



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

CONJUNTA - MEIO AMBIENTE / MINAS E ENERGIA		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0328/12	DATA: 12/04/2012
INÍCIO: 10h06min	TÉRMINO: 12h57min	DURAÇÃO: 02h51min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h51min	PÁGINAS: 56	QUARTOS: 35

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

RAFAEL JEAN WILLIAMSON - Diretor de Assuntos Corporativos da Chevron Corporation.  
DAVID MAN WAI ZEE - Professor-Adjunto da Faculdade de Oceanografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.  
GISELA DAMM FORATTINI - Diretora da Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA — Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.  
EDUARDO SANTOS OLIVEIRA - Procurador da República no Município de Campos dos Goytacazes.  
RAPHAEL NEVES MOURA - Chefe da Coordenadoria de Segurança Operacional da Agência Nacional do Petróleo  
Contra-Almirante JOÉSE DE ANDRADE BANDEIRA LEANDRO - Subchefe de Organização e Assuntos Marítimos do Comando de Operações Navais da Marinha do Brasil.

SUMÁRIO: Esclarecimentos sobre o novo vazamento de óleo no Campo de Frade, localizado na Baía de Campos, Estado do Rio de Janeiro.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Declaro aberta a presente reunião, que tem por objetivo a realização de audiência pública conjunta das Comissões de Minas e Energia e de Meio Ambiente, destinada a colher esclarecimentos sobre o novo vazamento de óleo no Campo de Frade, localizado na Bacia de Campos, no Estado do Rio de Janeiro, meu Estado.

Ela é consequência também de requerimentos apresentados na Comissão de Meio Ambiente, pelo Deputado Antonio Carlos Mendes Thame, e na Comissão de Minas e Energia, pelos Deputados Fernando Jordão, Fernando Torres e Domingos Sávio, que se interessaram em convidar autoridades e entidades, antes do Governo e autoridades ligadas à empresa Chevron.

Comunico a todos que este evento está sendo transmitido ao vivo pela Internet e está sendo gravado pela *TV Câmara* para posterior exibição.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, presto alguns esclarecimentos. O ex-Ministro de Estado do Meio Ambiente, Sr. Carlos Minc, atual Secretário de Estado de Meio Ambiente do Rio de Janeiro, não poderá participar desta audiência pública em virtude de compromisso inadiável no Estado.

O Delegado Fábio Scliar, Chefe da Delegacia de Repressão a Crimes contra o Meio Ambiente e o Patrimônio Histórico do Departamento de Polícia Federal, também não participará deste evento porque o assunto ficará a cargo da Delegacia de Polícia Federal em Campos dos Goytacazes, de acordo com ofício encaminhado pelo Dr. Valmir Lemos de Oliveira, Superintendente Regional da Polícia Federal.

Em razão da presença de sete palestrantes a esta audiência, faremos duas Mesas. Convidarei quatro expositores a compor a primeira Mesa. Os outros três palestrantes ficarão nas primeiras bancadas, onde já se encontram, e serão convidados a tomar assento à mesa ao término do primeiro bloco de palestras.

Esclareço que cada palestrante disporá, para fazer sua explanação, de até 10 minutos, improrrogáveis, visto que são sete expositores. Depois teremos o debate, naturalmente.

Desde já, agradeço a todos e peço aos senhores convidados que observem o tempo proposto de 10 minutos para a sua exposição. Há um relógio, no final deste plenário, para orientá-los quanto ao tempo.



De acordo com o § 2º do art. 256 do Regimento Interno da Casa, os expositores não poderão ser aparteados durante suas palestras.

Encerradas as exposições, terão a palavra, primeiro, pelo tempo de 3 minutos, os proponentes: Deputados Antonio Carlos Mendes Thame, Fernando Torres, Fernando Jordão e Domingos Sávio, os três últimos já presentes. Terão o mesmo prazo os inscritos para o debate.

Há uma lista de inscrição. Os Deputados ou Deputadas que quiserem se inscrever, poderão fazê-lo.

Reitero que estarão facultadas, em quaisquer casos, a réplica e a tréplica.

Repito: esta reunião é gravada. Por isso, solicito aos palestrantes o obséquio de sempre que usarem o microfone declinarem o seu nome, a sua condição na audiência, se Parlamentar ou se convidado, para efeito de gravação.

Peço, ainda, aos palestrantes — essa é uma burocracia natural — que assinem a autorização para que a Câmara dos Deputados publique suas exposições e utilize suas imagens para transmissão pela Internet e em programas da Casa.

Antes de convidar os palestrantes a fazer uso da palavra, vou deixar a minha fala para os senhores, que será rápida, e depois passarei a presidência ao Deputado Sarney Filho, Presidente da Comissão de Meio Ambiente, que continuará e fará, então, a direção dos debates.

Quero dizer que o próprio título desta audiência pública representa bem o nosso interesse hoje: obter esclarecimentos sobre novo vazamento de óleo no Campo de Frade, localizado na Bacia de Campos.

Acaba de chegar o nosso querido Deputado Antonio Carlos Mendes Thame, que foi o proponente, na Comissão de Meio Ambiente, desta audiência pública.

Então, já temos os quatro proponentes presentes: Antonio Carlos Mendes Thame, Fernando Torres, Fernando Jordão e Domingos Sávio.

Obviamente, o nosso interesse pela responsabilidade que nos cerca vai muito além. Tão logo o vazamento ocorreu, o segundo em campo da empresa em poucos meses, a empresa, segundo consta de nota da ANP, suspendeu suas atividades em Campos por livre e espontânea vontade para estudar melhor a geologia da região. Parece que foi com esse interesse. Se foi, muito bom.



Li também, na ocasião, nota atribuída à assessoria da ANP segundo a qual “o vazamento deve estar vindo das fissuras” — isso é nota da ANP — “do fundo do mar e não do poço abandonado após o acidente ocorrido em 2011.” Esse é um tema já para os debatedores examinarem.

Talvez fosse hoje o momento e a oportunidade de se saber qual a natureza do problema, se é geológica. E, se for, quais são os comprometimentos futuros dessa eventual falha geológica, se confirmada, para a extração de óleo na Bacia de Campos. É preciso transparência total tanto da empresa quanto das autoridades brasileiras.

Então, esclarecer a causa me parece um dos pontos mais importantes.

Também gostaria de deixar claro — essa é minha opinião — que, apesar da paixão que esse tema resulta a nós que somos nacionalistas, patriotas, ele deve ser debatido com maturidade — esse é o meu pensamento. E digo isso porque acidentes acontecem.

O Brasil tem legislação boa e suficiente para aplicar a esses casos. Não há necessidade de ações pirotécnicas, ameaça de prisão — esse é o nosso entendimento, esse é o entendimento de alguém ligado à legislação —, confisco de passaportes. Não é esse o objetivo maior deste Congresso, principalmente. A relação tem de ser madura, de alto nível. Afinal, somos o Brasil e não uma republiqueta qualquer dos anos 30 do século passado. O Brasil tem responsabilidades mundiais. Afinal, anunciamos a descoberta do pré-sal. E nos preocupa esse tipo de notícia, que pode deixar perplexas muitas das indústrias que por aqui passam ou têm vontade de passar. Já estamos diante de uma empresa, a Chevron, de 130 anos de atividades na área petrolífera.

Então, a transparência na discussão desse assunto é fundamental para o sucesso do País nesse e em outros campos.

Espero sair desta audiência pública, sinceramente, com resposta para as nossas preocupações pessoais e políticas. Essa é a nossa fala, esse é o nosso pensamento com relação a esta audiência.

Vamos, então, ouvir os palestrantes.

Convido para compor a primeira Mesa o Dr. Rafael Jean Williamson, Diretor de Assuntos Corporativos da Chevron Corporation, representando o Presidente da



Empresa, Sr. George Raymond Buck III; o Dr. David Man Wai Zee, Professor-Adjunto da Faculdade de Oceanografia da UERJ — Universidade do Estado do Rio de Janeiro; a Dra. Gisela Damm Forattini, Diretora do Departamento de Licenciamento Ambiental do IBAMA — Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, representando a Sra. Izabella Teixeira, Ministra de Estado do Meio Ambiente; e o Dr. Eduardo Santos Oliveira, Procurador da República no Município de Campos dos Goytacazes. Sejam bem-vindos.

Vou passar a palavra aos palestrantes pela ordem de chamada.

Concedo a palavra ao primeiro palestrante, Dr. Rafael Jean Williamson, Diretor de Assuntos Corporativos da Chevron Corporation, representando o Presidente da Empresa, Sr. George Raymond Buck III, pelo tempo de 10 minutos, se possível, improrrogáveis, em razão do número de palestrantes, que chega a sete presentes.

**O SR. RAFAEL JEAN WILLIAMSON** - Muito obrigado e bom dia para todos.

Sr. Presidente Simão Sessim; Sra. Ministra do Meio Ambiente, representada hoje, neste ato, pela Sra. Gisela Forattini; Sr. Almirante José de Andrade Bandeira Leandro; Sr. Raphael Neves Moura; Sr. Marcelo Neiva Amorim; Sr. Eduardo Santos de Oliveira; Sr. David Zee; Sr. Deputado Antonio Carlos Mendes Thame; Sr. Deputado Fernando Torres; Sr. Deputado Fernando Jordão, senhoras e senhores, primeiramente, agradeço pela oportunidade de contribuir para os trabalhos das Comissões de Minas e Energia e de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável desta Casa.

A Chevron é uma companhia de classe mundial que desenvolve e aplica tecnologia de ponta e que prioriza, em sua operação, a proteção à vida humana e ao meio ambiente.

O compromisso da Chevron com o Brasil vem desde 1915, inicialmente sob a bandeira Texaco. A Chevron, durante esses anos, tem participado da construção do atual estágio da exploração de petróleo no Brasil, bem como do desenho do futuro das atividades estratégicas para o País.

Durante toda essa história, de quase 100 anos, temos trabalhado com as autoridades brasileiras, a exemplo do atual Ministério de Minas e Energia, da Agência Nacional de Petróleo, da Marinha e do IBAMA, sempre com transparência,



constância e consistência. Temos aprendido com eventos como os de novembro de 2011 e março de 2012, que nos trouxeram a esta audiência pública.

Como se vê, a Chevron deu prioridade à direta, imediata e efetiva resposta aos eventos, à proteção à vida humana e ao meio ambiente. No entanto, aprendemos nesse processo que informar a sociedade brasileira é tão importante quanto agir.

Entendemos agora a necessidade de continuar melhorando nossos canais de comunicação com o público — estamos trabalhando para isso.

Adotamos a postura de produzir conhecimento, a partir desses eventos, junto com as autoridades e parceiros, e partilhar esse conhecimento com a sociedade civil. Estamos buscando gerar e fortalecer arranjos institucionais que permitam o trabalho conjunto de operadores do setor e entes reguladores com o próprio Poder Legislativo para a melhoria do ambiente regulatório da exploração de óleo e gás em águas profundas.

Esse conhecimento em produção servirá — esperamos — a uma operação mais segura para toda a indústria e uma regulação preventiva ainda mais robusta. Queremos contribuir para a bem-sucedida exploração de óleo e gás em águas profundas brasileiras, também mediante a participação ativa e propositiva nos debates em torno de uma mais bem embasada regulação do setor, com atenção à prevenção de eventos com potencial impacto socioambiental e econômico.

Nesse esforço, a Chevron se oferece, com transparência, espírito participativo, como interlocutor acessível e interessado.

Tanto a Chevron quanto os demais operadores do mercado, assim como os reguladores do setor, sabem da grande complexidade da exploração em águas profundas. Esse tipo de exploração vem sendo feito há relativamente pouco tempo no Brasil. O monitoramento dessa atividade e desse impacto é igualmente recente.

Por conta disso, há uma enorme quantidade de informações chegando ao conhecimento do público.

É preciso que todos aprendamos a interpretar essas informações de modo a colocá-las no contexto do desafio da exploração de óleo e gás. Esse contexto oferece parâmetros adequados para definir a relevância de um evento, o seu impacto e as suas consequências regulatórias e legais.



Tendo isso em mente, passarei a estabelecer a cronologia e os detalhes factuais que envolvem os eventos de novembro e março no Campo de Frade.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

No dia 7 de novembro, foi detectado um inesperado aumento de pressão no poço em *kick*. Foi acionado o *blow out preventer*, isto é, o mecanismo que bloqueia o fluxo de óleo.

Nossas equipes seguiram eficazmente todos os procedimentos previstos.

No dia 8 de novembro, uma mancha foi detectada em sobrevoo de rotina. E nossas equipes iniciaram análises de imediato para identificar sua origem.

Identificada a origem, a Chevron controlou a fonte em 4 dias, tempo ótimo para os padrões da indústria.

O plano de emergência da Chevron, aprovado pelo IBAMA, foi implementado de acordo com a lei, com os padrões da indústria e no tempo adequado.

O poço foi lacrado e desativado com sucesso.

Relatórios frequentes continuam a ser compartilhados com as autoridades.

Contrariamente ao que foi noticiado, o contínuo monitoramento e as análises disponíveis indicam que os incidentes não causaram dano a pessoas ou ao meio ambiente, aí incluídas fauna e flora marinhas.

No dia 4 de março, outra pequena mancha foi detectada durante sobrevoo de rotina. Marinha, IBAMA e ANP foram devidamente notificadas. A Chevron Brasil imediatamente buscou a origem do evento.

No dia 13 de março, foi identificada a fonte da mancha. E ainda no mesmo dia foram notificados o IBAMA e a ANP.

No mesmo dia 13 de março, foram aplicados sistemas de contenção submarina — como mostra a imagem — a esses pontos de exsudação no leito marinho. Desde então, menos de 2 barris foram coletados pelo sistema de contenção submarina.

Essa fonte detectada em março está localizada em área distinta daquela em que ocorreu o incidente de novembro. Como mostra a imagem, essa outra área fica a 3 quilômetros de distância da primeira fonte. Além disso, a área, que vou chamar de “2”, está 200 metros abaixo da área 1, no leito marinho, e a ciência demonstra que no fundo do mar o óleo não se desloca para baixo.



As análises técnicas feitas por laboratório independente comprovam que os óleos dos dois incidentes têm composição química diferente, o que indica não terem a mesma origem.

Em decorrência do evento de novembro, a Chevron havia parado com perfurações e injeções de água, por determinação da ANP. A mensagem é de que não havia atividade alguma nessa área 2.

Essa determinação não impedia a continuidade da produção.

Entretanto, em 15 de março, a Chevron escolheu voluntariamente suspender as operações de produção no Campo de Frade. O propósito desse ato foi o de permitir, com isso, realizar amplo estudo das peculiaridades apresentadas pela geologia da região.

Certamente, há custo econômico em deixar de produzir 60 mil barris diários. Porém, para a Chevron é mais importante trabalhar no mais elevado padrão de segurança e conhecimento.

Desde então, a Chevron e seus parceiros estão conduzindo amplo estudo técnico suplementar para melhor conhecimento da estrutura geológica da área. Isso inclui estudos sísmicos e geomecânicos e análises químicas, como, por exemplo, a que definiu que o óleo capturado no evento de março não é identificado com o óleo capturado no evento de novembro. Esse estudo atenderá às necessidades de todos os operadores da região, não apenas da Chevron.

A ANP constituiu comitê técnico de avaliação composto por, além da própria ANP, Chevron, PETROBRAS e Frade Japão, empresas consorciadas na exploração do Campo de Frade.

O Ministério de Minas e Energia tem participado como observador desse comitê técnico. O objetivo desse comitê é o de apresentar estudos e informações complementares para subsidiar o entendimento do evento, bem como para identificar sua causa-raiz. Esse comitê é, por si, exemplo de boa prática a ser considerada pelos atores públicos e privados, pois representa um novo modelo de arranjo institucional de caráter técnico, com dinâmica eficiente e viés propositivo, tendo a prevenção de eventos futuros como sua preocupação central.

Em nome dos meus colegas e colaboradores da Chevron, agradeço pela oportunidade de relatar os fatos dos últimos meses e de reafirmar nosso





compromisso com o Estado brasileiro e com a sociedade brasileira, com suas leis, com seu meio ambiente e seu desenvolvimento sustentável. A Chevron, senhoras e senhores, é parceira econômica e operacional da exploração de óleo e gás em águas profundas no Brasil, mas também é parceira institucional transparente e participativa na busca de soluções técnicas e normativas para os desafios dessa nova fronteira.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Simão Sessim) - Nós é que agradecemos ao Dr. Rafael Jean Williamson, Diretor de Assuntos Corporativos da Chevron Corporation, que aqui representa o Presidente da companhia.

Concedo a palavra ao próximo palestrante, o Dr. David Man Wai Zee, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Com muito prazer, com muita honra, passo a presidência desta audiência pública ao ilustre Deputado Sarney Filho, Presidente da Comissão de Meio Ambiente desta Casa. Deputado Sarney Filho, V.Exa. conduzirá, com certeza, com o equilíbrio que já lhe é peculiar, esta reunião.

Agradeço a todos por terem me aturado até aqui.

**O SR. DAVID MAN WAI ZEE** - Bom dia, Srs. Deputados, Presidente da Mesa, Deputado Sarney Filho, prezados colegas, convidados, senhoras e senhores, o foco da minha apresentação é tentar esclarecer algumas informações visando a uma solução, porque a exploração em águas profundas é como se nós estivéssemos indo para outro planeta. Só para os senhores terem uma ideia, há alguns dias James Cameron chegou às Fossa das Marianas — foi a segunda expedição até lá após 40, 50 anos. Chegaram menos pessoas à Fossa das Marianas do que à Lua. Doze astronautas já desceram na Lua e, na Fossa das Marianas, só três pessoas.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Então, quando falamos em exploração em águas profundas, nós estamos praticamente indo para outro planeta. Essa é a grande realidade. Então, existe um problema de logística, um problema de desenvolvimento de tecnologia muito sério.

Sem dúvida nenhuma, a Chevron é uma das empresas mais experientes, tanto quanto várias outras empresas, mas nós temos que entender que estamos



explorando locais aonde nunca antes o homem chegou. E agora que o Brasil pretende explorar o pré-sal, uma nova fronteira, ainda mais ousada, sem dúvida nenhuma. A experiência de todas essas empresas é bastante útil, mas, infelizmente, não suficiente, porque são coisas todas novas, e nós precisamos investir em desenvolvimento de conhecimento e tecnologia.

Esse é o princípio da prevenção. Nós precisamos melhorar a nossa capacidade de prevenir acidentes. Acidentes vão ocorrer. É muito importante, hoje, nós entendermos que não existem inocentes nem culpados. Se nós formos considerar os inocentes, todos nós somos inocentes, porque nós dependemos de outros segmentos da sociedade para o sucesso do empreendimento. E se nós formos considerar o lado dos culpados, cada um de nós é culpado, porque nós temos uma responsabilidade, nós participamos desse processo.

A meu ver, hoje, é importante nós não pensarmos de que lado estamos, e, sim, em que barco nós estamos. Todos nós estamos no mesmo barco. O Brasil precisa da exploração do petróleo submarino. Mas o Brasil precisa se desenvolver com segurança, com responsabilidade. O Brasil, hoje, é um dos países mais avançados na exploração em águas profundas. É um orgulho para o País. Sem dúvida nenhuma, nós precisamos ter muito cuidado com o que estamos fazendo, porque os olhos do mundo estão em cima de nós. Assim como houve aquele problema da Amazônia: “Ei, que grande recurso natural o Brasil tem na mão, mas, puxa vida, parece que o país não sabe explorar a Amazônia! Então, a Amazônia não é mais do Brasil, é do mundo”. Cuidado com a nossa Amazônia Azul! Nós temos que mostrar não só para nós mesmos que somos capazes de fazer uma exploração segura, mas também mostrar para o mundo, porque amanhã nós vamos ser cobrados. E a questão ambiental é global, por isso vamos ser cobrados globalmente.

Inovação é importante. A capacidade de refletirmos sobre fatos e desenvolver ações que atendam aos novos desafios é promover inovação. Não é preciso dizer que nós estamos indo para outro planeta, nova fronteira. Precisamos de inovação.

A produção *offshore* navega em novas fronteiras onde as condições ambientais são extremamente adversas ao homem. Precisamos entender isso.

A cadeia produtiva do petróleo e gás vai bem, vai muito bem. A cadeia preventiva do petróleo e do gás demonstrou que carece de cuidados. Fica aquela



pergunta: será que se investe a mesma proporção de recursos e de cuidados na exploração e na produção, da mesma forma que se investe na prevenção? Essa é a pergunta que nós deixamos para reflexão.

A Amazônia Azul não fornece apenas petróleo mas inúmeros outros serviços para o Brasil. Ou seja, o recurso não vivo do petróleo em alto mar é extremamente importante para o País, mas o País também precisa usufruir de outros benefícios que vêm do mar. A indústria do turismo brasileiro é uma indústria que depende do meio ambiente. A indústria do turismo brasileiro não é turismo de entretenimento, não é turismo de negócios, não é turismo histórico, é um turismo que depende do meio ambiente.

Nós, nesse processo de globalização, exportamos. Noventa por cento da nossa carga vai por mar. Então, precisamos também do mar para questões de exploração, alimentos para a população. Então, somos dependentes de uma série de outros benefícios que vêm do mar.

Houve a advertência, o desastre ambiental do Golfo do México, Macondo, durante 8 meses vazou óleo de forma descontrolada. E veio o cartão amarelo: acidente no Campo de Frade. O acidente poderia ter acontecido com qualquer empresa operadora. Aconteceu com a Chevron. Poderia ter acontecido com a PETROBRAS. Então vamos medir as ações que vamos desenvolver, porque se vale para um vale para outro, vale para todo mundo.

Aumento na escalada dos acidentes pela falta de estratégias preventivas. É preciso reagir para evitar maiores prejuízos ambientais no pré-sal, que é ainda mais ousado, é ainda mais desafiador.

Só para os senhores terem uma ideia, eu fiz um levantamento da escalada dos acidentes: em novembro houve um; em dezembro houve outro; em janeiro, um; em fevereiro, um; em março, três. Hoje é dia 12, e já tivemos dois. Por quê? Porque estamos cada vez mais ousados, e a nossa produção cada vez mais volumosa, mais intensa. Eu não quero entrar na questão da quantidade, mas da qualidade, da frequência, porque o impacto ambiental também é proporcional à frequência, não apenas ao volume. E o que era extraordinário, senhores, está se tornando ordinário. Daqui a pouco, 50 barris, 100 barris. Esse é pequeno frente ao que aconteceu, por exemplo, no Golfo do México, mas é significativo. É um alerta.



Cadeia preventiva do Campo de Frade. Plano de Emergência Individual. Quando lemos o plano de emergência, ele é perfeito, bacana. Mas é preciso entender uma coisa, senhores. O óleo que vaza e que vai à superfície, nas primeiras 48 horas, perde-se em torno de 30% a 40% do volume por causa das substâncias voláteis. Então, precisamos lembrar este dado: 48 horas exposto na atmosfera, 30% a 40% do óleo se perde, vai para a atmosfera. Esse é um número significativo. Ou seja, nós temos que nos basear nesse número para ver nossa capacidade de reação, porque, se vazarmos hoje, não adianta daqui a 1 mês ir lá fazer alguma coisa. Daqui a 1 mês o próprio mar o absorveu. O que nós temos que fazer para minimizar o impacto é não deixar o mar absorver, nem a atmosfera absorver, ou minimizar ao máximo o problema. Isso depende da velocidade de reação, que depende da detecção. Detecção é monitoramento. Não é possível que hoje dependamos da informação do vazamento apenas pelas operadoras, que é um segmento da cadeia produtiva. Precisamos de monitoramentos independentes, que ajudem, porque a vastidão do mar é enorme. Nada melhor do que vários sensores olhando para a mesma região, em frequências diferentes.

Avaliação preliminar da mancha, monitoramento da mancha, recolhimento mecânico, dispersão mecânica, aplicação de dispersantes.

Temos que melhorar o recolhimento mecânico. Mas, para chegar lá, imaginem só: 1.200 metros de profundidade, não vou chegar ao fundo do mar, mas o óleo sobe e a 120 quilômetros da costa. O que acontece? Temos que ter meios de acesso, navegabilidade, navios. Não é possível que isso seja única e exclusivamente de responsabilidade das operadoras, senão é uma infraestrutura inimaginável. Por isso, defendo maiores recursos para a Marinha do Brasil, para que ela tenha meios navegantes suficientes, e, no momento do acidente, ela poderá chegar até lá, levar equipamentos e dar apoio. É uma parte da sociedade que precisa ser olhada com mais carinho. Aliás, a Marinha, se não me engano, tem a Guarda Costeira. Nas horas vagas, nem sempre tem acidente — tomara —, ela usa esses meios navegantes para a segurança do mar territorial brasileiro. Tanto se fala em contrabando, em pesca ilegal. A Marinha pode nos ajudar a combater isso. Por quê? Porque já existe um parque de manutenção montado. Então, nada melhor, Srs. Deputados, que desenvolvamos estratégias nesse sentido. Não sou contra o uso



dos *royalties* do petróleo para a Saúde, para a Educação. Eu acho que ele deve ser usado, mas depois que conseguir atender a essas necessidades, do contrário não vamos poder nem explorar o petróleo.

Capacidade de detecção do vazamento; quem explorava não foi capaz de detectar; a ajuda de parceiro detectou o vazamento; a rapidez da detecção é fundamental. Estou fazendo este estudo de caso, mas pode acontecer com qualquer operadora.

Escala macro: sensoriamento remoto; escala meso: sobrevoos; escala micro: sensores *in loco*, inspeção visual. Para o James Cameron descer a 11 mil metros de profundidade, foram 7 anos de pesquisa, desenvolvimento de equipamentos, etc. e tal. Hoje, descer a 1.200 metros não é coisa fácil também. Precisamos saber o grau de investimento necessário. Rapidez da resposta é a chave do sucesso da prevenção.

Capacidade de avaliar o acidente; falta de capacidade da rápida identificação da origem e extensão do vazamento. Por quê? Estamos a 1.200 metros de profundidade. Até chegar à superfície, demora 8 horas. Dependendo da correnteza, leva para outro local. Nós ainda não temos pesquisa. Eu sou da Faculdade de Oceanografia, mas carecemos de estudos mais objetivados, mais focados nessa questão. Então, recursos para pesquisa, para o desenvolvimento de novas tecnologias são sumamente importantes.

Inovação: Sistema de monitoramento. Deve haver um gabinete de crise independente, no qual todos os envolvidos participem, as operadoras. Eu considero o seguinte, fazendo uma analogia. Existe a cabeça. Quem é a cabeça desse processo? A meu ver, o IBAMA, que é o licenciador; a ANP, que controla as operações. Então, têm que ser desenvolvidas melhores estratégias, melhores cuidados, melhor normatização, tem que haver fiscalização. É aquela história do Corpo de Bombeiros. Existe a licença do edifício, precisa-se da instalação de incêndio, mas periodicamente há necessidade de uma fiscalização para ver se está ativa.

Capacidade de contenção e retirada do óleo fugitivo. Então, tem que ter navios lá para retirar, antes da dispersão. A dispersão é o último processo, não tem que ser o primeiro, tem que ser o último. Primeiramente, tem que se retirar o máximo



possível. Mas, para se retirar, precisa de reação rápida, do contrário não há nada o que retirar, realmente só dispersar.

Brigadas de Contingência Marinha. A PETROBRAS tem o PEGASO — Programa de Excelência em Gestão Ambiental e Segurança Operacional —, que poderia ser implementado, melhorado. O PEGASO, a meu modo de ver, atende mais a região costeira. Tinha que ter uma abrangência maior, uma envergadura maior. Para isso, é preciso, a meu modo de ver, se possível, um fundo para o qual os *royalties* do petróleo convirjam. No momento do acidente, uma autoridade faria diligências, assumiria a gestão do problema.

Praticamente, vemos que a maior ação aplicada vai para a dispersão, para o recolhimento vai pouco. Quando recolhemos, ainda há o problema de como tratar em terra, porque nem isso temos condição, que foi o que aconteceu. O pouco que recolheu, ainda houve problema no Rio de Janeiro.

Monitoramento em larga escala; rapidez da resposta.

Programa Contingência Social. Cenários de acidente, plano de reação emergencial, medidas de amparo e compensatórias.

Conclusões. Dificilmente quem está diretamente envolvido com o acidente ambiental é capaz de atender às demandas da crise de forma plena. Por quê? Porque também depende de vários outros atores no processo. A parceira é fundamental. No momento da crise, o importante não é olhar de que lado estamos, e, sim, em que barco estamos. Todos nós somos responsáveis, temos que achar uma solução. O uso seguro e sustentável dos recursos naturais do mar depende da coragem e da perseverança da inovação.

Nós precisamos perseverar, continuamente. Não há como desenvolvermos um programa imaginando só na responsabilidade de uma pessoa, de um segmento, de uma empresa. Então, é preciso que vejamos de forma mais abrangente.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, professor.

Vamos imediatamente chamar a Sra. Gisela Damm Forattini, Diretora do Departamento de Licenciamento Ambiental do IBAMA. S. Sa. dispõe de 10 minutos.

**A SRA. GISELA DAMM FORATTINI** - Só uma correção. Na verdade, é Diretoria de Licenciamento Ambiental do IBAMA.



Em primeiro lugar, agradeço a esta Casa, aos Deputados, o convite. Todas as vezes que for convidado, o IBAMA sempre estará presente. Estou acompanhada de dois coordenadores da área: Marcelo Amorim, da Diretoria de Proteção Ambiental, que trabalha na área de atendimento a emergências, e o Cristiano Vilardo, Coordenador de Petróleo e Gás, diretamente vinculado à nossa Diretoria no IBAMA.

Pediram-nos uma apresentação muito específica sobre o segundo vazamento, o novo vazamento. E eu tentarei, germanicamente — 10 eslaides em 10 minutos —, apresentá-los. Mas aí eu me permito dizer mais umas palavras, até por conta da apresentação do professor.

Estava aqui conversando com o ex-Ministro do Meio Ambiente e lembrando que o Governo, sim, tem trabalho muito em prevenção. Acho que há 13 anos, quando o Deputado ainda era Ministro, e eu, há 13 anos, Diretora de Licenciamento Ambiental do IBAMA, nós já trabalhávamos no sentido de termos uma plataforma de resposta a essas emergências, não só a petróleo e gás, mas também a todas as outras.

E quando, professor, compilam-se quantitativos de vazamentos pelo que sai na imprensa, é perigoso. O senhor mostrou vários vazamentos ocorridos recentemente — V.Sa. deve ter tirado do próprio *site* do IBAMA — a respeito dos quais vemos um frenesi na imprensa, muito grande. Há vazamentos que o senhor citou aqui que são de 10 litros de água oleosa. Acho que temos de ter muito cuidado.

Outro cuidado que temos de ter: deixar bem claro que esse vazamento não é da área do pré-sal brasileiro. Logo no início, na sua fala, pode ter dado essa dúbia interpretação.

Então, tocando nesses dois pontos, eu quero começar a minha apresentação.

Na verdade, eu tenho outra apresentação, mais detalhada, dizendo o que o IBAMA está fazendo para acompanhar todas as emergências ambientais brasileiras, mas eu vou me focar exatamente ao que me foi pedido nessa apresentação.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Nós temos uma atuação conjunta no IBAMA, como eu já disse, de duas diretorias. Temos a Diretoria de Licenciamento Ambiental, na qual temos todo o licenciamento de petróleo e gás sendo feito com uma coordenação geral no Rio de



Janeiro. Temos 75 analistas ambientais do IBAMA voltados somente para o licenciamento de petróleo e gás. E eu chamo mais a atenção para uma coisa: 60% a 70% dos analistas dessa coordenação geral ou têm doutorado, ou têm mestrado. E todos eles foram capacitados num curso em nível de pós-graduação dado pelo IBP — Instituto Brasileiro do Petróleo. E todos eles, ano passado, passaram por uma especialização em AIA — Avaliação de Impacto Ambiental. São técnicos bastante capacitados.

Depois, temos a DIPRO; temos a Coordenação Geral de Emergências Ambientais e os Comitês nos vários Estados. Aqui nós temos, ao todo, quase 300 técnicos destinados a responder. Eu não diria culpado, porque culpado é uma palavra muito séria. Nós temos, todos, responsabilidades e mandatos muito específicos. Temos estreitado muito as nossas relações com a Marinha, com a ANP e tudo o mais. Então, temos, sim, mantido um contato atualizado com todas essas instituições. Vou falar rapidamente.

Aqui, eu queria deixar bem claro exatamente isso: essa exploração e produção são restritas ao pós-sal. Vemos, em vermelho, onde ocorreu o primeiro evento, e, um pouquinho a norte e a leste, o segundo evento. Temos, no Campo do Frade, o caso Chevron. Fica a 117 quilômetros da costa, e a 1.180 metros de lâmina d'água. Essas atividades estavam sendo, e continuam sendo, regularmente licenciadas pelo IBAMA.

Nossa atuação, o que nos foi pedido. Nós temos feito uma supervisão continuada das ações de resposta desde o primeiro vazamento, em novembro; recebido e analisado relatórios diários da situação; fizemos mais de 10 sobrevoos e emitimos, sim, dois autos de infração, um por lançamento de óleo no mar, no valor de 50 milhões, e descumprimento de condicionantes. No caso, foram 10 milhões de multas.

Nós temos... Quando eu digo que nós temos fortalecido... O professor também falou da necessidade de normativos. E eu queria chamar a atenção porque agora, dia 5 de abril, foi emitida uma portaria interministerial, entre MMA e MME, a Portaria Interministerial nº 198, que cria a avaliação ambiental da área sedimentar. Isso é importantíssimo para o Brasil, porque se trata praticamente de uma análise ambiental estratégica do setor de petróleo e gás. Ela cria áreas aptas e áreas não





aptas — nós vamos definir isso — de exploração. Olhem que interessante! Essa portaria introduz o conceito de áreas em moratória no Brasil. Isso é um salto qualitativo fantástico na área de licenciamento de petróleo e gás.

Essa também é uma novidade, é de 5 de abril.

Bom, vamos em frente.

Nós ainda participamos do Grupo de Acompanhamento e Avaliação, que engloba o IBAMA, a ANP e a Marinha. É importante dizer que esse GAA já é previsto no PNC — Plano Nacional de Contingência. Na verdade, mesmo antes de o plano ser lançado, nós já estamos trabalhando. É importante eu ressaltar aqui, também, que a Coordenação do PNC está a cargo do Ministério de Minas e Energia, e nós vimos acompanhando *pari passu* toda essa movimentação para o lançamento do PNC.

Eu também ressalto aqui que o PNC, na mídia, tem sido colocado como o salvador da Pátria. O PNC é um instrumento disso tudo; o PNC vai ajudar muito em vazamentos de grande porte. Talvez o PNC não abarque esse tipo de vazamento atual. Certo?

Falando novamente da Chevron, no dia 4 de março, a Chevron encontrou nova mancha na superfície, a alguns quilômetros a leste da área de vazamento, de novembro, do primeiro evento; informou ao IBAMA, no relatório diário, — Desde novembro, eles estavam enviando relatórios diários para o Instituto — e começou a investigar a origem, com esse robô, veículo operado remotamente. No dia 13 de março, a Chevron encontra um novo sistema de fissuras no leito marinho, com cerca de 800 metros de comprimento, e com pontos de exsudação concentrados numa área de 10 metros quadrados.

Bom, foi identificado também um rebaixamento, tipo um degrau. Esse degrau, na sua parte mais alta, tinha em torno de 70 centímetros, no fundo marinho, ao longo das fissuras.

No dia 21 de março, nós fizemos mais um sobrevoo. Então, tivemos uma reunião de avaliação conjunta desse grupo — IBAMA, ANP e Marinha — e constatamos, ainda, a presença de pequenas bolhas de óleo chegando à superfície. Essa concentração branca, ali (*mostra imagem*). Pena que eu não tenha um apontador daquele; mas são bolhas ali, próximo à asa do avião.



Nos últimos 20 dias, para dar uma atualizada, novos sobrevoos foram realizados por técnicos do IBAMA. O aspecto observado na superfície variou de pequenas bolhas a nenhuma mancha visível.

A Chevron instalou equipamentos de contenção submarina nos novos pontos de vazamento, o que pode explicar a ausência de manchas na maioria dos sobrevoos realizados. A Chevron continua enviando relatórios diários, com extensa documentação fotográfica desse robô, e de sobrevoos. O cenário de superfície ainda se mantém inalterado, mantém-se o mesmo, sem novas manchas.

Esta é uma imagem de ontem. Este já é o artefato, que o representante da Chevron mostrou, de contenção desse óleo no fundo do mar.

Considerações finais.

As investigações prosseguem, assim como falou o representante, sob a liderança da ANP. Foi realizada a aquisição de dados sísmicos rasos na área afetada, para averiguar a extensão das fissuras. Esses resultados ainda não saíram e devem levar ainda algumas semanas para serem processados.

Esse Grupo de Acompanhamento e Avaliação continua ativo e compartilhando informações sobre os trabalhos no Campo do Frade.

Eu acho importante dizer que a nossa produção técnica de licenças e atividades nessa área de petróleo e gás — eu trouxe aqui dados atualizados, de 2011 —, nós dobramos, praticamente. Quanto às nossas vistorias técnicas, pelo menos em 2011 — eu não tenho dados atualizados deste ano —, nós fizemos praticamente duas vistorias por semana, dizendo, de uma forma geral, das nossas atividades de petróleo e gás. Nós dobramos, ano passado, o número de simulados, acompanhando o número de simulados de emergências. Nós emitimos 63 licenças em 2011. Isso significa 1.2 licenças por semana. Esse indicador não é muito razoável porque o IBAMA também tem devolvido muitos estudos ambientais inadequados e também indeferido várias licenças.

É importante dizer, Deputado Sarney Filho, que nós publicamos, no *Diário Oficial da União*, a devolução de estudos inadequados e o indeferimento de licenças ambientais. Isso é muito importante, porque trabalhamos sempre com transparência. Eu não vou citar o nome da empresa, mas uma grande empresa petrolífera teve a sua licença indeferida, porque também se tratava de uma área de sensibilidade



ambiental enorme, Reentrâncias Maranhenses, que o senhor conhece muito bem. Indeferimos, também, essa licença e aumentamos os números de pareceres técnicos. Os nossos pareceres são bastante robustos. Normalmente eles têm, já embasados, esses pedidos de reavaliação desses indeferimentos. E nós tivemos, só em 2011, 550 pareceres técnicos elaborados pela nossa valorosa equipe de analistas ambientais de petróleo e gás.

Era só esse o meu recado, rapidamente. Nós estaremos aqui para quaisquer perguntas, e eu conto aqui com a ajuda dos dois coordenadores das áreas.

Muito obrigada, em nome do IBAMA e em nome do Ministério.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito obrigado, Dra. Gisela. Quero dizer que, com o meu total apoio, foram indeferidas aquelas licenças lá no Maranhão. Aquilo lá era um risco muito grande.

Vamos pedir agora para que use da palavra o Dr. Eduardo Santos Oliveira, Procurador da República do Município de Campos dos Goytacazes. S.Sa. dispõe de 10 minutos.

**O SR. EDUARDO SANTOS OLIVEIRA** - Exmo. Sr. Deputado Sarney Filho, demais Deputados da Casa, demais autoridades e componentes da Mesa, senhoras e senhores, primeiramente, eu gostaria de, na condição de membro do Ministério Público brasileiro, na sua vertente federal, fazer coro às palavras, sábias palavras, do Deputado Simão, quando ele afirmou, no início, ainda na Presidência dos trabalhos, que a questão deveria ser conduzida com parcimônia por parte de todos os atores. E é forte nisso. Não é à toa que o Ministério Público Federal tem tomado suas posições de acordo com a legislação brasileira e vem observando estritamente o devido processo legal.

E é sempre bom lembrar que a atuação do Ministério Público brasileiro, já que estamos num país de tradição da *civil law*, em que as leis são votadas nesta Casa, onde não há uma construção livre da ordem jurídica nos tribunais, tem como referência, sempre, e em todo caso, a legislação brasileira.

Neste caso, a referência foi exatamente a Lei nº 9.605, votada nesta Casa, a Lei dos Crimes Ambientais. É óbvio que eu faço coro, na condição de membro do Ministério Público, ao discurso preventivo. Esse discurso, na verdade, deve ser a



tônica. Mas também não se pode descurar, deslembrar, do caráter repressivo, da resposta repressiva que exige a sociedade em momentos que tais.

É com essas palavras iniciais que eu quero me reportar ao tema desta audiência, que, afinal, é o segundo acidente. Este é o tema. Esta foi a preocupação da Comissão e dos Deputados que requereram esta audiência. Mas não há como falar do segundo acidente sem fazer referência ao primeiro. E esta é uma questão importante.

Eu ouvi atentamente a fala de todos aqueles que me antecederam e pude perceber que faltou, a meu ver, abordar um ponto muito importante na exploração do petróleo, sobretudo na exploração *offshore*. Faltou abordar o controle do poço de perfuração. Esta é a questão que está posta aqui. Se não é esta somente a questão, esta é a principal questão.

A Chevron, nesse caso específico, perdeu o controle do poço. Aqueles que são da área — e me aproprio aqui do discurso da área — sabem que o controle de poço se dá em três momentos: o controle primário, o controle secundário e o controle terciário. Na verdade, o que houve no poço de perfuração — e esta questão é importante na exata medida em que estamos falando, e aí eu me permito fazer uma rápida referência à questão do pré-sal — é que estamos falando em perfurações de lâminas d'água de 2.000 metros, rocha de pré-sal que pode chegar a 2.000 metros, e profundidade submarina de 4.000, e, portanto, 8.000 metros. De 6.000 a 8.000 metros de profundidade total, até atingir o reservatório, é do que estamos falando. Então, eu acredito que, nesse sentido, esta audiência é muito importante para que coloquemos em perspectiva as condições brasileiras, nesse momento, de explorar o pré-sal, que, na verdade, talvez seja a grande capacidade econômica do Brasil, hoje.

Voltando ao acidente. E aqui eu preciso usar a palavra “culpado”, mas não nesse sentido, mas eu preciso do conceito de culpabilidade. Cabe ao Ministério Público a culpabilidade num evento desses; determinar, dado o evento, acontecido o evento, se houve responsáveis e se estes agiram com dolo ou com negligência. Esse é nosso papel, e é o que estamos procurando fazer com a nossa atuação.

Neste caso específico, estamos convencidos de que a Chevron perdeu o controle do poço. O que aconteceu foi um *kick*, na verdade, houve uma diferença de



pressão. A pressão no fundo do reservatório, a pressão na formação, foi maior do que a pressão exercida no poço, e isso ocasionou o *kick*, que nada mais é do que o influxo, para dentro do poço, das substâncias que estão sendo exploradas: água, óleo, gás ou tudo isso junto. O *kick* é que tem que ser controlado.

A empresa, na verdade, posicionou-se para tentar controlar esse *kick*, acionou o equipamento conhecido como BOP — a sigla “bop”, vou evitá-la, B-O-P é o termo —, ela acionou esse equipamento.

É este, senhoras e senhores, Srs. Deputados, o “x” da questão: ao acionar o equipamento, fecha-se a boca do poço. A boca do poço é fechada, e o que acontece? A partir daí, a pressão no interior do poço aumenta. Ela evita o chamado *blow out*, que é uma explosão.

Ela evita isso, mas estamos convencidos, através da análise do quanto investigado até agora, que as condições de perfuração, que as condições de cimentação do poço, o *overbalance* — que é o nome que se dá a uma margem de segurança com a qual tem-se que trabalhar na perfuração: é o *overbalance*. Trabalha-se com maior pressão maior de segurança dentro do poço, exatamente para evitar o *kick*. O *overbalance*, 0,1, adotado pela Chevron era insignificante e irrelevante nas condições geológicas do local.

Nós trabalhamos, então, com a seguinte hipótese: houve o *kick*, houve um influxo para dentro do poço, acionou-se o BOP, ele fechou a boca do poço, a pressão neste aumentou, mas a perfuração — aí há detalhes técnicos que tomariam muito tempo para explicar — não obedeceu. Havia muitas não conformidades, como se diz no jargão técnico. O que aconteceu foi o seguinte: esse influxo, os fluidos forçaram as paredes do poço, e houve o que se chama, aí, de *blow out underground*. Esse nome, tomado de empréstimo à língua inglesa, significa simplesmente o seguinte: a explosão se deu.

Eles evitaram aquilo que — eu coloco ali —, a propósito, aconteceu com a Chevron na Nigéria, em janeiro de 2012. Aquilo é um *blow out* na superfície, essa foto mostra um *blow out* de superfície. Aconteceu porque não foi fechado a contento o BOP. Então, aquilo é um *blow out*. Se acontece aquilo, além do desastre ambiental, podemos ter, inclusive, perda de vidas humanas, que, felizmente, e felizmente mesmo, não houve, no caso da Chevron. Não houve.



Então, eles evitaram aquilo, ao fechar o BOP, mas, repito, por não trabalharem dentro das conformidades na perfuração do poço, eles não conseguiram evitar essa explosão dentro do poço. Então, nós temos convicções técnicas para acreditar — e é o que estamos levando para dentro dos autos — que houve, na verdade, rompimento, fissuras laterais, com comprometimento do reservatório, e, portanto, o óleo vasou por aí.

Srs. Deputados, daí, o segundo acidente, e a nossa preocupação. Dizer-se que os óleos, o material encontrado, não são os mesmos, quer dizer muito pouco, porque, num mesmo reservatório, em profundidades diversas, o óleo pode ter consistências diferentes. mas não necessariamente. Então, dizer que o óleo do primeiro acidente não é o mesmo do segundo, nada prova. Não prova que não haja relação entre um e outro. E a nossa convicção é de que há.

Então, tomando por base o primeiro acidente, a nossa convicção — não convicção pessoal, mas convicção resultante da análise dos autos, convicção que se pode mostrar durante os debates, que pode, obviamente, ser tecnicamente rebatida. E é por isso que nós propusemos a ação, para que ocorra o debate, e o *due process of law*, dentro dos autos, e assim, até contraprovas. Mas a evidência até agora nos indica que houve esse *blow out underground*, quer dizer, essa explosão dentro do poço, que houve ruptura nas formações, ou seja, na rocha, e que por aí muito provavelmente o óleo escoou. E daí perdeu-se o controle do poço. Não há neste momento controle do poço. Não se realizou, por exemplo, a técnica do poço de alívio. A Chevron não construiu um poço de alívio, que seria a técnica adequada para o caso em questão.

Senhoras e senhores, a nossa preocupação maior, nesta exposição, é que haja uma relação geológica entre o primeiro acidente, o segundo acidente e esse terceiro vazamento de gotículas de óleo. Vi na mídia, antes de vir para cá, que a empresa operadora do Campo de Roncador, a PETROBRAS, anunciou que não seria óleo, que seria algo advindo de fluido de perfuração. Mas, de qualquer maneira, houve.

A nossa preocupação e as medidas que tomamos, na condição de membros do Ministério Público brasileiro, se isso for colocado em retrospectiva, é determinar as causas e a responsabilidade penal e cível pelo acidente. Se colocado em



perspectiva, é uma preocupação, sim, do Ministério Público com a preservação da capacidade econômica da Bacia de Campos. Nós tememos que tenha havido comprometimento geológico do reservatório.

Quero lembrar aos senhores que o óleo, o hidrocarboneto no reservatório, é patrimônio do Estado brasileiro, ele só passa a ser patrimônio da operadora depois de produzido. Então, cada gota de óleo derramada no reservatório é patrimônio nacional que está escoando, não importa qual seja a operadora.

Nesse sentido que eu gostaria de terminar — não vejo razão para me elastecer na minha colocação — reafirmando a nossa preocupação com a gestão parcimoniosa e sustentada da Bacia de Campos e o compromisso do Ministério Público brasileiro, em especial, aqueles que estão com as ações preventivas e repressivas com relação à esse tipo de evento.

Vou fazer um histórico rápido do que foi feito pelo Ministério Público: Instauramos um inquérito civil público assim que soubemos do acidente, em 18 de novembro de 2011; depois de algumas informações da ANP e do IBAMA, instauramos uma ação civil pública em 15 de dezembro; continuamos: propusemos uma ação cautelar inominada penal com o propósito de, como acontece nesses casos — é comum acontecer isso — num primeiro momento, impedir a saída daqueles que não residam no Brasil ou que não tenham a nossa nacionalidade — de novo faço coro às palavras do Deputado Simão, como medida tomada em relação a qualquer cidadão. Fato mais grave, tem no Brasil a prisão preventiva.

Para encerrar, eu gostaria de reafirmar o compromisso do Ministério Público Federal com a prevenção e repressão de acidentes desta natureza.

Muito obrigado, senhoras e senhores.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito obrigado, Dr. Eduardo Santos de Oliveira, Procurador da República.

Encerramos a primeira parte, desfazemos a Mesa e pedimos que assumam a Mesa o Sr. Raphael Neves Moura, Chefe da Coordenadoria de Segurança Operacional da ANP; o Sr. Marcelo Neiva de Amorim, Coordenador de Atendimento a Emergências Ambientais do IBAMA; e o Contra-Almirante Joése de Andrade Bandeira Leandro, Subchefe de Organização e Assuntos Marítimos do Comando de Operações Navais da Marinha do Brasil. *(Pausa.)*



O Dr. Marcelo Neiva Amorim comunica que a palestra da Sra. Gisela supriu a necessidade da sua fala, então passaremos a palavra ao Sr. Raphael Neves Moura, Chefe da Coordenação de Segurança Operacional da ANP. V.Exa. dispõe de 10 minutos.

**O SR. RAPHAEL NEVES MOURA** - Obrigado. Exmo. Sr. Deputado Sarney Filho, demais Deputados, autoridades e representantes da sociedade, tivemos aqui algumas apresentações referentes ao segundo evento, o segundo afloramento, exsudação no Campo de Frade. Vou limitar-me, para não ocupar excessivamente o tempo dos senhores, à apresentação a complementar alguns pontos relacionados às exposições anteriores.

Esse segundo evento, como foi anteriormente apresentado, envolveu uma distância de 3 quilômetros do primeiro vazamento, com uma característica um tanto distinta, na medida em que houve uma subsidência, um pequeno rebaixamento, um degrau, no solo marinho.

Para entendimento desse evento, é muito importante que fique o seguinte: Como já foi dito, a exploração de petróleo é uma atividade extremamente complexa, e o evento em questão, que envolveu o *blow out underground*, citado há pouco pelo Exmo. Sr. Procurador, é relativamente mais complexo de se investigar do que o evento do Golfo do México.

Por que digo isso? Porque o evento do Golfo do México envolvia falhas de equipamentos. No caso em questão, houve uma falha do BOP que ensejou, na chegada do hidrocarboneto à plataforma. Ao encontrar um ponto de ignição, houve uma explosão, com 11 fatalidades, vazamentos por 8 meses, enfim, apesar das consequências que envolveram o vazamento maior e das fatalidades serem maiores, a apuração é um pouco menos complexa. No caso do Golfo do México, a apuração durou 11 meses. Neste segundo evento, houve um *kick* no poço, esse *kick* ocasionou um *blow out*, que não é necessariamente uma explosão. Na verdade, o *blow out* é o fato de o hidrocarboneto ter saído do poço e atingido a atmosfera, o que realmente causou uma fratura na formação e levou a um vazamento nas proximidades da cabeça do poço.

O segundo evento, ocorrido a uma distância de 3 quilômetros, teve, então, características distintas e demandou, e ainda demanda, uma série de estudos





complementares para que, não baseados em hipóteses, em empirismos ou no que achamos que aconteceu, possamos, efetivamente, estudar o solo marinho em detalhes e, aí, sim, expor sua causa, o quanto o acidente está efetivamente relacionado com o primeiro evento, com base em estudos de geologia, geomecânica e de engenharia.

O que foi feito? Além do acompanhamento das autoridades, no sentido de prestar informações à sociedade — autoridades aqui representadas, Marinha e IBAMA —, a ANP, em função da necessidade de executar estudos complementares, convocou um Comitê Técnico de Avaliação. O Comitê envolve a Coordenação da ANP e todos os sócios, os engenheiros e os técnicos das empresas que são parceiras no Campo de Frade. Essas empresas são a própria Chevron, a PETROBRAS e Frade Japão, os três sócios que operam o Campo de Frade.

Para que se entenda o que aconteceu, faz-se necessário uma série de estudos técnicos de sísmica rasa, de sísmica 2-D, de sísmica 3-D. Em função da necessidade de se entender o que realmente aconteceu, esses estudos foram solicitados, outras empresas que estavam executando outros levantamentos na Bacia de Campos foram deslocados para a área de Frade.

Esses levantamentos sísmicos já foram concluídos, e hoje estamos na etapa de processamento desses dados, que pode levar até 2 meses, mas dada a urgência do caso, esse trabalho foi intensificado para encurtar esse prazo para 3 semanas, o que significa que, até o final da próxima semana, os dados estarão processados. Uma vez processados, as empresas de aquisição sísmica os encaminharão para as petroleiras e para a ANP.

A ANP, em função dos trabalhos — os senhores os conhecem muito bem — de definição de blocos, que antecedem as rodadas de licitação, detém um corpo técnico de geólogos e geofísicos que analisam e interpretam os dados que são coletados no mar. Então, a partir dessa interpretação é que teremos um cenário passível de, aí sim, obter a exata causa e a relação do segundo evento com o primeiro.

Então, o comitê, que se reúne semanalmente, avalia os novos dados, as filmagens submarinas e os levantamentos prévios. Os levantamentos de sísmica rasa são feitos com sonares e com peixes. Os sonares são rebocados por navios



para levantamento sísmico. Após o processamento e a interpretação teremos um cenário melhor e até mesmo condições de estabelecer as hipóteses, ou limitá-las, sobre o que pode ter ocorrido no caso do Campo de Frade.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, Sr. Raphael Neves Moura.

Passamos a palavra agora ao Contra-Almirante Joése de Andrade Bandeira Leandro, Subchefe de Organização e Assuntos Marítimos do Comando de Operações Navais da Marinha do Brasil, o último expositor.

**O SR. JOÉSE DE ANDRADE BANDEIRA LEANDRO** - Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Meio Ambiente e desta reunião conjunta, Deputado Sarney Filho, Exmos. Srs. Deputados autores dos requerimentos Antonio Carlos Mendes Thame, Fernando Torres, Domingos Sávio e Fernando Jordão, a quem faço especial saudação, por ter conhecido seu trabalho em Angra dos Reis, quando tive oportunidade de comandar o Colégio Naval; Sr. Deputado Chico Alencar, aqui presente, senhoras e senhores, senhores expositores que estão à Mesa e os que estavam na etapa anterior: com relação ao incidente do Campo de Frade, como já foi dito anteriormente, desde novembro, quando houve o primeiro incidente, foi estabelecido um grupo de avaliação e acompanhamento no Comando de Operações Navais no Rio de Janeiro, no Centro de Controle do Teatro de Operações Marítimas.

Esse grupo acompanhou de forma coordenada não só o primeiro evento, como o segundo. A reunião das três instituições permitiu que as ações fossem coordenadas e possibilitou que o apoio à *expertise* dessas três instituições se aglutinassem de forma a produzir melhor resultado nas ações a serem desenvolvidas no caso específico do Campo de Frade.

Como afirmou a Dra. Gisela, esse grupo permanece continuamente ativado. O contato entre Marinha, o IBAMA e a ANP é permanente, quase diário, como são diários os relatórios recebidos da Chevron, que são fiscalizados e analisados por essas três instituições. E, caso se julgue que qualquer fato mereça uma reunião de emergência, a qualquer hora do dia ou da noite, isso tem sido realizado.

Durante todo esse período, diversas reuniões foram realizadas. Inclusive no segundo evento, foi solicitada uma entrevista ao Capitão dos Portos do Rio de



Janeiro. No momento dessa entrevista a uma emissora, o grupo estava reunido e a repórter teve oportunidade de entrevistar representantes do IBAMA, da Agência Nacional do Petróleo e da Marinha.

O que tem sido feito pela Marinha durante esse período? Desde novembro, a Marinha tem mantido um navio, durante o tempo todo, na área das plataformas de Campos. Diversos sobrevoos foram realizados por técnicos e inspetores da Marinha em aeronaves da própria Marinha e em aeronaves contratadas pela Chevron. Aqui, cabe um esclarecimento sobre algo que foi veiculado na mídia: Por que a Marinha estava voando numa aeronave da Chevron?

Essa é uma responsabilidade da Chevron ou de qualquer outra empresa. A qualquer momento que o Estado brasileiro queira fazer uma fiscalização, seja ela de rotina, seja eventual, no caso de um incidente, é obrigação da concessionária fornecer o transporte. Então, por isso é que os inspetores da Marinha voaram em aeronave contratada pela Chevron para verificar *in loco* a situação da incidente. Isso desonera a União em recursos consideráveis. O sobrevoos de 5 horas, partindo de Vitória ou do Rio de Janeiro, numa aeronave um pouco mais qualificada custa 20 mil dólares. Então, cabe esse esclarecimento de forma transparente.

No segundo evento, em março, inicialmente uma tênue mancha foi avistada. O inspetor teve dificuldade para identificar a mancha, mas depois de algumas passagens ele conseguiu identificar uma tênue mancha, como já foi dito aqui anteriormente e, no segundo sobrevoos, verificou a presença de bolhas na água, não necessariamente uma mancha. Depois, essa mancha sumiu. Hoje, não existem manchas na região do incidente, mas, mesmo assim, o grupo de avaliação e acompanhamento permanece ativado, porque permanece a atenção com essa situação. E o nosso Centro de Controle do Teatro de Operações Marítimas permanece guarnecido 24 horas, dia e noite, todos os 365 dias do ano. Caso seja necessário o acionamento de um navio ou aeronave para esse ou qualquer outro tipo de ação que faça necessária a presença da Marinha, ele será acionado a qualquer tempo.

Durante todo esse período, a Marinha tem acompanhado as condições meteorológicas no local, de forma a possibilitar uma avaliação, com o aparecimento da mancha, se ela poderia se deslocar para o litoral. No primeiro incidente, foi



verificado que os estudos indicavam a baixa probabilidade da mancha dirigir-se para o litoral, o que, depois, veio a se confirmar. Na situação de hoje, o grupo permanece ativado, os contatos, como eu disse no início, têm sido constantes e, caso sejam necessárias, haverá novas reuniões e a ação coordenada entre o IBAMA, a ANP e a Marinha. Isso vem acontecendo de forma bastante salutar para o Estado brasileiro.

Para encerrar, eu gostaria só de tecer duas considerações. A Estratégia Nacional de Defesa, que foi assinada em 2008, dá uma importância muito grande à riqueza das plataformas, da bacia petrolífera em todo o nosso litoral, e ressalta a importância da nossa Amazônia Azul. Em virtude disso, a Marinha planeja aumentar a presença de navios nas áreas de produção de petróleo. Essa presença está hoje planejada para a construção de navios no Brasil, o fortalecimento da indústria nacional de defesa e, conseqüentemente, o aumento dos navios nas bacias petrolíferas.

Outra necessidade identificada pela Marinha, fruto da Estratégia Nacional de Defesa, foi o monitoramento. Então, a Marinha hoje está desenvolvendo o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, que está nesse eslaide. Ele é dividido em dois principais sistemas dedicados: um para monitoramento e outro para proteção e defesa.

O sistema de monitoramento vai permitir a identificação, o controle do tráfego marítimo nas nossas águas jurisdicionais e a poluição ambiental nas nossas águas jurisdicionais, na Amazônia Azul.

Dessa forma, com certeza, irá manter maior segurança das nossas riquezas no mar e a manutenção de nossa soberania.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado.

Encerrando o ciclo de exposições com o Contra-Almirante Joése de Andrade Bandeira Leandro, passamos à segunda fase desta audiência pública.

Antes, porém, eu gostaria de registrar a presença dos seguintes Srs. Deputados: Antônio Roberto, Felipe Bornier, Márcio Macêdo, Penna, Rebecca Garcia, Augusto Carvalho, Antonio Bulhões, Antonio Carlos Mendes Thame, Fernando Jordão, Dr. Aluizio, Marcos Rogério, Domingos Sávio, Vanderlei Siraque,



Alfredo Sirkis, Chico Alencar, Dr. Ubiali, Paulo Feijó, João Carlos Bacelar e Fernando Torres.

Conforme determina o Regimento, terão a palavra prioritariamente os autores do requerimento.

Pela ordem, concedo a palavra ao Deputado Antonio Carlos Mendes Thame por 5 minutos para fazer seus questionamentos.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, demais requerentes desta audiência pública, senhores expositores, senhoras e senhores, temos quatro indagações complementares a tudo o que tivemos a oportunidade e o privilégio de ouvir hoje. Três questionamentos são para a Agência Nacional do Petróleo e para o IBAMA e um para o Dr. Eduardo Oliveira, Procurador da República no Município de Campos de Goytacazes.

O questionamento para o Dr. Eduardo de Oliveira é o seguinte: se os laudos que embasaram a ação ajuizada contra a Chevron estão disponíveis para acesso ao público, por quem foram elaborados e a que conclusão chegaram para fundamentar a tese de culpa da empresa?

Os questionamentos para a Agência Nacional do Petróleo e IBAMA, portanto, Dra. Gisela e Dr. Raphael, respectivamente, são três.

Primeiro, se, por meio dos estudos que esses dois órgãos vêm realizando desde que ocorreram esses acidentes, as conclusões mostram que houve falha humana ou técnica, durante a prospecção do Campo de Frade, vazamentos em novembro de 2011 e em março de 2012.

Segundo, conforme prescrito expressamente na Resolução ANP nº 43, de 2007, e seu Regulamento Técnico de Segurança Operacional para Instalações Marítimas, se, após aprovação dos planos de emergência individual de cada poço e os planos das respectivas plataformas marítimas, ocorrem atividades regulares de fiscalização e avaliação pelas autoridades da ANP e do IBAMA, em relação aos riscos, e quais as medidas adotadas e os meios efetivos para implementação daquilo que está previsto no plano de emergência individual?

Em outras palavras, após a apresentação, por cada uma das empresas exploradoras de petróleo, dos planos, do cumprimento daquilo que está previsto na Resolução ANP nº 43 e no Regulamento Técnico de Segurança Operacional, fica



esperando que algo aconteça ou se há uma fiscalização prévia, regular para avaliar se as coisas estão correndo conforme o compromisso assumido nos planos de emergência individual.

E, por último, um questionamento para a Agência Nacional do Petróleo e para o IBAMA, portanto, para a Dra. Gisela e para o Dr. Rafael: quais as lições que podem ser retiradas, claramente, de uma forma bem didática para todos nós, dos vazamentos do Campo de Frade — Chevron — e do recente vazamento em Roncador, da PETROBRAS, para aplicação em medidas de prevenção?

Com base nessa última, a questão que nós fundamentalmente colocamos é a seguinte: na opinião da ANP, na opinião do IBAMA, na opinião da Procuradoria-Geral da República e dos demais expositores — do Prof. Dr. David e da própria Chevron, do Dr. Rafael —, a legislação de prevenção que nós temos hoje é suficiente ou nós temos que reestudá-la? Temos de parar de tocar a música e esperar, rever, para depois começarmos a explorar o pré-sal? Ou devemos continuar tentando trocar a roda com o carro em movimento, torcendo para que Deus seja realmente brasileiro e que nada pior aconteça ou devemos parar, enviar técnicos para a Noruega, para os Estados Unidos, para a Inglaterra, para outros locais para trazer a experiência adquirida da aprendizagem pelo sofrimento — *learning by suffering* —, do que eles já passaram, para que nós possamos ter uma legislação que previna ao máximo, que evite ao máximo esses acidentes. Pelo que nós estamos vendo, são uma constante, são um fato quase que inevitável nessa difícil exploração do petróleo em águas marítimas, notadamente no caso do pré-sal onde ainda não temos — ficou claro para todos nós — uma tecnologia suficientemente desenvolvida para poder explorá-lo com a devida segurança que o meio ambiente exige, que a proteção à saúde das pessoas exige e que a própria economia do País requer e recomenda?

Eram essas as perguntas. Meus cumprimentos a todos os que fizeram a exposição e que certamente contribuíram para aumentar o nosso conhecimento técnico, sistematicamente adquirido, para que possamos, com base nesse conhecimento, prover aqui leis boas, que sejam consistentes, consequentes e que realmente contribuam para melhorar o arcabouço jurídico que rege a matéria.

Muito obrigado.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, Deputado Antonio Carlos Mendes Thame.

Nós vamos ouvir mais 2 Deputados e, depois, abriremos para as respostas.

Com a palavra o Deputado Fernando Jordão, também autor do requerimento.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO JORDÃO** - Depois do Deputado Antonio Carlos Mendes Thame acho que não vou falar mais nada, porque S.Exa. falou tudo. (Riso.)

Cumprimento o Presidente da Mesa Sarney Filho e toda a Mesa, na pessoa do nosso Almirante Leandro, com quem tivemos a oportunidade de estar junto em Angra dos Reis. É uma honra estar aqui com vocês.

Como disse o Deputado Mendes Thame, temos pela frente o pré-sal, que já é uma realidade. Conversava com o Deputado Dr. Aluizio, que vai falar daqui a pouco, sobre o plano de contingência, que, por sinal, não temos ainda, apesar de, pelo que vimos observando, a exploração do pré-sal estar muito adiantada.

Recentemente fui Relator da matéria relativa aos *royalties* do petróleo na Comissão de Minas e Energia, onde estabeleci para a Marinha do Brasil o percentual de 3% para tomar conta das nossas águas. Não sei como isso está hoje, mas quero deixar registrado nesta reunião, para todos os Deputados, para a imprensa que está aqui... Esta Casa está cheia, apesar de ser uma quinta-feira, dia da semana em que os Deputados são mais criticados. Às quintas-feiras muitos vão embora, mas hoje todos estão aqui.

Registro a importância de haver dinheiro para a Marinha tomar conta da nossa Amazônia Azul. De outro lado, quero dizer ao Almirante Leandro e aos representantes do IBAMA, da ANP e do Ministério Público Federal que não somos contra que a conta pelo uso do helicóptero vá para a Chevron; tem de ir mesmo.

Prestei muita atenção no que disse o Prof. David. Acho que temos de ter um aparato independente. Não podemos aceitar o uso de helicóptero contratado pela empresa que causou o problema.

Tenho uma preocupação: falaram aqui representantes da ANP, do IBAMA e da Marinha. Na minha opinião, tem que haver um consórcio sobre esses estudos, mas eu acho que cabe à Marinha do Brasil tomar conta. Não adianta ter muita gente



e ninguém para fiscalizar. A Marinha terá todas as condições, desde que se invista nela.

Preocupa-me também, quando realizamos uma audiência tão importante como esta, sobre a repetição de vazamento pela empresa Chevron, a não vinda do Secretário de Meio Ambiente do Estado do Rio de Janeiro, Sr. Carlos Minc, nem de um representante seu. Quero deixar isso registrado. O IBAMA está aqui, assim como a ANP, a Marinha do Brasil e o Ministério Público Federal. É uma pena, pois ele poderia contribuir, ambientalista que é, apresentando soluções. Será aqui que vamos elaborar o plano de contingência; as leis passam por aqui. É uma pena que ele não esteja presente.

Na quarta-feira, o meu gabinete recebeu um contato da Chevron. Alguém da empresa queria conversar comigo, visto que eu era um dos requerentes para realização desta audiência. Achei interessante a iniciativa do Rafael, um dos expositores presentes e Diretor da Chevron. Ele trabalha na corporação, nos Estados Unidos, e agora está vindo para o Brasil. Achei interessante, então, não apenas recebê-lo no gabinete, mas realizar uma reunião na Comissão de Minas e Energia, onde estariam presentes os Deputados Dr. Aluizio, Sávio e o nosso querido Presidente da Comissão de Minas e Energia, Deputado Simão Sessim. Ouvimos o Rafael, mas achei a iniciativa da Chevron, isto é, parar sua operação com um equipamento, um tipo de robô, o ROV, para fazer toda a prospecção sísmica do Campo de Frade... Mais uma vez: esse equipamento foi contratado pela Chevron.

Então, o que eu quero, e foi o motivo do meu requerimento... Nós estamos não mais à véspera, pois o pré-sal já é uma realidade, mas não temos ainda equipamentos e aparato para, de maneira independente, fiscalizar as operações de exploração do petróleo. Isso também me preocupa.

O que disse aqui o Dr. Eduardo, do Ministério Público Federal, são coisas muito sérias. Nós precisamos ter o conhecimento disso tudo, como disse o Deputado. E V.Sa. fez aqui acusações profundas sobre o erro da Chevron. De nossa parte, nós não podemos ficar sabendo dessas coisas pela imprensa, como tem acontecido aqui. Eu mesmo achava, antes de convocar a Chevron, que ela tinha cessado a sua operação aqui e tinha ido embora do País. Mas não foi isso que aconteceu: ela parou. Foi uma iniciativa responsável da empresa. Ela parou para





conhecer melhor o problema, para verificar se houve problema de pressão, de geologia no fundo do mar, se houve excesso de pressão naquele poço.

V.Exa. e o Dr. Eduardo indagaram: será que houve dano às jazidas? Espero ter esse resultado o mais breve possível. Todos nós queremos empresas operando em parceria com a PETROBRAS, mas temos que ter um meio... Também não pode demorar muito. Nós não podemos ficar, Dra. Gisele... Nós temos que achar uma solução para esse plano de contingência a que se refere sistematicamente aqui o Deputado Dr. Aluizio. Se não tiver como fiscalizar — e gostei do que disse o Prof. David, que não é só fiscalizar —, temos que buscar meios de recolher o óleo, meios de diagnosticar, com certa rapidez, porque se assim não for o óleo vai se dispersar mais uma vez pelo nosso mar.

Eram essas as considerações.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado.

Vamos ouvir agora o último requerente desta audiência pública, Deputado Fernando Torres.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES** - Bom dia a todos. Bom dia, Sr. Presidente, Deputado Sarney Filho, demais Deputados presentes. Bom dia à imprensa. Bom dia a todos.

As dúvidas ainda continuam. Eu não sou nenhum professor em energia submarina, mas vejo que as dúvidas continuam. Esta semana também chegou ao meu conhecimento que a PETROBRAS passou por um vazamento parecido com o da Chevron. Não sei se é verdade ou se é invenção de alguém, mas a PETROBRAS também passou pelo mesmo tipo de acidente — eu considero um acidente. Eu quero então direcionar a pergunta ao Procurador da República: vai ser pedida também a prisão dos diretores da PETROBRAS?

Eu vejo, em relação às multas extraídas até o momento... Como se calculam essas multas? Eu vi valores de 50 milhões, de 10 milhões. Como são calculadas essas multas? Por que não 49, 30? É pela quantidade de petróleo jogado ao mar? Acredito que não porque ninguém sabe a quantidade exata de petróleo jogado ao mar.

Ouvi falar também que o Ministério Público pediu uma multa de 20 bilhões. Não sei se é verdade, mas ouvi isso também da parte da imprensa. Então, há



dúvidas, grandes dúvidas. Até o momento, eu ouvi todos os palestrantes falarem com veemência, como conhecedores da área em que atuam, mas o mais convicto foi o Procurador da República. Ele está convicto de que a culpa, a falha foi da Chevron. Agora, como o senhor buscou essa falha? Como foi? O Dr. David mesmo disse que ninguém conhece exatamente... O homem já foi à Lua. O homem conhece mais a Lua do que o pré-sal.

Então, as dúvidas continuam. Eu continuo com as mesmas dúvidas. Espero que o senhor tire as nossas dúvidas porque eu continuo da mesma forma que entrei aqui. Eu ainda não tenho convicção se a Chevron tem culpa ou não. Agora, a Chevron é uma empresa séria. Ela mostrou ser uma empresa séria. É uma empresa que está há 130 anos no mercado, não é uma empresa qualquer. É uma empresa séria que, pelo eu vejo na imprensa, tem ajudado o máximo possível na investigação do acidente, ajudado até a Marinha. Acho correto o que a empresa fez. Não vejo nada de anormal.

Quero deixar registrada também minha indignação. Sou Deputado Federal pela Bahia. Não conheço o Secretário de Meio Ambiente do Rio de Janeiro, mas acho um descaso ele não estar presente, não participar da discussão de um problema sério como esse, não debater um programa que vai gerar milhões em recursos para o País... Se der certo essa exploração de petróleo pela Chevron, eu tenho certeza de que, daqui a 10 anos, ela estará nesta Casa recebendo prêmios, com os Deputados batendo palmas para a presidência e para as diretorias da Chevron; se der errado, claro, será crucificada. Se der certo, tenho certeza de que a Chevron vai ser elogiada.

Quero deixar registrada, repito, minha indignação em relação a não vinda do Secretário do Meio Ambiente do Rio de Janeiro. Ele deveria ter vindo ou mandado um representante. Quero agradecer a presença de todos, inclusive da imprensa, e dar continuidade aos debates.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado.

Vamos passar agora às respostas dos três primeiros questionadores.

Passo a palavra ao nosso Procurador para que ele possa, em primeiro lugar, fazer uso da palavra e responder às perguntas a ele dirigidas pelos três Deputados.

**O SR. EDUARDO SANTOS OLIVEIRA** - Obrigado, Excelência.



Deputado Antônio Carlos, as ações do Ministério Público Federal, sem exceção, tanto as ações cíveis quanto a ação penal foram embasadas num extenso inquérito policial, realizado sob a presidência do Dr. Fábio Scliar, Delegado da Polícia Federal da Delegacia de Meio Ambiente, em inquérito extenso, no qual foram tomados vários depoimentos de operadores da empresa, de homens que estavam na plataforma no dia do acidente, 27 de novembro. Além desse inquérito policial, extenso, como disse, e minudente, em que foram tomados vários depoimentos, nós também nos baseamos num inquérito civil instaurado no nosso âmbito, no âmbito do MPF. Nesse inquérito, requisitamos informações técnicas, relatórios e laudos dos atores aqui presentes, diga-se de passagem, da ANP, do IBAMA e da Marinha.

Então, as ações, na verdade, estão embasadas nesses documentos, em investigações realizadas, repito, no âmbito da Polícia Federal, do Ministério Público, com a cooperação — não vou dizer cooperação, poderia parecer um escárnio, mas não é —, com a oitiva inclusive de empregados da empresa, da operadora Chevron e, repito, da ANP, do IBAMA e da Marinha. Esse foi o embasamento.

São públicas porque elas estão disponíveis para consultas. Até mandei que enviassem para as Comissões cópia das ações cíveis públicas e de todo o trabalho realizado pelo Ministério Público. Eu já disponibilizei cópias. São ações públicas. Os laudos também são públicos. Não há nenhuma espécie de sigilo nos processos. São todos públicos.

Ainda em relação à menção de V.Exa., rapidamente quanto à suficiência legislativa, é claro que compete a esta Casa discutir o caso de maneira mais aprofundada. Mas vale ressaltar a visão do órgão que tem a obrigação de aplicar a legislação, que daqui é extraída, que daqui é debatida. Nossa preocupação, e instauramos um inquérito civil, é dirigida a investigar exatamente a capacidade fiscalizatória da Agência Nacional de Petróleo hoje. É uma preocupação do Ministério Público Federal dar a conhecer a capacidade fiscalizatória da ANP.

A ANP exerce, na verdade, entre nós, um duplo papel, uma dupla face porque ela exerce a função de agência reguladora do setor, mas também exerce a função de agência fiscalizatória. A gente precisa saber exatamente... Eu instaurei inquérito, mas já requisitei... Quando digo requisitar é a linguagem técnica, mas, na verdade, a



questão é de parceria e cooperação. Eu já quero caminhar para conhecer e ver o que pode ser feito para melhorar.

Eu tenho a informação de que a ANP tem dez fiscais para atuar naquela Bacia. Essa informação extraí de palestra que ouvi na própria ANP. São dez fiscais. Então, quero saber exatamente como vai ser a atuação fiscalizatória da ANP. Quanto a isso também, achamos que os instrumentos existentes hoje podem ser aperfeiçoados. A legislação precisa ser aperfeiçoada, mas ela, digamos, contém uma base muito forte para que atuemos.

Por exemplo, o EIA-RIMA é um instrumento que no Brasil precisa ser aperfeiçoado. O EIA-RIMA é um grande instrumento de avaliação da atividade e sobretudo da atividade *offshore*, dada sua complexidade, como aqui foi dito. Então às vezes identificamos o modelo adotado hoje. O EIA-RIMA é elaborado pela empresa, elaborado pelo empreendedor e apresentado por ele. Então, talvez fosse possível repensar esse modelo para que houvesse uma maior participação dos órgãos estatais na própria elaboração do EIA-RIMA. Que ele seja feito às expensas do empreendedor eu acho completamente justo, mas é necessário, penso eu, para aperfeiçoar o modelo, que as agências, a ANP, o IBAMA e a própria Marinha participem mais do momento de pensar o EIA-RIMA. Esta é a questão.

Nãos sei se consegui responder V.Exa.

Deputado Fernando Torres, primeiro em relação ao que ocorreu no Campo do Roncador, o Ministério Público Federal está atento a essas questões. O Ministério Público Federal, como eu disse, age com base na referência legislativa que nos é fornecida. Então, o que acontece? Em relação ao Campo do Roncador, assim que ficamos sabendo, nós expedimos, na data de ontem, recomendação à PETROBRAS e à Chevron. Repito: recomendação, um instrumento operatório do Ministério Público. Recomendação à PETROBRAS e à Chevron, que neste instante deve estar sendo encaminhada, no sentido de que PETROBRAS e Chevron, que afinal também são parceiras no Campo do Frade — é bom que se diga isso —, formem às suas expensas uma comissão de expertos, que tenham *expertise* bastante para apresentar, tendo por matriz o acidente do Campo do Frade, a situação geológica hoje no Campo.



Por quê? A preocupação com a mancha é uma. Eu ouvi aqui dizer que a mancha foi de tal e tal quantidade ou qualidade, mas não podemos esquecer, repito, que a mancha é a parte visível do problema, é a ponta do *iceberg*. Na verdade, temos que saber exatamente qual foi e se não foi, será bom que não tenha sido... se houve algum comprometimento do sistema geológico. Ontem, atento a isso, embora a empresa tenha divulgado na imprensa que não se trata de óleo, mas de gotículas, ainda assim manteve a recomendação para possibilitar à empresa PETROBRAS que nos explique exatamente o que houve no Campo do Roncador. Estamos bastante atentos a isso.

V.Exa. também citou a questão dos valores. Só gostaria de fazer uma distinção. O conceito de multa é um conceito com o qual trabalha a ANP e com o qual trabalha o IBAMA. Na verdade, o Ministério Público não trabalha com esse conceito. O Ministério Público não aplica multas. Não é isso que fazemos. Na verdade, os valores que o senhor ouviu pela mídia, e são valores corretos, referem-se a um pedido de indenização, que tem uma natureza jurídica diferente de multa. Este é o meu esclarecimento: é indenização e não multa.

Quanto aos valores a que V.Exa. se referiu, primeiramente, é preciso dizer que tudo isso vai ser discutido e devidamente debatido no âmbito do processo judicial. Quer dizer, essa aplicação, na verdade, para o Ministério Público, é o exercício do direito de ação. Nós propusemos a questão para o debate judicial.

Costumo dizer que não somos inimigos, somos debatedores e temos que agir e temos agido com absoluto *fair-play*. O Ministério Público não é inimigo da Chevron ou de qualquer outra empresa. Apenas estamos diante de um acidente e temos a responsabilidade, que nos foi concedida pela Assembleia Nacional Constituinte, de fiscalizá-lo, de investigá-lo. Não se trata, com eu ouvi dizer por aí, com absoluta impropriedade, de xenofobia ou de nacionalismo. Que isso fique sepultado, porque o que nós estamos fazendo é aplicar a legislação brasileira, aplicar a Lei de Crimes Ambientais.

Nesse particular, a questão do valor e qual o parâmetro são muito simples. Até hoje trabalhamos no Brasil com parâmetros bastante inferiores a parâmetros internacionais. É claro que esse valor que o senhor apontou, 20 bilhões de reais, foi o valor pedido. Partimos de uma média nacional com acidentes como o de Poço de



Macondo, o da Exxon Valdez. Fizemos um histórico em águas internacionais, em outros acidentes, para chegar a esse valor. A ideia foi simplesmente adotar um outro modelo, porque o modelo internacional é o modelo do bilhão. Em qualquer acidente em águas internacionais hoje, quer dizer, em outros países, a discussão dá-se em termos de bilhões, 5, 6, 7. Se esse valor posto nos autos, depois de devidamente discutido, será revisto pelo Judiciário, não há nenhum problema.

Quero dizer mais, só para terminar, que o Ministério Público Federal, na sua função de fiscal da lei, no ponto de vista da ação penal, não tem compromisso cego com a condenação. Nós temos compromisso é com a investigação e com a responsabilização daqueles que, porventura, tenham tido culpa ou dolo no acidente. Se ao final do processo ficar comprovado que não houve culpa ou dolo, nós não teremos nenhum problema e somos autorizados a tanto, pela ordem jurídica, inclusive, a nos posicionarmos pela absolvição, desde que se comprove, como dissemos, nos autos que não houve culpa ou dolo. O que nós não podemos é nos furtar da obrigação de investigar.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Dra. Gisela.

**A SRA. GISELA DAMM FORATTINI** - Tentaremos ser breve nessas considerações e focar um pouco mais nas perguntas que nos foram feitas. Na verdade, a realidade é a seguinte: o Brasil hoje é a principal fronteira de expansão do setor petrolífero. Um terço das reservas dos últimos 5 anos foram todas encontradas.

No IBAMA há preocupação com a prevenção. Tentamos falar um pouquinho na nossa rápida apresentação, já vimos trabalhando desde a BP, na verdade. Temos trabalhado muito nessa questão de prevenção.

O aumento do rigor do IBAMA na análise de aprovação, por exemplo, dos planos de emergência vêm acontecendo. Nós consolidamos um instrumento importante, a avaliação pré-operacional, a APO. Vimos trabalhando assim, um exercício simulado completo antes da concessão da licença ambiental. É importante dizer isso. É uma novidade, e acho que nem todos sabiam disso aqui. Além disso, temos trabalhado com o estabelecimento de novos e rígidos requisitos tecnológicos mínimos.



Como dissemos, essa fronteira faz parte do Brasil e caminha para áreas sensíveis. Daí a nossa preocupação com requisitos tecnológicos para essas novas fronteiras.

O senhor perguntou se poderíamos, por exemplo, mandar técnicos para a Noruega, para os Estados Unidos, enfim... Nossos técnicos têm ido muito ao exterior. Temos duas cooperações, exatamente nos Estados Unidos e na Noruega. Temos inclusive viagens previstas para o primeiro semestre. É importante também dizer que o Secretário do Interior dos Estados Unidos esteve aqui logo depois da BP e nos pediu auxílio, que fosse aumentado esse intercâmbio técnico, porque temos também *expertise* muito interessante no Brasil.

Temos participado muito de congressos internacionais. Agora mesmo, estamos indo a um congresso no Porto, em Portugal, ao Congresso Internacional de Avaliação de Impacto Ambiental, onde vamos apresentar vários artigos técnicos. Além disso, temos publicado trabalhos em revistas internacionais.

Houve também uma pergunta sobre como calculamos nossas multas. Como havíamos dito, aplicamos uma multa de 50 milhões por causa do lançamento de óleo no mar e de 10 milhões por causa de descumprimento de condicionante, no caso, o Plano de Emergência Individual. Essas multas foram cotadas pelo maior valor previsto na Lei de Crimes Ambientais, a Lei nº 9.605.

Também nos perguntaram se a legislação, na nossa opinião, era suficiente, assim como perguntaram ao senhor. Nós trouxemos outra novidade, na verdade, uma portaria. São duas legislações, no caso, uma mais voltada à prevenção e outra mais voltada ao atendimento em emergência.

A primeira, de prevenção, na verdade, é a Portaria 198, editada agora no dia 5 de abril, junto com o Ministério de Minas e Energia. Ela prevê um estudo ambiental diferente, um estudo ambiental da área sedimentar. Isto é muito importante. Como já dissemos, ela define áreas aptas à exploração, áreas não aptas à exploração e áreas em moratória. Dissemos que é uma novidade recente. Vai ser muito bom para o nosso trabalho preventivo ouvir os órgãos ambientais antes mesmo da concessão de novos blocos e de novas áreas. E para a questão do atendimento em emergência, acho, sim, que é importante que saia o PNC, o Plano Nacional de



Contingência, que vem sendo coordenado pelo MME. Ele vai nos dar bases melhores para o atendimento em emergência.

Acho que eram essas as perguntas em relação ao IBAMA.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Com a palavra o representante da ANP.

**O SR. RAPHAEL NEVES MOURA** - Obrigado pelas perguntas. Início pelas respostas ao Deputado Antonio Carlos Mendes Thame.

Em relação aos estudos e conclusões sobre se houve falha humana ou falha técnica, existe um processo administrativo instituído no âmbito da ANP para apurar as causas do acidente. A investigação do acidente foi concluída por parte dos técnicos em fevereiro e submetida ao crivo da Diretoria Colegiada da ANP em março. A partir daí, a companhia foi notificada das penalidades a que está sujeita a partir da investigação e no momento exerce o contraditório e a ampla defesa, apresentando as suas alegações e adicionando provas ao processo administrativo. É após a finalização dessa instrução processual que a ANP decide sobre as penalidades.

Faço um gancho à questão de como as multas ou penalidades são atribuídas. A que penalidades a empresa está sujeita? Existe uma multa baseada na capacidade econômica da empresa, nos antecedentes durante a condução das operações, na gravidade do evento e na apuração sobre se a companhia auferiu vantagem econômica. A partir desses critérios, é estabelecido um valor para aplicação da penalidade. Entretanto, um evento dessa monta também expõe a empresa a outras penalidades previstas no contrato de concessão, que seriam a destituição do operador da concessão ou a rescisão do contrato de concessão.

Então, num evento como esse, a empresa está sujeita a todas essas penalidades, que serão aplicadas pela Agência após o término do processo, após o exercício do contraditório e ampla defesa. Se eu antecipasse conclusões sobre se houve falha humana ou se houve falha técnica, eu macularia o procedimento, o processo do contraditório e ampla defesa. Eu não posso fazer isso.

Agora, uma informação que tenho para os senhores é a seguinte: desde que assumi a Coordenadoria de Segurança Operacional da ANP, em 2007, não houve nenhuma penalidade aplicada pela ANP que tenha sido revertida no âmbito judicial.





O que quero dizer é o seguinte: todas as decisões de primeira ou segunda instância, no caso, da Diretoria Colegiada, aplicadas pela ANP foram mantidas. Isso por quê? Porque a ANP se baseia num processo de apuração bastante robusto, numa investigação bastante aprofundada. A Chevron hoje conhece as penalidades, recebeu os resultados da investigação da ANP e tem a oportunidade de se defender.

Foi citada a Resolução nº 43, de 2007, que trata do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional, ou seja, o que os concessionários devem fazer para gerir um sistema consistente de segurança operacional a bordo das plataformas, e da fiscalização regular da aplicação do regulamento. Existe uma separação entre o Plano de Emergência Individual e a Resolução nº 43, de 2007. A Resolução nº 43 é uma resolução de segurança, e o PEI é um plano de emergência com vistas ao recolhimento de óleo, aprovado pelo IBAMA. Então, eu me limito à resposta relacionada à Resolução nº 43.

A ANP executa fiscalizações regulares a bordo das plataformas. Hoje executamos em média oito fiscalizações por semana. As fiscalizações são formadas por equipes da ANP, que vão a bordo e permanecem de 3 a 4 dias a bordo das plataformas, avaliando sistemas de segurança.

Um ponto muito importante é a questão da fiscalização inteligente. A ANP estabeleceu, já há bastante tempo e não em decorrência desse evento específico, uma parceria bastante madura com a Marinha porque a fiscalização da Agência se limita à planta de processo. Na plataforma existem elementos que chamamos de elementos navais, de casco, salvatagem, ancoragem, sistema de posicionamento dinâmico, etc. A ANP compartilha com a Marinha a fiscalização das plataformas. A Marinha olha a parte dos sistemas, e a ANP aborda a parte dos sistemas, de maneira preventiva.

Outra pergunta se refere ao pré-sal e a se o Brasil tem ou não tecnologia suficiente para explorá-lo. Eu queria trazer para os senhores a informação de que mais ou menos 5% da produção nacional de petróleo já vêm do pré-sal. Portanto, nós já atuamos no pré-sal e o exploramos com segurança e tecnologia. O pré-sal, de fato, como o Deputado Fernando Jordão citou, já é uma realidade no País.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado.



Passamos imediatamente à intervenção dos Parlamentares inscritos.

Concedo a palavra ao Deputado Dr. Aluizio.

**O SR. DEPUTADO DR. ALUIZIO** - Exmo. Sr. Presidente, Srs. Parlamentares, nobres convidados, temos acompanhado muito de perto a situação do derramamento de óleo, o evento Chevron, por curiosidade técnica e — digo aos senhores — com muita frustração também.

Há 134 dias, fizemos a primeira audiência pública com a Chevron. Estiveram conosco o IBAMA, a ANP e a própria Chevron. De lá para cá, se não fossem o Ministério Público Federal e a Polícia Federal, as informações estariam completamente estagnadas. Ou seja, o Estado brasileiro, no que tange a informar a sociedade, tem sido extremamente anêmico, apático, e isso nos preocupa muito.

A Dra. Gisela nos dá algumas informações preciosas. O Brasil representa hoje 30% da reserva petrolífera internacional. Temos uma riqueza fantástica, temos o pré-sal, uma província petrolífera com 40 bilhões de barris de petróleo, e até hoje o Plano Nacional de Contingenciamento não foi oferecido à sociedade brasileira. Isso me parece — com o perdão da palavra e jamais querendo ofender — uma grande responsabilidade do Estado brasileiro. Falo de forma muito clara.

Acho que o caso Chevron, apesar de tudo o que representa, é uma situação extemporânea. Já se passaram quase 150 dias do evento. Agora, o que se precisa discutir é como serão abordados novos elementos, novos fatores, e o Estado brasileiro não me parece apto a encarar essas situações.

Vou-me posicionar. Por exemplo, não se pode minimizar a responsabilidade da Chevron. Há um dano técnico, um evento técnico, e esse evento técnico fica claro no relatório da Polícia Federal. Não podemos, em hipótese alguma, minimizar, dizendo que não há culpa nem culpado. Não podemos agir como juiz, não é a nossa função. Agora, dizer que não é bem assim... Parece-me que houve um fato claro. O Ministério Público Federal sabe, a Polícia Federal sabe, e todos nós sabemos, mas o Estado brasileiro fica meio redundante na situação, talvez com medo da verdadeira situação. Isso me preocupa.

Há 134 dias, na nossa audiência, o Sr. George Buck III disse que se tratava de um capricho da mãe natureza. Hoje sabemos que não foi um capricho da mãe natureza.



Naquela ocasião, o Deputado Chico Alencar se posicionou muito bem. Ele disse que os americanos ficaram muito envergonhados e até brincou com o filme *Shame*. Ou seja, eles ficaram envergonhados, mas hoje contestamos tudo o que o Ministério Público Federal tem feito, se vale a pena, se nós estamos “vilanizando” alguém ou não.

A terceira situação é a seguinte: a indústria do petróleo — retiramos o nome da PETROBRAS, da Chevron, da Transocean e falamos da indústria do petróleo — é uma caixa-preta, na verdade. A nada do que se passa na indústria do petróleo a sociedade brasileira tem acesso. O Parlamento não sabe e talvez o Executivo não saiba necessariamente o que acontece, e ficamos sobrevoando isso tudo, sobrenadando.

Solicitamos audiência pública para discutir o Plano Nacional de Contingenciamento. Não me parece possível que não haja uma autoridade estatal coordenando. Quando digo autoridade estatal, refiro-me a quem vai tomar conta desse processo todo.

Estive no Ministério de Minas e Energia, como já estive com o Raphael inúmeras vezes, e fiquei bastante preocupado, porque não existe o responsável por tomar as decisões. Ah, a ANP, o IBAMA, a Marinha, a Casa Civil... Aí discutimos, naquela ocasião, quem seria o responsável. Ora, o responsável tem que estar definido. Quem vai acionar?

Por exemplo, naquela ocasião, a Marinha não tinha controle da rota das embarcações. A própria Chevron disse que havia 17 navios para recolher a água oleosa. Na verdade, num sobrevoo da Polícia Federal, foi visto só um navio. Aí eu perguntei aqui para a Marinha se ela tinha o controle da rota das embarcações, e ela me disse que não. Ou seja, para onde foi a água? Havia ou não as 17 embarcações?

Então, o Estado brasileiro hoje... Acho que esse evento da Chevron desnuda a indústria do petróleo. É preciso discutir a indústria do petróleo hoje de forma muito assertiva, porque nós precisamos do pré-sal. Agora, me vejo muito frustrado com as informações.

Eu acho que, enquanto o Plano Nacional de Contingenciamento... Aí fico muito preocupado também quando a Dra. Gisela, que infelizmente não está aqui, me



diz o seguinte: “Se o *Plano Nacional de Contingenciamento* estivesse pronto, não resolveria”. Mas como não vai resolver? O Plano Nacional de Contingenciamento tem que ser uma diretriz, um *guideline* para se poder dizer: “Olha, vazou. O que nós vamos fazer?”

Esse vazamento não foi pequeno: os três mil barris de petróleo vazados são um volume duas vezes maior do que a quantidade que caracterizaria um vazamento grande.

Então, eu queria só agradecer e deixar essas considerações, que me parecem bastante importantes para que possamos discutir o Plano Nacional de Contingenciamento.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Com a palavra o Deputado Alfredo Sirkis.

**O SR. DEPUTADO ALFREDO SIRKIS** - Em primeiro lugar, é importante sempre lembrar que o petróleo é, ao mesmo tempo, uma bênção e uma maldição. Se analisarmos a situação dos países que têm abundantes reservas de petróleo, exploram petróleo há muitas décadas, nós veremos que são poucos os que, como a Noruega, de fato conseguiram fazer com que o petróleo fosse sempre um elemento favorável do ponto de vista social, do ponto de vista do progresso daquela sociedade. Nós olhamos para os países produtores de petróleo e vemos que entre eles abundam regimes autoritários, abundam situações horríveis de injustiça social, abundam situações de crueldade em relação a populações imigrantes, e por aí vai.

O petróleo em si tem o condão de dopar a economia de um país: ele permite políticas irresponsáveis, haja vista o que está acontecendo na Venezuela, ele permite o fortalecimento de estados autoritários, à medida que se vai tornando praticamente a única fonte hegemônica de riqueza dentro de uma sociedade.

Temos também que ver as consequências ambientais. Houve no Golfo do México um mega-acidente com petróleo, e os Estados Unidos, com toda a sua banca e toda a sua tecnologia, passaram semanas a fio sem saber direito o que fazer para controlar aquilo. Foi revelada naquele momento toda a fragilidade da estrutura dos Estados Unidos para responder àquele tipo de situação e também uma teia de promiscuidade entre as autoridades destinadas a investigar e as empresas



que exploram o Golfo do México. Felizmente, depois de muitas semanas de vazamento praticamente descontrolado, os Estados Unidos conseguiram debelá-lo, deixando para todos nós uma advertência: aconteceu lá; pode acontecer aqui.

Então, quando eu vejo situações em que existe um vazamento que não provém dos equipamentos instalados para extração do petróleo e que provém do próprio solo subaquático, eu fico extremamente preocupado.

Meu primeiro ponto de esclarecimento é o seguinte: foi dito aqui que houve de fato uma situação geológica, mas disparada pela operação técnica. Ou seja, o acidente resultou numa situação de natureza geológica. Evidentemente, ocorreremos as seguintes perguntas: no processo de licenciamento não foi analisada essa variável? Por que isso aconteceu?

Tem que haver, evidentemente, dentro de um processo de licenciamento, a previsão de uma explosão do tipo da mencionada aqui e a avaliação sobre se, a partir da explosão, aquele meio geológico tem capacidade de resistir à situação sem que o petróleo passe a jorrar a partir do leito marinho. Então, a minha primeira pergunta é se o acontecido revela algum problema no licenciamento, alguma lição a ser aprendida em relação ao processo de licenciamento, que é o começo de tudo.

Passo à segunda pergunta. Infelizmente vejo que a Dra. Gisela não está presente, mas, enfim... Fala-se em multa, em 50 milhões de reais de multa, e todos nós ficamos impressionados. O que eu gostaria de saber muito objetivamente é o seguinte: nos últimos 10 anos, qual foi o percentual de multas aplicadas pelo IBAMA que o órgão de fato conseguiu arrecadar, no geral e especificamente em relação à indústria de petróleo e gás? Repito: qual foi, nos últimos 10 anos, o percentual de multas aplicadas pelo IBAMA que o órgão de fato conseguiu arrecadar? Conexas com essa pergunta são as seguintes: em que estágio se encontra o processo das multas do IBAMA? Em recurso? E a Chevron pretende entrar na Justiça contra as multas?

Na verdade, ver uma cifra dessa monta numa notícia de jornal nos reconforta: os vilões, no caso, ambientais, estão sendo punidos. Só que não é bem assim. Existem chicanas mil entre o momento em que uma multa é emitida e o momento em que ela é arrecadada, quando é arrecadada. Daí justamente minha pergunta sobre o percentual de arrecadação, que é importante para nós.



Outra coisa que eu gostaria de perguntar é o seguinte: na época do primeiro acidente, a imprensa noticiou, de forma até insistente, a especulação de que na verdade a perfuração já estaria sendo realizada no pré-sal. Depois essa versão meio que desapareceu. Eu gostaria de saber se já existe uma conclusão definitiva a esse respeito.

Eu também gostaria de dizer uma pequena palavra sobre *royalties*. Eu acho que toda essa situação que estamos vivenciando — é importante que os Deputados de Estados não produtores de petróleo prestem atenção — é o exemplo vivo de por que existem os *royalties* do petróleo e por que eles se destinam precipuamente aos Estados produtores de petróleo: justamente porque as populações desses Estados estabelecidas ao longo do litoral estão sujeitas a esse tipo de situação, que é extremamente grave e atinge a economia desses Estados.

E uma palavra a respeito do pré-sal. Como eu disse, petróleo é uma bênção por um lado e uma maldição por outro. O talento do governante está em tentar minimizar o lado maldição e maximizar o lado bênção.

Nós sabemos que o mundo, de forma mais rápida ou mais lenta — isso o futuro dirá —, está em processo de transição para a era das energias limpas e renováveis. O Brasil tem um potencial imenso de energia solar e eólica. Então, o importante é que o pré-sal seja usado em parte para financiar essa transição.

Além disso, deve-se ter a consciência de que a maior riqueza e a maior utilidade do pré-sal podem ser, de fato, o petróleo armazenado e não o petróleo retirado. É a ideia de que temos ali um Fort Knox de ouro negro, por assim dizer, e que isso, por meio de uma gestão financeira e mobiliária competente, pode, de fato, representar para o Brasil uma vantagem extremamente grande.

Por outro lado, a exploração propriamente dita tem de ser parcimoniosa, até porque sabemos que a emissão de CO<sub>2</sub> no pré-sal se dá não só nas consequências futuras, no momento em que esse combustível for efetivamente carburado; no próprio processo de extração do petróleo se dá a potencial emissão de gás de efeito estufa. A PETROBRAS tem analisado várias técnicas, formas de reabsorver o carbono, mas ainda não temos uma garantia tecnológica em relação à situação.

Finalmente, foram levantadas na outra audiência no Senado e repetidas aqui certas situações referentes à ANP. Primeiro o fato de ser um instrumento ao mesmo



tempo de normatização e de fiscalização. Até que ponto é recomendável alguém criar as normas e fiscalizar ao mesmo tempo? Isso, de fato, é um problema. E a famosa afirmação dos dez fiscais, número que me parece ser altamente insuficiente para a magnitude da tarefa com que a Agência é desafiada.

Então, penso que o fato de esse acidente de petróleo ter sido muito menos grave do que aquele do Golfo do México tem de ser utilizado por nós como uma forma justamente de prevenir no futuro um outro acidente muito mais grave daquele tamanho. Essa é uma lição extremamente importante, e devemos utilizar cada aspecto possível que essa lição nos proporciona.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, Deputado Sirkis. Último orador inscrito, Deputado Felipe Bornier.

**O SR. DEPUTADO FELIPE BORNIER** - Sr. Presidente, Deputado Sarney Filho, senhoras e senhores expositores, cumprimento os autores do requerimento, Deputado Antonio Carlos Mendes Thame, Deputado Fernando Jordão, do Estado do Rio de Janeiro, Deputado Fernando Torres, por este importante debate nesta Comissão de Meio Ambiente. Eu, que sou do Estado do Rio de Janeiro, conheço de perto o que está ocorrendo, principalmente no momento em que debatemos a questão dos *royalties* do petróleo.

Eu preparei algumas para fazer à Gisela, mas infelizmente ela não está presente. Vou fazê-las para o Cristiano e para o Raphael. Eu gostaria de saber, em relação ao primeiro momento do vazamento, sobre as declarações da Sra. Ministra do Meio Ambiente, Dra. Izabella Teixeira, de que aquele não era um acidente de alta significância para o País. Mas, no meu entender, acho que ela deveria rever essa explicação que deu para todo o Brasil. Então, eu gostaria que V.Sa. explicasse esse argumento e colocasse também a importância de a Ministra realmente responder, porque, como todos estamos acompanhando aqui, foi realmente um grande vazamento e precisamos de fato de explicações convincentes, principalmente nós que somos do Estado do Rio de Janeiro.

Quero perguntar também ao Sr. Raphael Neves, que é Chefe da Coordenadoria de Segurança Operacional da ANP, se existe de fato algum projeto do Governo Federal para a criação de um comitê independente que tenha condições de averiguar os danos de um futuro vazamento no Brasil. Estamos no momento em



que debatemos o pré-sal, há grandes perspectivas de exploração do petróleo, e acho que está faltando, de uma certa forma, tecnologia para melhorar essa fiscalização por meio de equipamentos mais qualificados no nosso País, uma vez que países próximos ao Brasil já têm essa tecnologia e estamos muito atrasados.

Uma outra pergunta ao Sr. Raphael é se será feito algum estudo em relação à identificação do vazamento lá no Campo do Roncador, na Bacia de Campos, se há alguma relação de fato com os vazamentos anteriores ou até mesmo com a inviabilidade da exploração de todo o pré-sal mediante as suas características geográficas.

É neste momento que debatemos o importante assunto sobre o potencial do Brasil, mas eu acho que temos de nos preocupar de fato com a questão ambiental, de suma importância para o nosso País.

Eu gostaria de fazer algumas perguntas também para o Rafael, que representa a Chevron, que, acho, perdeu o total controle de exploração do poço. Eu gostaria que ele respondesse “sim” ou “não” a essa pergunta, até mesmo porque ela tinha autorização para perfurar 3.329 metros de profundidade e o porquê de utilizar máquinas que chegaram a 7.600 metros, e o Promotor de Campos já expôs de uma forma muito clara aqui que houve, de uma certa forma, o *kick*, que nada mais é do que o dobro realmente do que se podia explorar.

E a outra pergunta que quero fazer é em relação ao número de fiscais, porque isso muito me preocupa. Vou perguntar ao Raphael se não seriam poucos esses dez fiscais para averiguar essa grande dimensão que temos na nossa costa em relação à exploração do petróleo no Brasil.

Essas são as minhas perguntas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Muito bem. Passo a palavra ao Coordenador-Geral de Petróleo e Gás do IBAMA, Cristiano Vilardo.

**O SR. CRISTIANO VILARDO NUNES GUIMARÃES** - Muito obrigado. Boa tarde a todos! Represento a partir de agora a Dra. Gisela nesta audiência. Acho que ela já fez todos os agradecimentos necessários. Eu gostaria de partir diretamente para algumas respostas, tentando ser o mais objetivo possível.





Gostaria de comentar, inicialmente, as colocações do caro Deputado Dr. Aluizio, em relação à falta de atualização da sociedade, que passa a ideia de a situação estar estagnada. Eu gostaria de tecer um comentário no sentido de que, neste caso específico, a apuração não é trivial. O processo de investigação que está em curso não é trivial. E aí eu trago de volta o exemplo e a comparação entre o que aconteceu no Golfo do México e o que aconteceu com a Chevron.

É claro que aquele acidente lá foi muitas vezes mais grave, mais severo. Por outro lado, aquele acidente tinha uma história muito bem definida, um problema, sabia-se exatamente o que havia acontecido e sabia-se o que se tinha de fazer. Então, vá lá, perfura-se o poço de alívio... Demorou 3 meses, talvez com a maior tecnologia, a maior frota, com todos os recursos disponíveis para conter o vazamento.

É claro, aquele evento foi, obviamente, um grande sinalizador para o Brasil, para o mundo inteiro na verdade, para o Brasil também. Grande parte das lições de Macondo, do Golfo do México, já vinham sendo processadas pelos reguladores, IBAMA e ANP também.

O acidente da Chevron, no Campo de Frade, traz uma situação completamente diferente e, até então, inesperada. Por exemplo, das grandes lições que o Golfo do México nos trouxe, que é a importância de se conter, submarinamente, o vazamento, colocando aquele dispositivo de capeamento, já estava em discussão no Brasil a possibilidade daqueles dispositivos. E, no vazamento da Chevron, há uma situação em que não se aplica aquele tipo de dispositivo que é encaixado na cabeça do poço. Não havia cabeça do poço, era direto do fundo do mar. Na realidade, houve um processo muito veloz de aprendizado. A própria Chevron teve que desenvolver a tecnologia, urgentemente — obviamente, pressionada pela nossa supervisão —, daquelas pequenas pirâmides de contenção.

Em relação às lições aprendidas do licenciamento: é claro que, na etapa do licenciamento, no estudo que é feito, existem diagnósticos geológicos, existem diagnósticos da robustez daquelas rochas, da análise de geopressões daquele reservatório. Isso é feito do ponto de vista do IBAMA. E eu tenho certeza de que a análise que é feita pela ANP é ainda muito mais aprofundada. A ANP, de fato, tem



engenheiros de petróleo que podem ir àquele detalhe. E o foco do IBAMA é um foco ambiental.

É claro também que, a partir do que se descobrir dessas investigações que estão sendo feitas, é possível, sim, que se tenham reflexos nas diretrizes do licenciamento. É possível que, daqui a algum tempo, tenhamos clareza de que é preciso incorporar novos requisitos nesses estudos de impacto, sim. Hoje, eu não consigo precisar quais seriam, mas me parece evidente que a resposta que vai vir da investigação pode, sim, indicar-nos novos requisitos.

Em relação ao percentual de multas arrecadadas nos últimos 10 anos, de fato, eu não tenho essa informação em números absolutos. Sei que não é um percentual alto, não é um percentual próximo de 100%.

A situação precisa dos processos de multa da Chevron, dentro do IBAMA: a Chevron apresentou defesa para ambos os processos, que estão ainda na fase do contraditório.

Passo, então, rapidamente, à questão do PNC e se o vazamento era de significância ou não. Acho que não está em discussão a significância do que foi; acho que as imagens falam por si, a extensão das manchas, enfim, a dificuldade de lidar com esse vazamento fala por si.

O que é importante registrar — acredito que a ANP também tenha a contribuir nesse sentido; a Gisela falou um pouco disso — é que o PNC é um instrumento extremamente importante, mas é um instrumento de coordenação institucional antes de tudo. É assim que está sendo construído no Brasil e é assim que funciona lá fora também. O PNC não é um instrumento operacional, não é um instrumento de fiscalização e não é um instrumento de prevenção. Ele é especialmente um instrumento de coordenação em caso de acidentes que extrapolem as condições dos próprios poluidores de atender a sua emergência causada.

Então, é importante que se faça um grande esforço no nível do licenciamento, do caso a caso, para que cada instalação tenha planos de emergência cada vez mais robustos, e vimos avançando nesse sentido de forma mais acelerada a partir de 2010, a partir do acidente do Golfo do México. E, a partir desses planos individuais, podemos pensar na articulação desses planos, em planos de área. Isso



também vem sendo discutido e desenvolvido no contexto do licenciamento ambiental.

A ideia do PNC é coordenar grandes acidentes de repercussão nacional. Possivelmente, nenhum dos vazamentos dos últimos 10 anos teria disparado uma intervenção federal em âmbito do PNC, conforme ele está sendo desenhado. Não quer dizer que não haja supervisão próxima, articulação e coordenação do Governo Federal nos acidentes. Agora, o PNC, enquanto instrumento, de fato não é esse instrumento que a sociedade muitas vezes espera que ele seja. E não é aqui, porque não é lá fora também. Conceitualmente ele não se presta a isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, Dr. Cristiano.

Peço que envie depois, por escrito, as informações a respeito das multas, para darmos conhecimento à Comissão.

Imediatamente, solicito ao representante da Presidência da Chevron, Dr. Rafael Williamson, que assuma a Mesa.

Passamos agora à ANP, para responder às perguntas formuladas.

**O SR. RAPHAEL NEVES MOURA** - Procurarei ser bastante breve, dado o exíguo tempo para as respostas.

Sobre as questões relacionadas ao licenciamento, o representante do IBAMA já respondeu.

Respondendo ao Deputado Sirkis sobre quanto a ANP arrecadou com as multas, informo que as multas aplicadas e relacionadas à segurança operacional foram recolhidas em 73%. Efetivamente as empresas pagaram uma guia de recolhimento da União com o valor da multa. Essa diferença entre 73% e 100% se deve a um fato legal, porque a lei faculta ao infrator, no caso de ele abrir mão do direito ao recurso, que ele faça jus a um desconto de 30%. Se não houvesse esse dispositivo legal, esse valor seria muito próximo dos 100%.

Sabemos que houve especulações em relação à possibilidade de a Chevron estar próxima ou tentando chegar ao pré-sal nesse evento. Se há um resultado definitivo em relação a isso, então eu digo o seguinte: zero por cento de chance. Não existe nenhuma relação desse evento com o pré-sal. Que isso fique bem claro.

Em relação ao número de fiscais da agência, nós não podemos esquecer que a Agência Nacional do Petróleo é um ente que regula do poço ao posto. Hoje, toda



fiscalização de postos de gasolina relacionada à qualidade de combustíveis que cada um de nós colocamos nos nossos carros é realizada pela ANP, assim como as atividades de refino, de movimentação, de comercialização, exploração e produção. Exploração e produção não envolvem só a questão da segurança operacional. Temos os aspectos relacionados à medição fiscal, ao recolhimento, que está intimamente associado ao recolhimento dos *royalties*.

Então, a ANP dispõe de um corpo técnico de fiscalização bastante grande e muito qualificado, com todas as qualificações dos Estados Unidos, da Noruega, etc. A empresa que veio a Macondo matar o poço definitivamente é a mesma empresa em que os técnicos da ANP fizeram o treinamento nos Estados Unidos. Os técnicos da ANP treinaram na universidade de perfuração no Reino Unido, na Noruega, enfim, é uma equipe altamente qualificada. E a ANP se dispõe a fazer uma fiscalização inteligente, que é justamente essa parceria com os demais órgãos de Estado. Na Marinha, a ANP tem uma regularidade de bordo muito grande, o que pode ser testemunhado pelos dados disponíveis nos *sites* das instituições e também pelas empresas que estão muito acostumadas a receber essas ações de fiscalização.

Em relação à questão da avaliação dos danos de um vazamento de petróleo, à ANP não cabe avaliar ou quantificar o dano. Essa quantificação é realizada através de laudos ambientais de responsabilidade do órgão ambiental.

Nesse aspecto, o que existe hoje é uma coordenação entre os entes de fiscalização do Estado, que visam a executar essa fiscalização com maior inteligência, e a questão dos meios. A indústria do petróleo é uma indústria extremamente complexa. Então, nós estamos falando aqui de um navio específico que faz a filmagem submarina, que opera o famoso ROV. Temos navios de sísmica, temos outros navios de sísmica rasa, temos não só helicópteros para monitorar questões ambientais, mas aeronaves também, e, sem dúvida alguma, nós aqui temos que adotar o balanço em relação aos benefícios e à atividade econômica em si, a quem cabe esse ônus.

Seria muito difícil imaginar o Estado detendo tantos meios para monitoramento, meios disponíveis para monitorar essa atividade. Então, esse é um ônus que cabe ao operador, mas, independentemente disso, independentemente de



o operador efetuar filmagem submarina, os técnicos são capacitados a avaliar. Independentemente de um navio fazer uma aquisição sísmica, os técnicos da ANP estão capacitados a interpretar essa sísmica. Então, existe um balanço nessa questão também dos recursos.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Felipe Bornier) - Obrigado.

Passo a palavra ao Contra-Almirante Leandro, representante da Marinha do Brasil.

**O SR. JOÉSE DE ANDRADE BANDEIRA LEANDRO** - Em primeiro lugar, agradeço as perguntas e as observações dos Exmos. Srs. Deputados. Basta olhar o mapa do Brasil para verificarmos o tamanho do nosso litoral e vermos a dimensão da importância do mar para a nossa economia e para a nossa sociedade. A nossa sociedade hoje pede e entende que o Brasil precisa de um poder marítimo cada vez mais forte. O poder marítimo é constituído não só pela Marinha. A Marinha do Brasil é a vertente do poder naval que compõe o poder marítimo. O nosso poder marítimo é composto pela Marinha, pela nossa indústria nacional de defesa, pelos estaleiros de construção naval, entregando embarcações, entregando navios para serem utilizados pelas nossas empresas de navegação, empregando profissionais aquaviários e marítimos brasileiros, que terão mais empregos.

Então, tudo isso compõe o poder marítimo, e hoje, com a nossa economia crescendo, faz-se necessário que cada vez mais cresça o nosso poder marítimo. Consequentemente, a nossa Marinha cresce. Hoje a nossa Marinha está crescendo qualitativamente e quantitativamente. Isso é bastante importante.

Eu me esqueci de mencionar a questão dos portos, portos eficientes e por onde passam, como bem lembrado pelo Dr. Wai Zee, 90% da nossa economia.

Com relação ao que diz o Deputado Fernando Torres, a Chevron não ajudou a Marinha. A Marinha obrigou a Chevron, exigiu dela a aeronave para fazer a inspeção. Em nenhum momento houve um pedido de apoio à Chevron. A Marinha exigiu. No ato de concessão dado pela ANP, a Resolução nº 43 exige que para a empresa, sendo concedida a ela a autorização para a exploração, ela, a qualquer momento, seja para inspeções de rotina, seja para inspeções eventuais, caso de incidentes, qualquer uma das instituições que precise fazer inspeção é obrigada a



fazer isso. Então, foi mais uma exigência do que apoio. Em nenhum momento foi apoio.

Com relação aos dados de fiscalização que o Dr. Raphael Moura, da ANP, citou, em 2010 foram feitas 1.063 perícias de conformidade em plataformas, naquela divisão: a ANP fiscaliza a parte que é específica da produção petrolífera, e a Marinha inspeciona o casco, ela olha para a plataforma como uma embarcação. Em 2011 e em 2012, já cerca de 300 inspeções, 300 perícias foram feitas.

Com relação aos navios e embarcações envolvidos, tráfico marítimo na área de embarcações, existe um sistema, fruto de um acordo também entre a Marinha e a ANP, de monitoramento do tráfico marítimo na área das plataformas. Todas as embarcações envolvidas com operação da plataforma aderem a esse sistema de controle, e no nosso Centro de Controle do Teatro de Operações Marítimas lá no Rio de Janeiro, no comando de operações navais, nós acompanhamos, em tempo real, o deslocamento dessas embarcações. Então, numa tela, diariamente, esse Centro que citei, que é guarnecido durante 24 horas, 365 dias ao ano, esse acompanhamento é feito, e as embarcações aderem a esse sistema e aparecem lá. Talvez tenha ocorrido algum mal-entendido com relação àquela informação.

**O SR. DEPUTADO DR. ALUIZIO** - Essa informação foi muito assertiva do Almirante que esteve aqui conosco no dia 30 de novembro. A audiência está até gravada. A preocupação nossa era a seguinte: foi coletada a água oleosa, as 380 toneladas de água oleosa, sendo que 80 foram para Caxias. Nós fizemos a rota da água oleosa, e até hoje brincamos, não sabemos para onde essa água oleosa foi. Ficaram caminhões que foram para Vitória, enfim. E aí ficamos preocupados em saber se esses navios de fato recolheram essa água oleosa ou não, uma vez que, no relatório da Polícia Federal, o Flávio Monteiro, que era responsável pelo SMS da Chevron, alegou que havia 17 embarcações fazendo o tratamento da mancha oleosa, quando a Polícia Federal constatou exclusivamente uma única embarcação. E aí eu perguntei ao Almirante se havia o controle dessa embarcação. Por exemplo, pode se recolher a água oleosa e despejá-la lá frente? E a resposta foi a seguinte: *“Nós não temos o controle das embarcações”*.

**O SR. JOÉSE DE ANDRADE BANDEIRA LEANDRO** - O senhor me permite? O controle da embarcação na área existe. Agora, se a embarcação —



talvez tenha sido essa a expressão —, se a embarcação saiu dali e foi lançar os dejetos em algum... Talvez tenha sido essa ...

**O SR. DEPUTADO DR. ALUIZIO** - Essa foi a pergunta, e essa foi a resposta, ou seja, se as embarcações dali tiveram um outro destino, um outro rumo, e lá na frente despejaram essa água oleosa, há controle disso? Não, não há controle dessas embarcações.

**O SR. JOÉSE DE ANDRADE BANDEIRA LEANDRO** - Para onde a embarcação vai, como ela vai fazer, não é uma competência da Marinha ver onde essa embarcação irá lançar os dejetos. É uma questão de... Na área, com certeza, V.Exa. pode ter certeza de que as embarcações estão sendo monitorados ali o tempo todo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Felipe Bornier) - Passamos agora a palavra ao Procurador de Campos, Dr. Eduardo Santos.

**O SR. EDUARDO SANTOS OLIVEIRA** - Sr. Presidente, eu creio que, em relação às últimas colocações, o Ministério Público não foi citado, não foi solicitada a nossa intervenção.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Felipe Bornier) - Com a palavra o representante da Chevron no Brasil.

**O SR. RAFAEL JEAN WILLIAMSON** - Muito obrigado. À pergunta que me foi feita, para responder sim ou não, eu prefiro responder mais detalhadamente. Era se a Chevron tinha perdido o controle do poço. Eu vou ser breve para não abusar da paciência de ninguém.

A Chevron, que é uma empresa de classe mundial e trabalha, opera com tecnologia de ponta, em todo o momento teve controle das operações no Campo de Frade. No momento do evento, estava sendo perfurado um poço piloto. Não é o primeiro. A gente já tinha feito várias perfurações. No Campo de Frade, a Chevron estava operando, produzindo, seguindo sempre todas as normas brasileiras para essas operações e seguindo os melhores e mais altos padrões de operação.

Então, não houve uma perda do controle do poço. Pelo contrário, quando houve o *kick*, como foi explicado aqui por vários convidados, foi acionado o sistema de *blow out preventer* muito eficazmente, e, de fato, isso impediu o influxo de petróleo e o rompimento do duto que produz o vazamento que depois aflora através



do leito marinho. Isso não é produto de uma operação negligente nem incompetente, muito pelo contrário. Parte da pergunta, que eu nunca soube se era para mim ou não, suponho que era para ANP, é se estávamos operando no pré-sal. Acho, categoricamente, que já foi respondido que não.

Gostaria de deixar os senhores com uma imagem que eu apresentei. Aqui estava sendo perfurado um reservatório e, se eu tivesse que perfurar no pré-sal, tinha que passar desta mesa aqui. Isso nos dá uma relação de distância: 2 mil e tantos para lá, de 6 mil ou 7 mil metros, no caso de perfurar. A intenção nunca foi esta. De fato não estavam perfurando, e tudo o que estava sendo feito era parte do plano de operação previamente aprovado.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Antes de encerrar, eu tenho uma série de perguntas dirigidas à Chevron, mas não vou usar todas. Eu tenho 17 perguntas, mas gostaria que, pontualmente, fossem respondidas apenas duas pelo Presidente.

Na opinião da Chevron, qual foi a sua maior falha no desenvolvimento do poço em que ocorreu o acidente? E os procedimentos de perfuração adotaram as salvaguardas necessárias de segurança?

Depois eu vou passar essas perguntas que tenho para que a Chevron possa me mandar por escrito e, evidentemente, assim que chegarem as respostas, darei conhecimento aos membros das duas Comissões, e nós as colocaremos no nosso jornalzinho também.

Então, faço essas duas questões, Presidente, antes de encerrarmos a nossa reunião.

**O SR. RAFAEL JEAN WILLIAMSON** - Muito obrigado, Exmo. Deputado. Tecnicamente, fazendo o que é chamado na indústria de *reverse engineering*, o estudo retroativo do que aconteceu, como aconteceu, por que aconteceu — e aqui vou separar um evento do outro, o evento de novembro do evento de março —, nós sabemos perfeitamente o que aconteceu. O Dr. Raphael, representante da ANP, esclareceu que nós estamos nessa fase de comparar opiniões dos relatores para produzir formalmente à ANP um relatório final.





Todos os passos tomados, todas as tecnologias, as metodologias utilizadas foram corretas, outra vez, como uma empresa de mais de 130 anos no setor e com experiência em diversos tipos de exploração de produção; nós estamos seguindo os mais altos padrões.

Qual é o grande aprendizado para nós? Dado o evento de novembro, a nossa primeira ação foi visando à proteção da vida humana, à proteção dos ecossistemas, do meio ambiente. Essa foi a nossa motivação, porque essa é a prática na indústria. O que nós subestimamos — e eu estou usando a palavra com muito respeito — foi a demanda de comunicação ágil, imediata, à sociedade brasileira.

Nós nos comunicamos efetivamente e de acordo com os protocolos com o IBAMA, com a ANP, com a Marinha, com as agências em geral; não assim com a sociedade brasileira. Como eu disse na minha apresentação, aprendemos a lição e estamos trabalhando muito sério, muito profissionalmente nisso.

À segunda pergunta eu acho que já respondi, mas vou ressaltar que todos os sistemas pertinentes, prudentes, da operação em águas profundas no Brasil estão sendo utilizados, foram utilizados, e, ressalto, a Chevron só opera com as melhores tecnologias e com os melhores equipamentos.

Muito obrigado pelas perguntas.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Sarney Filho) - Obrigado, representante do Presidente da Chevron.

Quero agradecer a todos os expositores, aos presentes ainda e aos ausentes, a Gisela, Raphael Neves Moura, Marcelo Neiva Amorim, Joése de Andrade Bandeira Leandro, Eduardo Santos Oliveira, David Zee, Rafael Jean Williamson.

Quero agradecer também aos requerentes desta reunião, Deputado Antonio Carlos Mendes Thame, Deputado Fernando Jordão, Deputado Fernando Torres e Deputado Domingos Sávio.

Agradeço a todos os presentes.

Declaro encerrada a presente reunião.