse da Marítima Engenharia e Petróleo no caso da prorrogação das Ametistas 2,3,4,5,6 e 7, além da prorrogação da P-40, assim como a emissão da carta de conforto.
9. **ANTONIO CARLOS ALVARES JUST**, ex-Superintendente da P-36 indiciado no Art.92 da Lei 8666/93, por permitir modificações na P-36.
10. **HENIDIO QUEIROZ JORGE**, ex-Chefe da Fiscalização da P-36 indiciado no Art.92 da Lei 8666/93, por permitir modificações na P-36.
11. **RUI BERFORD DIAS**, ex-Superintendente Adjunto Jurídico da Petrobrás, indiciado nos seguintes artigos:
- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36, P-38 e P-40.
 - b. Art. 92 da Lei 8666/93, pelos aditivos da P-40 dos sistemas de ancoragem e energia.
 - c. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, pelo seu depoimento à esta comissão.
 - d. Art. 319 do Código Penal, por praticar ato de ofício, que dissimulou a falta de necessidade de cumprir a Lei 8666/93 na aquisição da P-40 e P-38.
12. **FERNANDO REIS VIANNA FILHO**, ex-Superintendente Jurídico, itens a,b,c e d do Sr. Rui Berford Dias, além do Art.321 do Código Penal por patrocinar o interesse da Mitsubishi/Marítima Engenharia e Petróleo ao pressionar funcionário sobre Parecer Jurídico.
13. **CRISTINA FERRAZ RABELO**, ex-Chefe de Setor do SEJUR
- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da p-36, p-38 e P-40.
14. **RONNIE VAZ MOREIRA**, Diretor Financeiro da Petrobrás
- a. Art. 320 do Código Penal, por deixar de responsabilizar o Márcio Eiras de Moraes no cálculo do valor presente da P-36 e P-40.
 - b. Art.321 do Código Penal, por ter exercido as duas partes do financiamento aportado por seu antigo empregador



(ABN-Amro Bank) e complementado por ele já na condição de Diretor Financeiro da Petrobrás.

- c. Art.324 do Código penal, por iludir o pagamento dos impostos, em razão de importação simulada da P-36 e P-40, onde a admissão temporária do seu bem foi declarada, quando se sabia definitiva.

15. **HENRI PHELIPPE REICHSTUL**, Presidente da Petrobrás

- a. Art. 320 do Código Penal, por não responsabilizar os funcionários, encarregados do cálculo do valor presente da p-36 e P-40.
- b. Art. 324 do Código Penal, através de dissimulação de importação da plataforma (P-36), iludir o pagamento do ICMS correspondente. Idem para a P-40. Em ambas, houve a declaração de admissão temporária de um bem que se sabia definitivo.

16. **JOSÉ COUTINHO BARBOSA**, Diretor de Exploração e Produção e ex-Vice Presidente da Brasipetro.

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela aprovação da Brasipetro da negociação da P-36, P-38 e P-40.

17. **CARLOS EDUARDO SANDEMBERG BELLOT**, Gerente Geral de Produção da Bacia de Campos

- a. Art.89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-36.
- b. Art. 4º Inciso II da Lei 1579 de 18/03/52, por depoimentos à esta comissão.

18. **LUIZ CARLOS QUINTELLA FREIRE**, ex-Superintendente Adjunto de Engenharia

- a. Art. 89 da Lei 8666/93, pela negociação da P-38 e P-40
- b. Art. 92 da Lei 8666/93, pelas modificações da P-38 e P-40.

OUTRAS PARTICIPAÇÕES:

- a. **HELIO FRANÇA** e sua empresa **BRASFRAN**, infelizmente veio a falecer, não depondo nesta comissão.

Foi o intermediário da Itochu na Petrobrás e era conhecido lobista com 133 visitas à Petrobrás.



Provavelmente foi o principal aliado do Sr. German Efranovitch da Marítima Engenharia e Petróleo. Era amigo pessoal de Joel Mendes Rennó, Antonio Carlos Agustini, Orlando Galvão Filho e Márcio Eiras de Moraes.

- b. INTEROIL, seus sócios EDUARDO DUARTE PRADO, SÉRGIO LAGE e DRILMAR MONTEIRO, representam a RB Fallon, tradicional fornecedora de sondas para a Petrobrás. Possuem vasta relação com o Sr. Joel Mendes Rennó, tendo inclusive trabalhado juntos. Não houve tempo para aprofundar esta relação.
- c. Vários exemplos importantes da Petrobrás não foram ouvidos, tais como, dentre outros:
- Irani Varella
 - Luiz Carlos Quintella Freire
 - Antonio Carlos Just
 - Cid Valério
 - Raul Campos
 - Antonio Cláudio Costa
- d. OMAR REZENDE PEREZ, do estaleiro Mauá não compareceu onde poderia ter ajudado a esclarecer a sua associação com a Marítima Engenharia e Petróleo.
- e. A ausência dos elementos fiscais da Marítima Engenharia e Petróleo, prejudicou a análise.
- f. Falta a decisão definitiva do Tribunal Marítimo acerca do acidente, onde os funcionários da Petrobrás poderão ser responsabilizados por falhas de operação e manutenção.
- g. As classificadoras ABS e RINA, são responsáveis pela não classificação como área de risco, da área em torno do tanque de drenagem de emergência.

Esta CPI deveria ter continuidade com um objetivo mais amplo, buscando verificar o prejuízo que o Estado do Rio de Janeiro teve com os atrasos de entrega, que ocorrem sistematicamente nos equipamentos da Petrobrás, que acabam prejudicando o recebimento dos royalties do petróleo, uma das principais receitas do Estado.

Além disso, o acompanhamento dos impostos recolhidos pela Petrobrás na importação de equipamentos, contém indícios de



sonegação, pela dissimulação da entrada de bem como admissão temporária, mesmo sabendo da utilização definitiva.

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº /2001

APROVA O RELATÓRIO E AS
CONCLUSÕES DA COMISSÃO
PARLAMENTAR DE INQUÉRITO – CPI
PARA APURAR AS CAUSAS DO ACIDENTE
COM A PLATAFORMA P-36 DA
PETROBRÁS NA BACIA DE CAMPOS.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

RESOLVE:

- Art. 1º - Ficam aprovados o Relatório e as Conclusões da Comissão Parlamentar de Inquérito, instituída pela Resolução nº 507/2001.
- Art. 2º - A Mesa Diretora da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, enviará no prazo de 05 (cinco) dias, cópia xerox do relatório e respectivas conclusões da Comissão Parlamentar de Inquérito instituída pela Resolução nº 507/2001, ao Ministério Público Federal e Estadual, para promover a responsabilidade civil e penal dos infratores, bem como ao Tribunal de Contas da União, à Câmara dos Deputados (à Comissão Especial que apura os mesmos fatos), à Secretaria de Estado da Fazenda do Rio de Janeiro, à Secretaria de Fazenda do Município do Rio de Janeiro, à Secretaria da Receita Federal, à Delegacia de Defraudações do Estado do Rio de Janeiro, ao Tribunal Marítimo e a Petrobrás, para ciência e providência no âmbito de suas respectivas competências, além de fazer juntar a cópia xerox aos autos do processo 2000-001-000638-1 da 25ª Vara Cível do Estado do Rio de Janeiro.
- Art. 3º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



Sala das Comissões, em 22 de outubro de 2001.

(a) Deputado EDUARDO CUNHA – Vice-Presidente

