

GRUPO II – CLASSE V – Plenário

TC 033.593/2015-9.

Natureza: Monitoramento.

Entidade: Petrobras Transporte S.A. (Transpetro) – MME.

Representação legal: Andrea Damiani Maia de Andrade (OAB/RJ 113.985) e outros.

SUMÁRIO: MONITORAMENTO. ACÓRDÃO 1.884/2015-TCU-PLENÁRIO. INFORMAÇÕES TRAZIDAS PELA TRANSPETRO. NECESSIDADE DE OBTENÇÃO DE DADOS ATUALIZADOS. INSPEÇÃO. CONSIDERAR CUMPRIDOS OS SUBITENS 9.1.1 E 9.1.2 DA DECISÃO MONITORADA. DETERMINAÇÃO À SECEXESTATAISRJ. COMUNICAÇÕES. ARQUIVAMENTO.

RELATÓRIO

Em análise, monitoramento autuado em cumprimento ao item 9.4 do Acórdão 1884/2015-TCU-Plenário, para análise das informações prestadas em atendimento ao subitem 9.1 do mesmo **decisum**.

2. Em instrução inicial de mérito lançada à peça 25, o auditor da Secretaria de Controle Externo da Administração Indireta no Rio de Janeiro (SecexEstataisRJ), assim se manifestou:

1 INTRODUÇÃO

Trata-se de processo de monitoramento autuado, em cumprimento ao item 9.4.1 do Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, para análise das informações prestadas em atendimento ao subitem 9.1 do referido Acórdão, sendo que esta ação de controle está prevista no art. 250, II, do RI/TCU, cujo procedimento segue os padrões estabelecidos na Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009.

2. A Transpetro é a maior processadora brasileira de gás natural e a maior empresa de transporte e logística de combustível do Brasil, atuando nas operações de importação e exportação de petróleo e derivados, gás e etanol.

3. O Promef tem por objetivo atender às necessidades de navios do Sistema Petrobras, bem como contribuir para o soerguimento da indústria naval brasileira, de forma a torná-la competitiva relativamente aos preços e prazos praticados por estaleiros internacionais. O Promef faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal, e concebeu, originalmente, a construção de 49 navios em estaleiros localizados no Brasil, com índice de nacionalização de 65% na primeira fase.

4. Inicialmente, a Transpetro lançou ao mercado o Edital de Pré-Qualificação Internacional 1/2004, cujo objetivo era selecionar empresas para participar de futuras licitações para construção de navios, incentivar e estimular os estaleiros nacionais existentes a modernizar suas instalações e permitir a participação de empresas que ainda não tivessem estaleiros instalados em território nacional, porém efetivamente capacitadas e interessadas em investir na indústria naval nacional.

5. Ao longo dos anos, seis convites foram lançados, dividindo-se a contratação dos estaleiros em três fases:

6. A primeira fase do Promef (Promef 1) consistiu na efetiva assinatura de contratos de compra e venda de 23 navios. Diz-se efetiva, pois, em determinados casos, contratos firmados não obtiveram eficácia, que representa o momento em que o estaleiro contratado obtém financiamento com o agente financeiro do Fundo de Marinha Mercante (FMM) para construir os navios. Desses 23 navios, dos quais seis já foram entregues à Transpetro, quinze foram contratados no Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Pernambuco, quatro no Estaleiro Ilha S.A (Eisa), no Rio de Janeiro, e quatro no Estaleiro Mauá, no Rio de Janeiro.
7. A segunda fase do Promef (Promef 2), por sua vez, consistiu na assinatura de contratos de compra e venda de 23 navios, sendo sete com o EAS, oito com o Estaleiro Vard Promar S.A., em Pernambuco, e oito com o Estaleiro Eisa. Os contratos de três navios assinados em 10/9/2009 com a Superpesa Industrial Ltda. foram rescindidos em 7/12/2012.
8. A terceira fase do Promef (Promef Hidrovia) teve como objeto a construção de vinte comboios, cada comboio composto por um empurrador e quatro barcas para transporte de etanol na Hidrovia Rio Tietê, contratados com o Estaleiro Rio Tietê Ltda.

1.1 Deliberação

9. O Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário (peça 1) resultou do acompanhamento (TC-025.692/2013-5), realizado na Transpetro, no período de 7/10/2013 a 11/2/2014, com a finalidade de verificar a execução do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef).
10. O item 9.1 do referido Acórdão, por sua vez, determinou à Transpetro que:
 - 9.1.1. Elabore, no prazo de 90 (noventa) dias, estudo avaliativo do possível impacto financeiro decorrente de atrasos ou paralisações na entrega dos navios, considerando eventuais necessidades de afretamento;
 - 9.1.2. Encaminhe a este Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, relatório acerca da situação atualizada de todas as contratações de embarcações realizadas no âmbito do Promef, contendo necessariamente as seguintes informações, entre outras consideradas de interesse:
 - 9.1.2.1. Relação de contratos firmados por estaleiro;
 - 9.1.2.2. Total de embarcações entregues por contrato;
 - 9.1.2.3. Total de recursos transferidos aos estaleiros, discriminando, por embarcação, o preço contratado, o valor efetivamente pago e o avanço físico da construção de cada embarcação;

1.2 Visão geral do objeto

11. O referido acompanhamento, TC-025.692/2013-5, buscou verificar o atendimento pela Transpetro, no âmbito dos Promef, dos seguintes objetivos:
 - a) As providências para garantir que a indústria naval se torne competitiva internacionalmente, cumprindo as determinações dos subitens 9.3.5 e 9.3.6 do Acórdão 1.888/2007-TCU-Plenário, bem como do subitem 9.2 do Acórdão 2.982/2010-TCU-Plenário;
 - b) As ações de modo a fiscalizar e cobrar dos estaleiros Atlântico Sul e Mauá Petro-Um a execução dos serviços nos prazos previstos contratualmente, conforme recomendação constante do subitem 9.1.1 do Acórdão 1692/2010-TCU-Plenário e nos subitens 1.6.2 e 1.7 do Acórdão 6.965/2011-TCU-2ª Câmara;
 - c) O cumprimento das determinações constantes dos subitens 9.3.4 e 9.3.5 do Acórdão 1.888/2007-TCU-Plenário nas licitações de oito navios de produtos (Promef 2) e de vinte comboios (Promef Hidrovia); e
 - d) O cumprimento da recomendação constante do subitem 1.6.1 do Acórdão 6.965/2011-TCU-2ª Câmara. A partir do objetivo do trabalho e a fim de avaliar em que medida os recursos estão sendo aplicados de acordo com a legislação pertinente.
12. Para tal, foram formuladas as seguintes questões para o desencargo da referida fiscalização:
 - a) A Transpetro tem tomado providências de forma a garantir o objetivo do Promef de que a indústria naval se torne competitiva internacionalmente, cumprindo dessa forma as

determinações constantes dos subitens 9.3.5 e 9.3.6 do Acórdão 1.888/2007-TCU-Plenário, bem como do subitem 9.2 do Acórdão 2.982/2010-TCU-Plenário?

b) A Transpetro tem tomado ações de modo a fiscalizar e cobrar dos estaleiros Atlântico Sul e Mauá Petro-Um a execução dos serviços nos prazos previstos contratualmente, conforme recomendação constante do subitem 9.1.1 do Acórdão 1.692/2010-TCU-Plenário, bem como tem realizado análise de pleitos que envolvam aditivos de prazo de forma detalhada e objetiva, conforme disposto nos subitens 1.6.2 e 1.7 do Acórdão 6.965/2011-TCU-2ª Câmara?

c) Nas licitações de oito navios de produtos (Promef 2) e de vinte comboios (Promef Hidrovia), foram observados os princípios da legalidade, isonomia, competitividade, economicidade e publicidade, estabelecendo-se somente requisitos técnicos, jurídicos, financeiros e econômicos indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações a serem contratadas, em conformidade com a legislação vigente e com as determinações constantes dos subitens 9.3.4 e 9.3.5 do Acórdão 1.888/2007-TCU-Plenário?

d) A Transpetro tem cumprido a recomendação constante do subitem 1.6.1 do Acórdão 6.965/2011-TCU-2ª Câmara?

e) Os estaleiros contratados no âmbito do Promef prestaram serviços similares (construção de navios) a outras clientes fora do grupo Petrobras por preços diferenciados?

13. Como informa o Voto do Exmo. Sr. Ministro-Relator (peça 2), a equipe de fiscalização da SecexEstataisRJ não identificou impropriedades, ou irregularidades, em relação às questões “c”, “d” e “e”. Contudo, apontou os seguintes achados em relação às demais questões:

“Atraso na construção da série de navios pelo Estaleiro Atlântico Sul, no âmbito do Promef 1 e 2”; e

“Contratação de estaleiros que não demonstraram, até o momento, condições de construir navios observando as curvas de aprendizado (produtividade) estimadas no momento da contratação”.

14. Além do escopo das questões, a referida equipe apontou também o achado a seguir:

“Contratação do Estaleiro Rio Tietê sem que houvesse, no edital, previsão para realização de avaliação econômico-financeira”

15. Em decorrência, portanto, a equipe de fiscalização formulou proposta no sentido da ciência à Transpetro acerca deste último achado, bem como da expedição de recomendações àquela entidade atinentes aos achados contidos nas alíneas “a” e “b” supra.

16. Em relação ao achado “*Atraso na construção da série de navios pelo Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no âmbito do Promef 1 e 2*”, na fundamentação do seu Voto do Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, o Ministro-Relator entendeu pertinente, em vez de recomendação, adotar determinação à Transpetro para que elaborasse estudo, visando o cálculo do possível impacto financeiro decorrente dos atrasos na entrega dos navios, considerando eventuais necessidades de afretamento (subitem 9.1.1 do Acórdão), bem como encaminhasse de imediato relatório acerca da situação atualizada de todas as contratações de embarcações realizadas no âmbito do Promef, contendo, pelo menos, as seguintes informações: relação de contratos firmados por estaleiro; total de embarcações entregues por contrato; e total de recursos transferidos aos estaleiros, discriminando, por embarcação, o preço contratado, o valor efetivamente pago e o avanço físico da construção de cada embarcação (subitem 9.1.2 do Acórdão).

17. No que diz respeito ao achado referente à “contratação de estaleiros que não demonstraram, até o momento da auditoria, condições de construir navios de acordo com a produtividade estimada no momento da contratação”, haja vista que a Transpetro tem cumprido os itens 9.3.6 e 9.3.7 do Acórdão 1888/2007 – TCU – Plenário e que não havia, à época, aumento do valor pago pela Transpetro em função da produtividade aquém do esperado, por se tratar de contratação a preço fechado, o Voto do Ministro-Relator não vislumbrou necessidade de reiterar determinação (peça 2, item 20).

18. Por fim, em relação ao achado “*Contratação do Estaleiro Rio Tietê sem que houvesse, no edital, previsão para realização de avaliação econômico-financeira*”, o Exmo. Ministro-Relator,

corroborando as conclusões da equipe de fiscalização (peça 2, itens 22 a 24), entendeu oportuno dar ciência à Transpetro de que a elaboração de edital sem o estabelecimento das condições e exigências econômico-financeiras requeridas para a qualificação (habilitação) fere o disposto no item 5.3.1 do Decreto 2.745/98, bem como o art. 27, inciso III, da Lei 8.666/93.

19. Especificamente, no que tange a este último achado, a deliberação contida no item 9.2 do Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, qual seja a ciência da Transpetro quanto ao cometimento da irregularidade apontada, não requereu nenhum desdobramento em termos de ação de controle, restando, portanto, fora do presente escopo deste monitoramento.

20. Já, em relação às deliberações do colegiado, contidas no item 9.1 do referido Acórdão, descritos no item 0 deste Relatório, foram previstos monitoramentos, nos termos do art. 250, II, do RI/TCU.

1.3 Objetivo

21. O objetivo deste trabalho, portanto, é monitorar o cumprimento do item 9.1 do Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, bem como analisar o mérito de eventual impacto financeiro decorrente dos atrasos, ou paralisações, na entrega dos navios, levando-se em consideração a realização eventual de afretamentos com intuito de lhes suprir a falta.

22. Cabe ainda examinar o relatório da situação atualizada de todas as contratações de embarcações, realizadas no âmbito do Promef, encaminhado pela Transpetro, por meio do Ofício TRANSPETRO/PRES/GAPRE/CI 104/2015, de 4/9/2015 (peça 5), para fins de atendimento do disposto no item 9.1.2 do referido Acórdão.

1.4 Metodologia utilizada

23. A SecexEstataisRJ, por meio do Ofício 0508/2015-TCU/SecexEstataisRJ, de 31/7/2015 (peça 4), encaminhou cópia do Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, a fim de serem tomadas as medidas cabíveis pela Transpetro com relação aos seus itens 9.1.1 e 9.1.2.

24. Nessa oportunidade, seguiu em anexo o detalhamento e a forma de apresentação das informações solicitadas à Transpetro, em cumprimento ao item 9.4.2 do referido Acórdão.

25. Em 4/9/2015, a Transpetro encaminhou, por meio do Ofício TRANSPETRO/PRES/GAPRE/CI 104/2015 (peça 5), as planilhas PROMEF 1 e PROMEF 2, em cumprimento ao item 9.1.2 do Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, destacando-se as seguintes informações: Nome da Embarcação; Número do Instrumento Jurídico; Data da assinatura do contrato; Nome e CNPJ da contratada; Valor inicial do contrato; Valor final, após aditivos; Valor desembolsado; Prazo de entrega inicial; Data de entrega após aditivos; % Execução física; Data da entrega realizada.

26. Para melhor análise destas informações, utilizou-se o procedimento e a técnica de revisão analítica, com objetivo de verificar a conformidade dos avanços físico e financeiro dos projetos e a correspondente confrontação com os desembolsos realizados, bem como auxiliar na identificação e mensurar eventual ocorrência de impacto financeiro à Transpetro em decorrência dos atrasos na execução dos projetos de construção das embarcações.

27. Em relação ao item 9.1.1 do Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, o Ofício TRANSPETRO/PRES/GAPRE/CI 119/2015, de 27/11/2015 (peça 6), pediu prorrogação no prazo por mais 30 dias para entrega do estudo solicitado, em virtude da complexidade do tema e das análises econômicas necessárias para sua conclusão.

28. O referido pedido de prorrogação de prazo foi autorizado pelo Acórdão 82/2016 – TCU – Plenário (peça 14), sendo que a Transpetro apresentou as informações devidas tempestivamente, por meio do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015, de 29/12/2015 (peça 18).

29. Para análise do estudo apresentado pela Transpetro, foi utilizada a técnica de exame documental e também de revisão analítica, visando extrair os elementos de convicção necessários quanto ao atendimento, ou não, da deliberação exarada por esta Corte de Contas.

1.5 Limitações

30. O trabalho restringiu-se à análise dos documentos e das informações contidas, ou trazidas para o âmbito deste processo, sem levar em consideração outros elementos, porventura, existentes no TC-025.692/2013-5, notoriamente porque a análise das evidências e dos achados já foram devidamente tratados, naquele processo, além da exiguidade de prazo para execução e conclusão deste monitoramento.

1.6 Processos conexos

31. As análises e conclusões resultantes deste monitoramento servirão de subsídio para aferição do atendimento integral, parcial, ou do não atendimento às determinações contidas no Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, especialmente, os subitens 9.1.1 e 9.1.2., pertencentes ao TC-025.692/2013-5.

32. Cabe informar que, após a conclusão da fiscalização do TC-025.692/2013-5, instaurou-se a Representação do MP/TCU (TC-034.785/2014-0), por meio da qual, relata-se possíveis direcionamentos, quebra de sigilo das propostas e sobrepreço, no convite internacional 006.6.009.10.0, realizado pela Transpetro para adquirir vinte comboios, destinados ao transporte de etanol na hidrovía Tietê-Paraná, com financiamento do Fundo da Marinha Mercante, também objeto do Inquérito Civil Público nº 1.34.002.000320/2013-39, encaminhado pelo MPF.

33. Apesar de a equipe de fiscalização do TC-025.692/2013-5 ter analisado perfunctoriamente as denúncias provenientes do Inquérito Civil Público nº 1.34.002.000320/2013-39, o Ministro-Relator, ao analisar a admissibilidade do TC-034.785/2014-0, optou por dar continuidade às apurações no âmbito daquele processo, tendo em vista a fase processual adiantada do TC-025.692/2013-5 e também por conta da originalidade dos novos elementos trazidos pelo MP/TCU naquele processo, segundo consta do seu despacho (TC-034.785/2014-0, peça 5).

34. O Acórdão 300/2016 – Plenário – TCU (TC-034.785/2014-0), por sua vez, exarou a seguinte decisão, sendo que, em virtude do item 9.2.1, não se descarta a hipótese de algum reflexo, que altere as conclusões resultantes deste monitoramento, conforme excerto do Acórdão, abaixo:

Acórdão 300/2016 – Plenário – TCU (TC-034.785/2014-0)

(...)

9.2. determinar, com base no art. 250, II, do Regimento Interno do TCU:

9.2.1. à Controladoria-Geral da União que encaminhe a este Tribunal, mais especificamente à SecexEstatais, para exame e adoção das medidas cabíveis, o relatório da Auditoria Especial 201408039, acompanhado dos respectivos anexos;

9.2.2. à Transpetro que somente inicie a fase externa dos certames licitatórios quando o projeto básico estiver definitivamente aprovado e a provisão dos recursos suficientes à sua execução tiver sido efetivada, em conformidade com o item 1.4 do Regulamento do Procedimento Licitatório Simplificado da Petrobras, devendo adotar, nos casos em que haja alteração significativa no montante de recursos alocados – em função de novas premissas não consideradas na orçamentação original –, providências para que não haja desrespeito à cadeia de comando normativamente prevista;

9.3. dar ciência à Transpetro de que:

9.3.1. propostas técnicas em desacordo com o projeto básico anexo ao edital deverão, a teor dos arts. 43, IV e § 3º, e 48, I, ambos da Lei 8.666/93, ser desclassificadas, exceto se contiverem erros ou falhas que não alterem a substância das propostas, os quais poderão ser saneados pela própria comissão de licitação;

9.3.2. é condição para que a entidade possa lançar mão da prerrogativa inserta no 48, § 3º, da Lei 8.666/93, que a situação concreta atenda aos exatos pressupostos do aludido dispositivo, quais sejam, ‘todos os licitantes inabilitados’ ou ‘todas as propostas desclassificadas’; (...)

2 ANÁLISE DO ATENDIMENTO DAS DELIBERAÇÕES

2.1 Situação que levou à proposição das deliberações

35. Em quase todas as contratações firmadas pela Transpetro com estaleiros no âmbito dos

Promef 1, 2 e Hidrovia existiram certo atraso. Dentre eles, de acordo com os critérios de auditoria estabelecidos pela equipe de fiscalização no TC-025.692/2013-5, os mais significativos situaram-se nos contratos firmados com o Estaleiro Atlântico Sul.

36. Foram contratadas junto ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS), a construção de 10 navios Suezmax e 5 navios Aframax, no âmbito do Promef 1, e 4 navios Suezmax DP e 3 navios Aframax DP, no âmbito do Promef 2.

37. Este Tribunal, por ocasião da auditoria realizada em 2011, TC-004.877/2011-0, que constatou atrasos relevantes, sendo que à época, o primeiro navio da série ainda não havia sido entregue, exarou a seguinte deliberação, no Acórdão 6965/2011 – TCU – 2ª Câmara:

1.6. Recomendar à Transpetro que:

1.6.1. intensifique a frequência de fiscalizações que a Auditoria Interna da empresa executa no Promef.

1.6.2. **realize análise de pleitos que envolvam extensões/prorrogações de prazo de contratos do Promef**, detalhada e objetiva de modo a aferir com precisão a efetiva paralisação total ou parcial das atividades na quantidade de dias de extensão de prazo contratual a serem concedidos, por meio de atualizações do cronograma original da obra, indicação dos caminhos críticos, memórias de cálculo e planilhas; (grifo nosso)

38. Os atrasos na construção da primeira série chegaram a dois anos, com impacto nos navios subsequentes de todas as séries a serem construídas pelo Estaleiro Atlântico Sul, sendo que a previsão para os últimos navios seria de um atraso de mais de 4 anos em relação ao cronograma original.

39. Por ocasião da execução do acompanhamento do TC-025.692/2013-5, em relação aos atrasos, foram feitos diversos questionamentos pela equipe de fiscalização. À época, a Transpetro apresentou os aditivos firmados com o EAS, embasados no reconhecimento de que se tratava de uma construção sequenciada, sendo que o atraso observado no primeiro navio impactava necessariamente os demais.

40. Acrescentou-se também a circunstância de a Petrobras ter estabelecido como prioridade, à época, investimentos em Exploração e Produção (E&P) nos últimos planos de negócios, levando à diminuição dos orçamentos na área de Abastecimento, inclusive o Promef.

41. A Transpetro também foi questionada, nessa fiscalização, quanto aos custos decorrentes da necessidade de afretamentos diante dos atrasos nas entregas ao que argumentou que não havia ocorrido nenhum afretamento no âmbito do Promef 1 e que também não tinha informação sobre custos de afretamento pelo sistema Petrobras de navios semelhantes aos desse Programa. A Transpetro concluiu, por oportuno, que não disponibilizava de informações ou estudos a respeito de eventual prejuízo decorrente dos atrasos na construção dos navios no Promef 1.

42. Em seu Voto, no Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, o Ministro-Relator teceu as seguintes considerações que levaram a adoção desta deliberação:

6. Especificamente em relação ao achado “Atraso na construção da série de navios pelo Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no âmbito do Promef 1 e 2”, tem-se a informação de que “os atrasos observados, tanto no caso dos navios já entregues quanto no caso dos navios ainda por entregar, decorreram de fatores diversos, em função de questões de gestão e produtividade, ocorrência de índices pluviométricos que apresentaram aumento desproporcional e imprevisível, paralisação decorrente de interdição, falência do fabricante de pórticos, ocorrência de falhas geológicas, entre outros (conforme cartas do estaleiro e Documento Interno do Sistema Petrobras - DIP às peças 26 e 27)”.

7. Ademais, a existência de uma diretriz da Petrobras, exarada por meio do DIP ENG-E&P-000101/2012 (peça 18, p. 76-81), para que a Transpetro negociasse um cronograma de construção de navios que preservasse o cronograma de construção dos navios sondas de perfuração (peça 18, p. 80), acarretou mais atraso na construção daqueles navios (em relação aos prazos originais).

8. A respeito da recomendação expedida por meio do Acórdão 6.965/2011-TCU-2ª Câmara, no sentido de que a Transpetro realizasse análise de pleitos que envolvessem extensões/prorrogações de prazo de forma detalhada e objetiva, aferindo com precisão a efetiva paralisação total ou parcial das atividades na quantidade de dias de extensão de prazo a serem concedidos, nota-se que a Transpetro tem buscado fazer essa análise.

9. Exemplo disso é que os pleitos feitos pelo estaleiro (peça 26) contaram com análise detalhada da Transpetro, que discriminou, nas cartas enviadas ao estaleiro e nos diversos DIP que abordaram a questão dos atrasos (peças 9 e 27), a quantidade de dias de extensão de prazo a serem concedidos e a quantidade de dias passíveis de multas.

10. Importante frisar que não houve aumento do valor pago pela Transpetro em função dos atrasos. Conforme exposto na planilha à p. 1 da peça 39 e DIP correlatos (peça 39, p. 3 e 49), os únicos aumentos no preço decorreram de mudanças nas especificações técnicas e/ou alterações de escopo.

11. Não se pode olvidar que o prejuízo que se vislumbra para a Transpetro em decorrência dos atrasos decorre da eventual necessidade de afretamento enquanto os navios não ficam prontos. No entanto, a entidade informou que não houve, nos últimos cinco anos, afretamento de navios semelhantes aos do Promef 1 (peça 19, p. 13). A equipe da SecexEstatais não vislumbrou dados que invalidassem a afirmação da Transpetro.

12. Poder-se-ia falar de eventual prejuízo ao grupo Petrobras decorrente do atraso, mas restou claro, do exposto no DIP ENG-E&P-000101/2012 (peça 18, p. 76-81), que a própria Petrobras entendeu como prioridade, naquele momento, a construção de sondas de perfuração pelo Estaleiro Atlântico Sul em paralelo à construção dos navios, conquanto aquela implicasse o atraso desta. Na esteira das conclusões da equipe de fiscalização, parte do atraso na construção dos navios “decorreu, portanto, de uma orientação do grupo Petrobras que ultrapassa a gestão da Transpetro”.

13. Com efeito, diante das informações repassadas, pode-se notar que o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) está com diversas demandas do grupo Petrobras. Depreende-se do DIP ENG-E&P-000101/2012 (peça 18, p. 76-81) que o EAS está com contratos em andamento para construção de quase vinte navios e mais sete sondas de perfuração, com algumas entregas previstas para daqui a mais de cinco anos.

14. Diante do acima exposto, considerando que (i) a Transpetro está analisando os pleitos de extensão de prazo do Estaleiro Atlântico Sul de forma detalhada e objetiva; (ii) não houve incremento no valor dos navios em decorrência dos atrasos; e (iii) parte dos atrasos se deveu à orientação do sistema Petrobras, concordo com a proposta formulada pela SecexEstatais, com os ajustes de forma que considero pertinentes, no sentido de determinar (e não apenas recomendar) à Transpetro que elabore estudo visando ao cálculo do possível impacto financeiro decorrente dos atrasos na entrega dos navios, considerando eventuais necessidades de afretamento.

2.2 Deliberação: Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, subitem 9.1.1: “*elabore, no prazo de 90 (noventa) dias, estudo avaliativo do possível impacto financeiro decorrente de atrasos ou paralisações na entrega dos navios, considerando eventuais necessidades de afretamento*”.

2.2.1 Providências adotadas

43. A Transpetro apresentou o estudo solicitado pela deliberação do subitem 9.1.1 do Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, por meio do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015, de 29/12/2015 (peça 18).

44. Em apertada síntese, a Transpetro argumentou que os atrasos, ou paralisações, nas entregas de navios do Promef foram supridos por navios de terceiros, segundo a dinâmica dos afretamentos da Petrobras e que ela paga tarifas de mercado aos navios terceirizados, adicionando os custos de operação na cabotagem, sendo estes, os mesmos parâmetros que norteiam os preços de transferência, pactuados entre Petrobras e Transpetro (peça 18, p. 1), *in verbis*:

- 1 - A Petrobras administra uma frota de, em média, 200 embarcações. Esta quantidade é definida em função da **demanda necessária à sua movimentação de petróleo e/ou derivados**.
- 2 - Atrasos ou paralisações na entrega de navios do PROMEF foram supridos por navios de terceiros na dinâmica dos afretamentos realizados pela Petrobras.
- 3 - A Petrobras paga tarifas de mercado aos navios de terceiros adicionado dos custos de operação na cabotagem brasileira, sendo a Transpetro remunerada pela Petrobras nas mesmas condições, no momento da contratação.
- 4 - Portanto, como a Petrobras remunera os afretamentos junto à Transpetro e/ou outras transportadoras a valores de mercado, não há que se falar de prejuízo para a Petrobras em função do atraso na entrega dos navios. (grifo nosso)

45. Ainda, a Transpetro afirma que não há que se falar em prejuízo para a Petrobras em função do atraso na entrega dos navios.
46. A despeito desta informação, a Transpetro aduz um conjunto de informações, utilizadas como parâmetros para quantificar os impactos decorrentes do atraso na entrega dos navios, contidos nas tabelas 1, 2, 3 e 4 da peça 18.
47. Em relação a esta última tabela 4, onde a Transpetro procura demonstrar a irrelevância de eventuais impactos financeiros decorrentes de atrasos, ou paralisações, das demandas de navios do Promef, há um erro de cálculo proveniente da substituição do conceito de margem operacional pelo de receita operacional. Como será demonstrado adiante na análise, os números lidos como supostas receitas operacionais, proporcionadas por cada navio à Transpetro, na verdade constituem-se no somatório total das suas margens operacionais, obtidas em cada navio.
48. Sendo assim, o saldo obtido na tabela 4 (peça 18, p. 4), no valor de US\$ 5.335.437,00 (cinco milhões, trezentos e trinta e cinco mil, quatrocentos e trinta e sete dólares americanos), caracterizado como um suposto impacto financeiro pelos atrasos do Promef não condiz com a realidade, como será demonstrado a seguir.

2.2.2 Análise

49. A fim de verificar a consistência dos cálculos da Transpetro, realizamos uma revisão analítica destes valores, como consta do papel de trabalho, planilha “subitem 9.1.1_Revisão Analítica_PROMEF.xls” (peça 21).
50. A partir das tabelas 1 a 3, fornecidas pela Transpetro, adotamos metodologia de cálculo com objetivo de extrapolar os valores diários dos custos operacionais e das respectivas margens de cada navio, consolidando-os em termos mensais, considerando apenas o período de atraso nas entregas dos respectivos navios (tabela 1: peça 18, p. 2).
51. Assim, utilizando os valores mensais do custo operacional e da margem de cada embarcação (tabelas 2 e 3: peça 18, p. 3), obtivemos, pelo somatório destes valores, o quanto de receita líquida mensal a Transpetro deixou de arrecadar, em virtude dos atrasos do Promef. A partir daí, consolidamos o total de perda de Receita Líquida e também da Margem Operacional de cada embarcação, em virtude dos atrasos.
52. Os valores são relevantes e possuem alta materialidade. No todo, abarcando as encomendas atrasadas do Promef, relacionadas no respectivo estudo, a Transpetro deixou de auferir US\$ 382.677.420,00 (trezentos e oitenta e dois milhões, seiscentos e setenta e sete mil, quatrocentos e vinte dólares americanos) de receita líquida, como mostra a planilha “subitem 9.1.1_Revisão Analítica_PROMEF.xls” (peça 22).
53. Descontando-se o custo operacional (CO), a Transpetro teve potencial dano material de até US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos), pelo fato de a empresa deixar de lucrar em virtude dos atrasos nas entregas de embarcações do Promef.
54. A informação prestada pela Transpetro de que não há que se falar em prejuízo para a Petrobras, em virtude dos atrasos na entrega (peça 18, p. 1), não é verdadeira. Nesses termos, a

Transpetro apenas considerou a empresa Petrobras isoladamente, e não o grupo como um todo.

55. É fato que a Petrobras isoladamente desembolsaria o mesmo preço para contratar navios ofertados pelo mercado, ou pela Transpetro, segundo os parâmetros de negociação, relatados neste estudo. Contudo, a sinergia obtida pela operação das empresas do grupo Petrobras não está sendo revelada. Se não fosse assim, qual seria o propósito da existência da Transpetro e das demais subsidiárias da Petrobras?

56. Senão, vejamos que o ganho de eficiência e de economia pela sinergia e verticalização do fornecimento de insumos e serviços pelas empresas do próprio grupo está sendo desconsiderado. Em outras palavras, ao contratar o afretamento de navios da Transpetro, o grupo Petrobras se apropria da margem operacional, a mesma que foi calculada nesta análise, diretamente pela Transpetro, ou indiretamente, no resultado da *holding* Petrobras como todo.

57. Com isso, portanto, é certo que a rentabilidade do Grupo Petrobras foi menor do que aquele que se obteria se as embarcações tivessem sido entregues tempestivamente, dentro dos limites dos prazos contratuais acordados.

2.2.3 Evidências

58. Sendo assim, com base nos cálculos da revisão analítica, planilha “subitem 9.1.1_Revisão Analítica_PROMEF.xls” (peça 22), restou configurado potencial dano material à Transpetro S.A., e, indiretamente, ao Grupo Petrobras, da ordem de até US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos) em virtude dos atrasos, e paralisações, ocorridas para a entrega dos navios contratados, no âmbito do Promef.

2.2.4 Conclusão

59. Considera-se “cumprido” o subitem 9.1.1 do Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, haja vista a elaboração e apresentação, pela Transpetro, do estudo avaliativo em referência.

60. Em decorrência, entretanto, da análise efetuada por esta SecexEstataisRJ, na presente instrução, há de se considerar o efeito deletério dos atrasos na entrega das encomendas de navios, em termos de potencial dano material à Transpetro S.A. e, indiretamente, ao grupo Petrobras, o que leva à necessidade de a Transpetro S.A. adotar as medidas necessárias à reparação de tais danos.

2.2.5 Proposta de encaminhamento

61. Cabe determinar à Transpetro S.A. a adoção das medidas cabíveis, informando-as, no prazo de 180 dias, a esta Corte de Contas, objetivando apurar a responsabilidade subjetiva dos agentes contratados, a fim de buscar reparação de dano material em termos de lucros cessantes da ordem de US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos), conforme disposto no art. 402 do Código Civil, sob pena da responsabilização civil solidária dos administradores da empresa estatal, nos termos do art. 153 c/c art. 158, I, e §2º, da Lei 6404/1976, e da, administrativa, nos termos do art. 58, II, da Lei 8443/1992.

2.3 Deliberação: Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, subitem 9.1.2: “encaminhe a este Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, relatório acerca da situação atualizada de todas as contratações de embarcações realizadas no âmbito do Promef, contendo necessariamente as seguintes informações, entre outras consideradas de interesse: 9.1.2.1. relação de contratos firmados por estaleiro; 9.1.2.2. total de embarcações entregues por contrato; 9.1.2.3. total de recursos transferidos aos estaleiros, discriminando, por embarcação, o preço contratado, o valor efetivamente pago e o avanço físico da construção de cada embarcação”

2.3.1 Providências adotadas

62. A Transpetro encaminhou tempestivamente o relatório de situação, solicitado na deliberação do subitem 9.1.2 do Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, por meio do Ofício TRANSPETRO/PRES/GAPRE/CI 104/2015, de 4/9/2015 (peça 5).

63. O referido relatório apresentou em forma de planilha e segmentado por fases do Programa Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef) e por embarcação contratada, os seguintes dados: *nome da embarcação; número do instrumento jurídico; data da assinatura do contrato; nome da contratada; CNPJ da contratada; valor inicial (R\$); valor final, após aditivos (R\$); valor desembolsado (R\$); prazo de entrega inicial; data de entrega prevista, após aditivos; avanço percentual da execução física; e data da entrega realizada.*

64. Com intuito de atualizar as informações encaminhadas nesse ofício, a SecexEstataisRJ solicitou a atualização mais recente das tabelas com a situação dos contratos do Promef, por meio do Ofício 0258/2016-TCU/SecexEstataisRJ, em 6/6/2016. Tal solicitação foi, portanto, atendida prontamente pela Transpetro, por meio do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 008/2016, de 9/6/2016 (peça 21).

2.3.2 Análise

65. A fim de verificar a coerência dos dados no relatório da situação atual do Promef, bem como analisar o valor percentual de termos aditivos realizados, o avanço percentual da execução financeira e testar a conformidade existente entre os avanços físico e financeiro, realizamos revisão analítica dos dados e valores apresentados, constantes da planilha “subitem 9.1.2_Revisão Analítica_PROMEF.xls” (peça 23).

66. O que se constatou foi que 78,2% (18 de 23) dos contratos do Promef, fase 1, foram aditivados de 3% a 7% do valor inicial dos contratos. Em relação ao Promef, fase 2, cerca de 26% dos contratos foram aditivados em 1%, sendo estes, os que já possuem avanço físico relevante, acima de 50%, e financeiro, acima de 30%.

67. Os desembolsos financeiros realizados para os navios já entregues, de modo geral, superaram os preços contratados, incluindo aí os termos aditivos, como mostra a **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, do Apêndice.

68. No caso do Promef 2, a única embarcação entregue até o momento, o navio Oscar Niemeyer, possui valor de desembolso 38% acima do valor contratado, como mostra a **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, do Apêndice. Em relação ao Promef Hidrovias, o 1º comboio de embarcações foi o único a ser entregue e também, a exemplo do que aconteceu nas demais fases do Promef, o desembolso financeiro superou em 21% o valor do contrato, como mostra a **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, do Apêndice.

69. A priori, tal diferença de valores se justifica por conta da previsão padrão de reajuste e realinhamento dos pagamentos da Transpetro ao vendedor, conforme a cláusula oitava dos contratos do Promef.

70. (..)

71. (...)

72. Em todos os casos, a relação entre o valor desembolsado e o valor contratado dos navios entregues foi menor em comparação com o índice agregado calculado, o que demonstra coerência e razoabilidade entre os desembolsos efetuados pela Transpetro e as regras contratuais pactuadas com os estaleiros, como demonstrado na **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, **Erro! Fonte de referência não encontrada.** e **Erro! Fonte de referência não encontrada.** do Apêndice.

2.3.3 Conclusão

73. As informações prestadas pela Transpetro, por meio da planilha, segmentada por fases do Programa Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef) e por embarcação contratada, detalhando, entre outros: *o valor inicial (R\$); valor final, após aditivos (R\$); valor desembolsado (R\$); prazo de entrega inicial; data de entrega prevista, após aditivos; avanço percentual da execução física; e data da entrega realizada*, demonstra coerência e razoabilidade nos números apresentados pela empresa, estando em conformidade, apesar dos atrasos, portanto, com os objetos

contratados e com os objetivos propostos das respectivas fases do Programa Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef).

74. Considera-se, portanto, “cumprido” o subitem 9.1.2 do Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário.

3 ACESSO À INFORMAÇÃO

75. No exame dos documentos (peças, 5, 18 e 19) apresentados, em atendimento ao Ofício 0508/2015-TCU/SecexEstataisRJ, de 31/7/2015 (peça 4), foi solicitado pelo gestor a classificação dos dados e/ou informações como “sigilosos”.

76. Sendo assim, com base no art. 4º, §2º, da Resolução TCU 254/2013, cabe a esta Corte de Contas respeitar a classificação das informações atribuídas na origem, tendo sido recebidas por pessoa física, ou jurídica, externa ao Tribunal.

77. Desse modo, em atendimento ao disposto no referido procedimento da Resolução TCU 254/2013 e com fulcro nos art. art. 6º, III, e art. 25, da Lei 12.527/2011 c/c art. 5º, §§ 1º e 2º, do Decreto Federal 7.724/2012; e do art. 7º, II, da Lei nº 8.906/1994, com a redação da Lei nº 11.767/2008 c/c art. 22 da Lei 12.527/2011, propomos a classificação com o grau de “sigiloso” das peças 5 e 18, bem como este Relatório.

4 CONCLUSÃO

78. Este processo teve por objetivo realizar o monitoramento por meio da análise das informações prestadas em atendimento ao subitem 9.1 do referido Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário, em cumprimento ao item 9.4.1 do referido Acórdão.

79. O Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário (peça 1) resultou do acompanhamento (TC-025.692/2013-5), realizado na Transpetro, no período de 7/10/2013 a 11/2/2014, com a finalidade de verificar a execução do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), sendo que as seguintes deliberações foram monitoradas:

9.1.1. Elabore, no prazo de 90 (noventa) dias, estudo avaliativo do possível impacto financeiro decorrente de atrasos ou paralisações na entrega dos navios, considerando eventuais necessidades de afretamento;

9.1.2. Encaminhe a este Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, relatório acerca da situação atualizada de todas as contratações de embarcações realizadas no âmbito do Promef, contendo necessariamente as seguintes informações, entre outras consideradas de interesse:

9.1.2.1. Relação de contratos firmados por estaleiro;

9.1.2.2. Total de embarcações entregues por contrato;

9.1.2.3. Total de recursos transferidos aos estaleiros, discriminando, por embarcação, o preço contratado, o valor efetivamente pago e o avanço físico da construção de cada embarcação

80. A análise dos documentos e informações apresentados pela Transpetro (peças 5 e 18) permitiram chegar à conclusão de que os subitens 9.1.1 e 9.1.2 do Acórdão 1884/2015 – TCU – Plenário foram cumpridos, nos termos do item 32.5 da Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009.

81. Entretanto, resta evidência de irregularidade, quanto a potencial dano material sofrido pela Transpetro S.A., e, indiretamente, pelo Grupo Petrobras, da ordem de até US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos) em virtude dos atrasos, e paralisações, ocorridas na entrega dos navios contratados, no âmbito do Promef.

5 PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

82. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

a) considerar cumpridas as determinações contidas nos subitens 9.1.1 e 9.1.2 do Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, nos termos do item 32.5 da Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009;

b) determinar à Transpetro S.A. que adote as medidas cabíveis, informando-as, no prazo de 180 dias, a esta Corte de Contas, objetivando apurar a responsabilidade subjetiva dos agentes

contratados, a fim de buscar reparação de dano material em termos de lucros cessantes da ordem de US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos), conforme disposto no art. 402 do Código Civil, sob risco da responsabilização civil solidária dos administradores da empresa estatal, nos termos do art. 153 c/c art. 158, I, e §2º, da Lei 6404/1976;

c) dar ciência à Transpetro S.A. de que o descumprimento do acima exposto acarreta a aplicação da multa prevista no art. 58, IV, da Lei 8443/1992 c/c o art. 268, VII, do Regimento Interno do TCU;

d) determinar à SecexEstataisRJ que realize o monitoramento do Acórdão que vier a ser proferido, nos termos do art. 2º, I, c/c o art. 4º, III, da Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009;

e) classificar as peças 5, 18 e 19 deste Processo, bem como este Relatório e a Decisão que vier a ser proferida no grau de “sigiloso”, em atendimento ao disposto no art. 4º, §2º, da Resolução TCU 254/2013, conforme dispõe os art. 6º, III, e art. 25, da Lei 12.527/2011 c/c art. 5º, §§ 1º e 2º, do Decreto Federal 7.724/2012; e do art. 7º, II, da Lei nº 8.906/1994, com a redação da Lei nº11.767/2008 c/c art. 22 da Lei 12.527/2011; e

f) arquivar o presente processo.

3. O diretor da SecexEstatais, por meio de parecer à peça 26, acompanhado pelo dirigente da unidade técnica (peça 27), divergiu da proposta do auditor nos seguintes termos:

Nada obstante a pormenorizada análise realizada pelo Auditor Marcelo Moraes Rodrigues, entende-se prudente a realização de inspeção antes do pronunciamento de mérito, por motivos elencados e fundamentados adiante. O encaminhamento foi no seguinte sentido:

a) considerar cumpridas as determinações contidas nos subitens 9.1.1 e 9.1.2 do Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, nos termos do item 32.5 da Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009;

b) determinar à Transpetro S.A. que adote as medidas cabíveis, informando-as, no prazo de 180 dias, a esta Corte de Contas, objetivando apurar a responsabilidade subjetiva dos agentes contratados, a fim de buscar reparação de dano material em termos de lucros cessantes da ordem de US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos), conforme disposto no art. 402 do Código Civil, sob risco da responsabilização civil solidária dos administradores da empresa estatal, nos termos do art. 153 c/c art. 158, I, e §2º, da Lei 6404/1976;

c) dar ciência à Transpetro S.A. de que o descumprimento do acima exposto acarreta a aplicação da multa prevista no art. 58, IV, da Lei 8443/1992 c/c o art. 268, VII, do Regimento Interno do TCU;

d) determinar à SecexEstataisRJ que realize o monitoramento do Acórdão que vier a ser proferido, nos termos do art. 2º, I, c/c o art. 4º, III, da Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009;

e) classificar as peças 5, 18 e 19 deste Processo, bem como este Relatório e a Decisão que vier a ser proferida no grau de “sigiloso”, em atendimento ao disposto no art. 4º, §2º, da Resolução TCU 254/2013, conforme dispõe os art. 6º, III, e art. 25, da Lei 12.527/2011 c/c art. 5º, §§ 1º e 2º, do Decreto Federal 7.724/2012; e do art. 7º, II, da Lei nº 8.906/1994, com a redação da Lei nº11.767/2008 c/c art. 22 da Lei 12.527/2011; e

f) arquivar o presente processo.

2. Em relação aos itens “a”, “b”, “c” e “d” da proposta, vislumbra-se a necessidade de esclarecer algumas informações e trazer desde logo alguns novos elementos à análise.

Esclarecimento de informações

3. Analisa-se aqui o cumprimento da determinação contida no subitem 9.1.1 do Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, qual seja:

“elabore, no prazo de 90 (noventa) dias, estudo avaliativo do possível impacto financeiro decorrente de atrasos ou paralisações na entrega dos navios, considerando eventuais necessidades de afretamento”.

4. Em cumprimento à determinação, a Transpetro apresentou o Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015, de 29/12/2015 (peça 18).
5. Para o cálculo do impacto financeiro, a companhia elencou seis premissas, abaixo resumidas e numeradas para facilitação da análise:
 - 5.1) Devido aos atrasos nas entregas dos navios do Promef, a Transpetro postergou o afretamento à Petrobras de alguns navios (tabela 1 à p. 2 da peça 18);
 - 5.2) Nos períodos em que houve atraso, a Transpetro poderia ter auferido **margens operacionais** advindas das **tarifas de mercado** (tabela 2 à p. 3 da peça 18);
 - 5.3) Por conta dos atrasos ocorreram postergações de custos operacionais da Transpetro (tabela 3 à p. 3 da peça 18);
 - 5.4) Os custos de capital não foram levados em consideração;
 - 5.5) **A diferença entre a receita e os custos operacionais** representa a margem que a Transpetro deixou de realizar no período (tabela 4 à p. 4 da peça 18);
 - 5.6) Cerca de US\$ 16 milhões foram retidos dos estaleiros referente a multas por atraso.
6. Para a Transpetro, a perda de margem em função dos atrasos, calculado segundo o subitem 5.5, totalizou US\$ 5,3 milhões, valor menor do que os US\$ 16 milhões apontados no subitem 5.6, de modo que a perda de margem teria sido compensada pelas multas aplicadas (p. 6 da peça 18).
7. No cálculo do subitem 5.5, a Transpetro considerou como receita operacional o valor das tarifas de mercado mencionadas no item 5.2, multiplicadas pelo tempo de atraso. Nada obstante, neste mesmo item 5.2, a Transpetro chamou de margens operacionais os valores das tarifas de mercado.
8. Tal confusão deixa dúvida sobre a exatidão do cálculo do subitem 5.5. Entende-se que essa foi a causa principal de o Auditor ter considerado que há erro de cálculo na tabela 4 encaminhada pela Transpetro (p. 4 da peça 18), em que teria havido substituição do conceito de margem operacional pelo de receita operacional.
9. Esclarecimento neste sentido – quanto a ser margem ou receita operacional – é crucial para se apurar eventual prejuízo ou impacto financeiro que o grupo Petrobras pode ter tido com os atrasos na entrega dos navios contratados no âmbito do Promef.
10. Segundo os Padrões de Monitoramento do TCU, documento aprovado pela Portaria-Segecex 27/2009, o monitoramento tem por objetivo verificar o cumprimento das deliberações do TCU, **bem como os resultados delas advindos**, ou seja, seus benefícios efetivos.
11. Neste caso busca-se, com a determinação, dar transparência ao possível impacto financeiro, razão pela qual se deve esclarecer as questões pontuais aqui suscitadas.
12. Dessa forma, considerando que as fontes mencionadas pela Transpetro quanto aos valores do subitem 5.2 (que subsidiaram o cálculo do impacto financeiro) são de acesso restrito, que há dúvida quanto a se tratar de margem ou receita operacional e que há necessidade de confirmar tais valores, entende-se pertinente a realização de inspeção.

Novos elementos

13. Considerando os novos elementos acostados aos autos (peça 21), analisa-se aqui o cumprimento da determinação contida no subitem 9.1.2 do Acórdão 1.884/2015-TCU-Plenário, qual seja:

“encaminhe a este Tribunal, no prazo de 30 (trinta) dias, relatório acerca da situação atualizada de todas as contratações de embarcações realizadas no âmbito do Promef, contendo

necessariamente as seguintes informações, entre outras consideradas de interesse: 9.1.2.1. relação de contratos firmados por estaleiro; 9.1.2.2. total de embarcações entregues por contrato; 9.1.2.3. total de recursos transferidos aos estaleiros, discriminando, por embarcação, o preço contratado, o valor efetivamente pago e o avanço físico da construção de cada embarcação”.

14. A Transpetro encaminhou o Ofício TRANSPETRO/PRES/GAPRE/CI 104/2015, de 4/9/2015 (peça 19). Posteriormente, em função de nova diligência com vistas à atualização das informações, foi encaminhado o Ofício TP/PRES/GRC/CONF 008/2016, de 9/6/2016 (peça 21).

15. O Auditor, em sua análise com base nas informações de 2015, considerou haver coerência e razoabilidade entre os desembolsos efetuados pela Transpetro e as regras contratuais pactuadas, tendo em vista a previsão padrão de reajuste e realinhamento dos pagamentos da Transpetro ao vendedor conforme cláusula oitava dos contratos do Promef. Concorde-se com esse entendimento.

16. Nada obstante, vislumbra-se situação preocupante na análise dessas informações. Cotejando-se a tabela de 2015 com a atualizada de 2016, verifica-se que três navios que seriam construídos pelo Estaleiro Eisa Petro-Um S.A., cujas rescisões contratuais começaram em julho de 2015 segundo divulgado na imprensa (<http://www.etc.com.br/noticias/2015/07/transpetro-inicia-rescisao-de-contrato-com-estaleiro-que-nao-entregou-navios>), continuam com suas construções paradas, sem que se tenha vislumbrado solução de continuidade, a despeito dos três navios estarem com percentual de execução física bastante avançado (68,70%, 89,90% e 94,60).

17. Levando-se em consideração que os navios estão quase prontos, e tendo em vista que o montante já desembolsado dos três alcança R\$ 386 milhões, tal situação causa preocupação, uma vez que a demora na busca de uma solução de continuidade pode ensejar perdas de valores consideráveis.

18. Além do prejuízo em virtude de eventual degradação e sucateamento de navios cujos pagamentos e construções já estão consideravelmente adiantados, há outra ponta que também pode ensejar prejuízos ao erário, uma vez que parte do valor de construção foi financiado pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM).

19. Informação obtida pelo TCU junto ao BNDES, agente financeiro do FMM, indica que há valores em atraso em relação ao financiamento obtido pelo Estaleiro Eisa Petro-Um S.A. no âmbito do Promef (peça 24).

20. Uma vez que a ideia subjacente por trás do monitoramento do item 9.1.2 não se restringe simplesmente a receber o relatório da situação, mas sim fazer uma análise deste, e tendo em vista a proposta de inspeção para esclarecer as questões pontuais apontadas no item 12 acima, aproveitar-se-á a inspeção para verificar, desde logo, os problemas aqui apontados.

21. Sem prejuízo de propostas futuras para aprofundamento de análises que se mostrarem necessárias, a inspeção verificaria, desde logo, quais soluções de continuidade a Transpetro está buscando em função da rescisão contratual com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A., bem como quais medidas o BNDES, agente financeiro do FMM, vislumbra para receber os valores em atraso do Estaleiro Eisa Petro-Um.

Proposta

13. Diante do exposto, propõe-se, com fundamento no art. 240 do RI/TCU, e considerando delegação de competência decorrente do inciso V do art. 1º da Portaria-MIN-VR 1/2015, a realização de inspeção na Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, podendo-se estender ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para verificação das seguintes informações:

a) premissas utilizadas pela Transpetro no cálculo do impacto financeiro em decorrência dos atrasos na construção de navios no âmbito do Promef, mais precisamente informações:

a.1) sobre os valores informados na tabela 2 da peça 18;

a.2) sobre o cálculo informado na tabela 4 da peça 18;

a.3) sobre a diferença do impacto sob as óticas da Transpetro e do grupo Petrobras;

b) soluções de continuidade que a Transpetro está buscando em função da rescisão contratual com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A. e da paralisação da construção de alguns navios no âmbito do Promef;

c) medidas que o BNDES vislumbra tomar para receber os valores em atraso do Estaleiro Eisa Petro-Um, referentes ao financiamento obtido junto ao FMM.

4. Realizada a inspeção sugerida pelo diretor da SecexEstatais, o auditor daquela unidade técnica elaborou nova instrução (peça 35), que contou com a anuência do diretor da referida unidade (peça 36), a seguir transcrita com os ajustes de forma pertinentes:

INTRODUÇÃO

Trata-se de processo de monitoramento autuado em cumprimento ao item 9.4.1 do Acórdão 1.884/2015 – TCU – Plenário, de relatoria do Ministro Vital do Rêgo, para análise das informações prestadas em atendimento ao subitem 9.1 do referido Acórdão, sendo que esta ação de controle está prevista no art. 250, II, do RI/TCU, cujo procedimento segue os padrões estabelecidos na Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009.

2. Inicialmente, a instrução anterior (peça 25) analisou os documentos encaminhados pela Transpetro em atendimento às determinações contidas nos subitens 9.1.1 e 9.1.2 do referido Acórdão, quais sejam o Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015, de 29 de dezembro de 2015, e o Ofício TRANSPETRO/PRES/GAPRE/CI 104/2015, de 4 de setembro de 2015, peças 18 e 5, respectivamente.

3. Realizadas as análises dos documentos encaminhados, a instrução considerou, em sua conclusão, cumpridas ambas as determinações.

4. No entanto, no bojo da análise quanto ao possível impacto financeiro decorrente dos atrasos ou paralisações na entrega dos navios, conforme o subitem 9.1.1, o Auditor entendeu ter a Transpetro cometido erro ao calcular estas possíveis perdas. A Transpetro refere-se ao montante de US\$ 5.335.437 (cinco milhões, trezentos e trinta e cinco mil, quatrocentos e trinta e sete dólares americanos), consoante valores expressos na Tabela 4 (peça 18, p. 4), ao passo que o Auditor teria calculado o potencial dano em “US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos), pelo fato de a empresa deixar de lucrar em virtude dos atrasos nas entregas de embarcações do Promef”.

5. Transcreve-se, a seguir, a análise empreendida pelo Auditor (peça 25) para embasar seu posicionamento, *in verbis*:

51.A fim de verificar a consistência dos cálculos da Transpetro, realizamos uma revisão analítica destes valores, como consta do papel de trabalho, planilha “subitem 9.1.1_Revisão Analítica_PROMEF.xls” (peça 21).

52.A partir das tabelas 1 a 3, fornecidas pela Transpetro, adotamos metodologia de cálculo com objetivo de extrapolar os valores diários dos custos operacionais e das respectivas margens de cada navio, consolidando-os em termos mensais, considerando apenas o período de atraso nas entregas dos respectivos navios (tabela 1: peça 18, p. 2).

53.Assim, utilizando os valores mensais do custo operacional e da margem de cada embarcação (tabelas 2 e 3: peça 18, p. 3), obtivemos, pelo somatório destes valores, o quanto de receita líquida mensal a Transpetro deixou de arrecadar, em virtude dos atrasos do Promef. A partir daí, consolidamos o total de perda de Receita Líquida e também da Margem Operacional de cada embarcação, em virtude dos atrasos.

54.Os valores são relevantes e possuem alta materialidade. No todo, abarcando as encomendas atrasadas do Promef, relacionadas no respectivo estudo, a Transpetro deixou de auferir US\$ 382.677.420,00 (trezentos e oitenta e dois milhões, seiscentos e setenta e sete mil, quatrocentos

e vinte dólares americanos) de receita líquida, como mostra a planilha “subitem 9.1.1_Revisão Analítica_PROMEF.xls” (peça 22).

55. Descontando-se o custo operacional (CO), a Transpetro teve potencial dano material de até US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos), pelo fato de a empresa deixar de lucrar em virtude dos atrasos nas entregas de embarcações do Promef.

6. Diante do entendimento de possível dano aos cofres da Transpetro, bem como do entendimento de que os subitens do Acórdão foram atendidos, a instrução anterior articula proposta de encaminhamento, nos seguintes termos:

82. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

a) considerar cumpridas as determinações contidas nos subitens 9.1.1 e 9.1.2 do Acórdão 1.884/2015 – TCU – Plenário, nos termos do item 32.5 da Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009;

b) determinar à Transpetro S.A. que adote as medidas cabíveis, informando-as, no prazo de 180 dias, a esta Corte de Contas, objetivando apurar a responsabilidade subjetiva dos agentes contratados, a fim de buscar reparação de dano material em termos de lucros cessantes da ordem de US\$ 202.056.330,00 (duzentos e dois milhões, cinquenta e seis mil, trezentos e trinta dólares americanos), conforme disposto no art. 402 do Código Civil, sob risco da responsabilização civil solidária dos administradores da empresa estatal, nos termos do art. 153 c/c art. 158, I, e §2º, da Lei 6404/1976;

c) dar ciência à Transpetro S.A. que o descumprimento do acima exposto acarreta a aplicação da multa prevista no art. 58, IV, da Lei 8443/1992 c/c o art. 268, VII, do Regimento Interno do TCU;

7. Em seu despacho (peça 26), o Titular da 1ª Diretoria da SecexEstataisRJ ressaltou a necessidade de aprofundar a discussão sobre as possíveis perdas sofridas pela Transpetro, esclarecendo se qual o cálculo estaria correto, em virtude de certa confusão que poderia estar ocorrendo.

8. O despacho traz em seu corpo descrição das premissas de que a Transpetro teria se valido para realizar seus cálculos (p. 2 da peça 26):

5. Para o cálculo do impacto financeiro, a companhia elencou seis premissas, abaixo resumidas e numeradas para facilitação da análise:

5.1) Devido aos atrasos nas entregas dos navios do Promef, a Transpetro postergou o afretamento à Petrobras de alguns navios (tabela 1 à p. 2 da peça 18);

5.2) Nos períodos em que houve atraso, a Transpetro poderia ter auferido **margens operacionais** advindas das **tarifas de mercado** (tabela 2 à p. 3 da peça 18);

5.3) Por conta dos atrasos ocorreram postergações de custos operacionais da Transpetro (tabela 3 à p. 3 da peça 18);

5.4) Os custos de capital não foram levados em consideração;

5.5) **A diferença entre a receita e os custos operacionais** representa a margem que a Transpetro deixou de realizar no período (tabela 4 à p. 4 da peça 18);

5.6) Cerca de US\$ 16 milhões foram retidos dos estaleiros referente a multas por atraso.

(...).

7. No cálculo do subitem 5.5, a Transpetro considerou como receita operacional o valor das tarifas de mercado mencionadas no item 5.2, multiplicadas pelo tempo de atraso. Nada obstante, neste mesmo item 5.2, a Transpetro chamou de margens operacionais os valores das tarifas de mercado.

8. Tal confusão deixa dúvida sobre a exatidão do cálculo do subitem 5.5. Entende-se que essa foi a causa principal de o Auditor ter considerado que há erro de cálculo na tabela 4 encaminhada pela Transpetro (p. 4 da peça 18), em que teria havido substituição do conceito de margem operacional pelo de receita operacional.

9. Esclarecimento neste sentido – quanto a ser margem ou receita operacional – é crucial para se apurar eventual prejuízo ou impacto financeiro que o grupo Petrobras pode ter tido com os atrasos na entrega dos navios contratados no âmbito do Promef.

9. A existência de dúvidas sobre como calcular as potenciais perdas fez com que o Diretor propusesse a realização de inspeção, proposta articulada nos seguintes temas, *in verbis*:

13. Diante do exposto, propõe-se, com fundamento no art. 240 do RI/TCU, e considerando delegação de competência decorrente do inciso V do art. 1º da Portaria-MIN-VR 1/2015, a realização de inspeção na Petrobras Transporte S.A. – Transpetro, podendo-se estender ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para verificação das seguintes informações:

a) premissas utilizadas pela Transpetro no cálculo do impacto financeiro em decorrência dos atrasos na construção de navios no âmbito do Promef, mais precisamente informações:

a.1) sobre os valores informados na tabela 2 da peça 18;

a.2) sobre o cálculo informado na tabela 4 da peça 18;

a.3) sobre a diferença do impacto sob as óticas da Transpetro e do grupo Petrobras;

b) soluções de continuidade que a Transpetro está buscando em função da rescisão contratual com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A. e da paralisação da construção de alguns navios no âmbito do Promef;

c) medidas que o BNDES vislumbra tomar para receber os valores em atraso do Estaleiro Eisa Petro-Um, referentes ao financiamento obtido junto ao FMM.

2 EXAME TÉCNICO

10. A inspeção teve por objetivo esclarecer as seguintes questões principais: a) as premissas utilizadas pela Transpetro no cálculo do impacto financeiro em decorrência dos atrasos na construção de navios no âmbito do Promef, em virtude da divergência apontada pela instrução anterior (peça 25); b) a aplicação de multas decorrentes dos atrasos; c) soluções de continuidade que a Transpetro está buscando em função da rescisão contratual com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A. e da paralisação da construção de alguns navios no âmbito do Promef e d) as medidas que o BNDES vislumbra tomar para receber os valores em atraso do Estaleiro Eisa Petro-Um, referentes ao financiamento obtido junto ao FMM.

11. Com vistas a documentar os posicionamentos da Transpetro, apurados após reuniões com os técnicos da Estatal, foi encaminhado Ofício de Requisição, solicitando os esclarecimentos em relação aos itens supramencionados (peça 32). Em resposta, a Transpetro encaminhou os ofícios TP/PRES/GRC/CI 10/2017 (peça 33) e TP/DSERV/PROMEFE 33/2017 (peça 34).

Perdas Decorrentes dos Atrasos nas Entregas dos Navios

Histórico

12. Em relação à alínea *a* do item 10 acima, originalmente a Estatal apresentou esse cálculo no âmbito do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015, com base nos valores apresentados nas tabelas de 1 a 4 (peça 18, p. 3 a 4). A Tabela 1 traz a quantidade de dias em atraso, por navio; a Tabela 2, os montantes que teriam sido auferidos por dia, por embarcação, em cada ano; a Tabela 3, os custos operacionais que teriam sido incorridos por dia, por embarcação, em cada ano; e a Tabela 4, os resultados por embarcação, calculando-se a diferença entre as receitas e os custos que teriam sido aplicados em cada embarcação multiplicado pela quantidade de dias em atraso. Em sua

conclusão, a Estatal aduz que ela teria deixado de auferir resultados da ordem de US\$ 5,5 milhões (Tabela 4).

13. Por outro lado, a instrução anterior (peça 25) aponta erro nesses cálculos, para concluir que as perdas teriam sido da ordem de US\$ 202 milhões (itens 4 acima).

14. Ambos os cálculos foram realizados tomando-se por base os valores informados pela Transpetro, nas tabelas de 1 a 3, tendo havido, porém, divergência de interpretação quanto ao significado dos valores contidos na Tabela 2. Enquanto a Estatal considerou que a Tabela 2 expressava o montante a ser auferido por navio, por dia, a instrução anterior considerou que os valores expressos significavam a margem operacional que teria sido auferida por navio, por dia, conforme se depreende das planilhas apresentadas no papel de trabalho à peça 23.

Análise

15. Com vistas a elucidar a questão, foi solicitado à Transpetro que esclarecesse a natureza das informações contidas na Tabela 2 do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015, informando se os valores correspondem a receitas ou margens operacionais, que teriam sido auferidas por embarcação, nos respectivos exercícios financeiros, nos termos do Ofício de Requisição 1-63/2017. Na medida em que esse significado influi nos resultados apresentados na Tabela 4, solicitou-se, também, que fossem confirmados ou retificados os valores nela constantes (peça 30).

16. Em sua resposta (peça 33), a Transpetro informa que os montantes expressos na Tabela 2 representam um valor médio da receita que teria sido auferida, por embarcação, por dia, em cada ano, caso o navio estivesse à disposição da Estatal. Dessa forma, os resultados apurados e apresentados na Tabela 4 do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015 estariam corretos, conduzindo a perdas estimadas da ordem de US\$ 5,3 milhões, em decorrência dos navios não entregues nas datas previstas contratualmente.

Conclusão

17. Diante da confirmação de que as informações constantes na Tabela 2 do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015 se referem às receitas operacionais médias que teriam sido auferidas, por navio em atraso, por dia, em cada ano, conclui-se que os valores apresentados pela Transpetro na Tabela 4, contendo estimativa de perdas decorrentes dos atrasos dos navios estão coerentes, sendo, pois, da ordem de US\$ 5,3 milhões.

Cobrança de Multa dos Estaleiros Decorrente dos Atrasos nas Entregas dos Navios

Histórico

18. A Transpetro, ao informar sobre eventuais perdas decorrentes dos atrasos na entrega dos navios, em cumprimento ao disposto no subitem 9.1.1 do Acórdão 1.884/2015 – TCU – Plenário, relatoria do Ministro Vital do Rêgo, argumenta também ter aplicado multas contratuais aos estaleiros em atraso, cujo montante global alcançou o valor de cerca de US\$ 16 milhões.

19. A menção da Transpetro à cobrança dessas multas foi utilizada para demonstrar que, apesar dos diversos atrasos nas entregas dos navios, não teria havido perdas financeiras para a Estatal, pois as multas aplicadas superariam a estimativa das perdas, estas estimadas em US\$ 5,5 milhões.

20. Com vistas a caracterizar a aplicação das multas, foi solicitado à Transpetro o encaminhamento dos documentos que atestem os procedimentos adotados.

Análise

21. Segundo consta do Ofício TP/DSERV/PROMEF 33/2017 (peça 33, p. 4), as multas aplicadas montam a cerca de US\$ 7,75 milhões. Este valor diverge do valor anteriormente informado por intermédio da Tabela 5, constante do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015 (peça 18). A divergência advém de, neste último Ofício TP/DSERV/PROMEF 33/2017, os valores das multas aplicadas ao Estaleiro Atlântico Sul decorrentes das contratações dos navios *Marcílio Dias*

e *José de Patrocínio* (EAS-C007 e EAS-C008, respectivamente) não estarem computadas, em virtude de ter havido transação extrajudicial (peça 33, p. 5). A própria Tabela 5 já trazia a informação de que estas duas multas estavam sob análise, em virtude de recurso por parte do estaleiro.

22. A Transpetro encaminha cópia do Instrumento Particular de Transação Extrajudicial – TEJ (peça 34, p. 31 a 43), onde estão dispostas as cláusulas que nortearam o referido acordo. Incluído em seu escopo, nos termos descritos em sua cláusula primeira, que trata do objeto, está o tratamento a ser dado aos valores retidos a título de multa contratual e encargos relativos ao atraso na entrega das embarcações EAS-C007 e EAS-C008 (cláusula 1.1.1 do TEJ, peça 34, p. 34). Já a cláusula segunda, item 2.1, dispõe que a Transpetro concorda em relevar, no bojo das negociações, o saldo das multas e encargos financeiros aplicadas ao Estaleiro, em virtude do atraso na entrega dos navios em comento.

23. Ainda que tenha havido significativa redução do valor das multas aplicadas, seu total ainda supera as perdas calculadas decorrentes dos atrasos. A Transpetro encaminha documentos anexos ao Ofício TP/DSERV/PROMEF 33/2017 que visam a demonstrar que de fato a cobrança das multas ocorreu.

24. A questão das multas não se mostra de fundamental importância para a verificação do cumprimento das disposições do Acórdão 1.884/2015 – TCU – Plenário, tendo surgido em contexto em que a Transpetro tentava demonstrar que as perdas decorrentes dos atrasos das entregas dos navios estavam sendo minoradas, em virtude da existência da receita das multas. Por essa razão, não serão esmiuçadas as informações encaminhadas pela Transpetro, bastando atestar que a Estatal tomou as providências necessárias para sua caracterização e cobrança dos estaleiros em mora.

25. A Transpetro se posicionou, também, sobre a possibilidade de cobrança judicial de perdas e danos decorrentes dos atrasos dos navios. Ela ressalta a cláusula 17.1 dos contratos de compra e venda condicionada em que estabelece que a responsabilidade dos contratantes “*por perdas e danos será limitada aos danos diretos, aí englobados os prejuízos efetivos, (...), excluídos os danos indiretos e os lucros cessantes*” (grifou-se) (peça 33, p. 6).

Conclusão

26. Conforme ressaltado, a questão das multas foi levantada pela Transpetro para demonstrar que as potenciais perdas decorrentes dos atrasos eram inferiores às multas cobradas aos estaleiros. Os argumentos e as informações utilizadas aqui nesta conclusão compreendem também aquelas utilizadas no item anterior, sobre as perdas decorrentes dos atrasos.

27. Ainda que o montante das multas informado nesse último Ofício (TP/DSERV/PROMEF 33/2017 – peça 33) em relação ao primeiro (TP/PRES/GRC/CONF 001/2015 - peça 18) seja inferior, o valor total supera o valor das perdas estimadas, fazendo com que, de fato, se mantenha o argumento anteriormente utilizado pela Transpetro.

28. A disposição contratual no que tange à responsabilidade do vendedor (dos navios) por perdas e danos, excluindo expressamente os lucros cessantes e os danos indiretos, põe em dúvida, senão exclui completamente, as possibilidades de vitória em eventual ação judicial que a Transpetro venha a propor contra os estaleiros que tenham atrasado a entrega dos navios.

29. Nesses termos, considera-se superada a questão, o que conduz a que não seja renovada nesta instrução a proposta de encaminhamento articulada no item 82.b da instrução anterior (peça 25).

Pendências Contratuais no Âmbito do PROMEF

Histórico

30. Entre os aspectos a serem verificados pela presente inspeção, consoante proposta do titular da 1ª Diretoria, encontrava-se a obtenção de informações sobre as medidas que estavam sendo adotadas pela Transpetro em relação aos contratos rescindidos com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A. No entanto, diante da grande quantidade de contratos que apresentavam algum problema, desde a última atualização, decidiu-se ampliar o escopo deste item para incluir atualização total da planilha apresentada à peça 19, consoante os questionamentos do Ofício de Requisição 1-63/2017 (peça 32).

31. Desde as últimas informações sobre a situação dos contratos do PROMEF, cujas datas-base eram setembro de 2015 e junho de 2016 (Ofícios TRANSPETRO/PRES/GAPRE/CI 104/2015 e TP/PRES/GRC/CONF 8/2016, às peças 19 e 21), alguns navios foram entregues, bem como outros tiveram repactuadas as datas de entrega. Assim, compara-se as planilhas supracitadas com a nova planilha encaminhada pela Transpetro (peça 34, p. 28 a 30), ressaltando-se as atualizações havidas, por estaleiro.

Estaleiro Atlântico Sul S.A.

32. Dos dezesseis navios que estavam pendentes de entrega pelo Estaleiro Atlântico Sul S.A. em setembro de 2015, dois foram entregues (contratos 4600004364 e 4600004365), em 8/12/2015 e 21/9/2016, respectivamente, sete foram reprogramados para serem recebidos ao longo dos anos de 2017, 2018 e 2019 (navios Milton Santos, Abdias Nascimento, EAS-C011, EAS-C-012, EAS-C-013, EASC-014 e EAS-C-015) e outros sete tiveram rescisão contratual amigável. A tabela a seguir discrimina por navio as novas datas de entrega:

Tabela 1 – Cronograma de Entrega de Navios Contratados com o Estaleiro Atlântico Sul S.A.

Nome da Embarcação	Número do Contrato	Data de Entrega Prevista
Milton Santos	4600004364	20/4/2017
Abdias Nascimento	4600004364	20/8/2017
EAS-C-011	4600005245	21/5/2018
EAS-C-012	4600005246	20/9/2018
EAS-C-013	4600005247	20/12/2018
EAS-C-014	4600005248	20/3/2019
EAS-C-015	4600005249	20/6/2019

Fonte: Transpetro

33. Já os navios EAS-C-016, EAS-C-017, EAS-C-018, EAS-C-019, EAS-C-020, EAS-C-021 e EAS-C-022 tiveram seus contratos rescindidos amigavelmente, com assinatura de Instrumento Particular de Transação Extrajudicial (TEJ), para a devolução pelo Estaleiro à Transpetro dos valores já pagos. O valor de R\$ 133.722.875,00 será reembolsado em 8 prestações anuais e consecutivas, vencendo em 31 de dezembro de cada ano, a partir de 2018, até o ano de 2025, no valor de R\$ 15.000.000,00, R\$ 16.722.875,00, nos dois primeiros anos, respectivamente, e, posteriormente, as demais parcelas serão de R\$ 17.000.000,00. Ademais, as parcelas serão reajustadas, desde 27/6/2016, data de assinatura do TEJ, pela variação do IPCA apurado pelo IBGE.

Análise

34. As pendências contratuais com o Estaleiro Atlântico Sul S.A. foram equacionadas.

Estaleiro Eisa Petro-Um

35. As pendências com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A. são três navios Panamax e oito navios de produtos.

Três navios Panamax

36. Inicia-se a análise pelos três navios Panamax, cujos contratos foram rescindidos em 31/7/2015 (contratos 4600005343, 4600005344 e 4600005345, cascos EI-512, EI-513 e EI514). No âmbito desses contratos, a Estatal já teria desembolsado, para a construção dos três navios, cerca de R\$ 152,6 milhões, R\$ 149,2 milhões e R\$ 84,4 milhões, com percentuais de completude da ordem de 94,6%, 89,9% e 68,7%, respectivamente.

37. No mesmo dia, 31/7/2015, a Transpetro comunicou à ACE Seguradora S.A. sobre a ocorrência de sinistro, em decorrência da rescisão contratual (peça 33, p. 16). Até a presente data, no entanto, não houve o pagamento da indenização por parte da seguradora. Os desdobramentos em relação à seguradora serão descritos abaixo.

38. Em agosto de 2015, o Estaleiro ingressa com Ação Judicial contra a Transpetro (processo 0354924-55.2015.8.19.0001 – 5ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro), requerendo, sob o argumento de desequilíbrio econômico financeiro, indenização da ordem de R\$ 386 milhões, bem como a anulação das rescisões dos contratos de construção dos navios Panamax (peça 33, p. 8).

39. Em dezembro de 2015, o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A. apresentou pedido de Recuperação Judicial (processo 0494824-53.2015.8.19.0001), junto à 1ª Vara Empresarial da Comarca do Rio de Janeiro, tendo seu processamento sido deferido em 29/1/2016. Atualmente, o processo encontra-se em fase de realização da Assembleia Geral de Credores para votar sobre o Plano de Recuperação Judicial (peça 34, p. 20).

40. Sobre as medidas adotadas para a solução das pendências, a Transpetro informa ter criado Grupo de Trabalho, “*com a finalidade de conceber Estratégia de Retomada da Construção dos 3 navios Panamax*” (peça 33, p. 16), cujos resultados encontram-se materializados no documento interno DIP TP/DSERV/PROMEF 69/2016, de 9 de setembro de 2016 (peça 34, p. 1 a 10). Para uma melhor caracterização dos aspectos que permeiam a questão, a Transpetro encaminha também a correspondência TP/DSERV/PROMEF 180/2016, de 23 de dezembro de 2016 (peça 34, p. 11 a 16), onde estão descritas as tratativas com o BNDES, bem como o mais recente posicionamento do BNDES sobre o caso, nos termos da correspondência SUP/AIB 1/2017, de 7 de fevereiro de 2017 (peça 34, p. 17 a 27), de autoria do Banco.

41. O DIP TP/DSERV/PROMEF 69/2016 traz informações pormenorizadas sobre as etapas de discussão e construção de possíveis caminhos a serem seguidos, para a retomada da construção desses navios. O Grupo de Trabalho (GT) contou com o auxílio da empresa de consultoria *Deloitte Touche Tohmatsu Ltd.*

42. Em 22/9/2016, a Transpetro apresentou ao BNDES Relatório Final de Avaliação de Viabilidade dos Navios Panamax, elaborado pela Deloitte. Nele foram considerados os cenários possíveis para a retomada da construção dos navios. Em sua conclusão, o GT propõe a adoção de modelo contratual com base em contrato de compra e venda. Este modelo, no entanto, pressupõe o atendimento de condições para a viabilidade do negócio: a) concordância, pelo BNDES e Transpetro, da forma de transferência dos cascos para os estaleiros vencedores da licitação; b) autorização do estaleiro Eisa para a inspeção dos navios pelos licitantes; c) aprovação do modelo de licitação dos navios Panamax pelo BNDES (financiamento, seguros, etc.); e d) ausência de oposição do Juízo de Recuperação do Estaleiro Eisa Petro-Um S.A na retirada dos cascos (peça 34, p. 7/8).

43. Já no âmbito da correspondência TP/DSERV/PROMEFE 180/2016, de 23 de dezembro de 2016 (peça 34, p. 11), encaminhada pela Transpetro ao BNDES, estão descritos aspectos da estratégia de retomada das obras dos navios no que tange à relação Transpetro-BNDES. Na ocasião, a Transpetro descrevia a situação do Plano de Ação, contendo as ações que estavam sendo tomadas, e/ou estavam ainda pendentes, para viabilizar a retomada da construção, em transcrição:

1. Incrementar o grau de definição do escopo remanescente para conclusão dos navios;
2. Consolidar minuta de contrato e convite para realização da licitação dos navios;
3. Definir, em conjunto com o BNDES, o modelo de transferência dos direitos dos cascos para o estaleiro vencedor;
4. Realizar processo licitatório;
5. Atuar, juntamente com o BNDES, na arbitragem contra a seguradora ACE para mitigar os riscos de recebimento do seguro-garantia;
6. Realizar nova avaliação econômica dos navios.

44. Relativamente ao item 3 acima (modelo de transferência dos direitos dos cascos para o estaleiro vencedor), é importante frisar que Transpetro e BNDES ainda não chegaram a acordo sobre o modelo de retomada.

45. Nesse sentido, em tentativa de se alinhar a posição dos envolvidos, foi realizada reunião, em 12/12/2016, entre a Transpetro, o BNDES e o Estaleiro Eisa, oportunidade em que o Estaleiro se mostrou sem interesse *“em permitir a retirada dos navios do estaleiro”*. Seu interesse é terminar ele próprio a construção dos navios, acreditando que a justiça irá lhe dar ganho de causa na ação que pede a anulação das rescisões contratuais (peça 34, p. 14).

46. A falta de interesse do Estaleiro em permitir a retirada dos cascos de sua propriedade coloca em risco o plano de retomada articulado pela Transpetro, pois ele está baseado *“na premissa de que a retomada das obras ocorreria com o estaleiro vencedor de processo competitivo, sem a participação do Eisa”* (peça 34, p. 16).

47. Analisa-se, agora, a questão pela ótica do BNDES, nos termos esposados pela correspondência SUB/AIB 1/2017, de 7 de fevereiro de 2017. Em virtude do pedido de recuperação judicial por parte do Estaleiro Eisa Petro-Um, o BNDES procedeu o vencimento antecipado dos contratos de financiamento celebrado com o referido estaleiro.

48. Esse vencimento antecipado acarreta também o vencimento antecipado dos contratos de financiamento celebrados com a Transpetro, nos termos da Cláusula Décima Sétima, Parágrafo Quarto, *“salvo se a Petroleira apresentar um Plano que permita a conclusão das embarcações”* (peça 34, p. 20). Ambas as empresas (BNDES e Transpetro) vêm dialogando para a obtenção de acordo sobre o modelo a ser adotado para a retomada das construções, conforme se expôs brevemente nos parágrafos anteriores.

49. No entender do Banco, porém, diante das adversidades, em especial, do não interesse do Estaleiro em permitir que os cascos dos navios sejam retirados de seu estaleiro, o modelo de contratação apresentado pela Transpetro *“em 22/9/2016 não constitui, por si só, um plano que permite a conclusão das embarcações para fins do disposto”* na cláusula contratual (peça 34, p. 26, item 26).

50. Nesse sentido, o BNDES termina por notificar a Transpetro para a apresentação, no prazo de noventa dias corridos, contados da notificação, ocorrida em 7 de fevereiro passado, Plano que permita a conclusão dos navios em discussão. Esclarece que o referido Plano deve conter, entre outros elementos, o modelo de negócio a ser adotado, a identificação do novo estaleiro e o cronograma-físico-financeiro da execução das obras. Esclarece ainda que o Plano deve contemplar *“os aspectos jurídicos referentes ao modo pelo qual será transferida a propriedade dos navios”*

para o novo estaleiro, considerando o fato de o Eisa Petro-Um, titular dos bens, encontrar-se em recuperação judicial” (peça 34, p. 26/27).

51. Por fim, informa que caso o referido Plano não seja apresentado tempestivamente, o BNDES estará autorizado a declarar o vencimento antecipado dos Contratos de financiamento vinculados à construção dos referidos navios.

52. Outro aspecto importante sobre a pendência relativamente aos cascos EI-512, EI-513 e EI-514, originalmente contratados com o Estaleiro Eisa Petro-Um, refere-se ao acionamento do seguro garantia junto à Seguradora ACE Seguradora S.A. Conforme brevemente já abordado anteriormente, em 31/7/2015, a Transpetro acionou o seguro-garantia na modalidade executante-construtor, seguro este contratado pelo Estaleiro Eisa Petro-Um. A Transpetro figura na apólice como segurada e o BNDES como beneficiário.

53. Segundo informações constantes da correspondência preparada pelo BNDES, a seguradora não teria realizado o *“pagamento sob o argumento de que a indenização securitária estaria condicionada à verificação do descumprimento culposo das obrigações assumidas pelo Eisa Petro-Um, assim como à verificação do prejuízo à Transpetro, que necessitaria ser apurado e quantificado”* (peça 34, p. 19, item 8). Em razão da recusa da seguradora em pagar a indenização, Transpetro e BNDES teriam a notificado com o intuito de dar início ao processo arbitral (peça 34, p. 15). Não há, até a presente data, desfecho do pagamento da indenização.

Análise (Navios Panamax)

54. A retomada da construção dos navios EI-512, EI-513 e EI-514 mostra-se em situação delicada, ante a intenção da Transpetro de não querer contratar com o Estaleiro Eisa Petro-Um, por um lado, e a informação de que o referido estaleiro não está disposto a permitir que os cascos sejam retirados de sua propriedade.

55. O prazo dado pelo BNDES para que a Transpetro apresente Plano de Recuperação sobre a retomada dos navios supramencionados, que seja tanto econômica quanto juridicamente factível, expira em maio de 2017, o que acarreta o vencimento antecipado dos contratos de financiamento dos referidos navios, assinados entre ambas as empresas estatais.

56. Dessa forma, a situação encontra-se sem desfecho no momento desta instrução, razão pela qual se julga pertinente que a SecexEstataisRJ avalie a conveniência e a oportunidade de acompanhar, em processo apartado, as medidas que estão sendo adotadas pela Transpetro, com vistas a recuperação dos recursos já investidos, da ordem de R\$ 386 milhões, na construção dos navios em comento.

Oito Navios de Produtos

57. Passa-se agora aos contratos 4600008756, 4600008757, 4600008758, 4600008759, 4600008760, 4600008761, 4600008762 e 4600008763, referentes aos cascos E1-005, E1006, E1-007, E1-008, E1-009, E1-010, E1-011 e E1-012, celebrados também com o Estaleiro Eisa Petro-Um e rescindidos em 23/7/2015. As informações pormenorizadas sobre o processo de rescisão encontram-se nos seguintes documentos: DIP TRANSPETRO/DTM/PROMEF 10/2015 de 22/7/2015 e seus anexos, e Correspondência TRANSPETRO/DTM/PROMEF 111/2015.

58. Não há para esses navios, a princípio, nenhum projeto para a retomada das construções, por parte da Transpetro.

59. Relativamente ao pagamento do adiantamento de 5%, realizado em cada contrato, a Estatal informa ter comunicado à Caixa Econômica Federal (CEF), em 23/7/2015, a rescisão contratual, requerendo o pagamento das importâncias afiançadas pelas Cartas de Fiança (14591, 14606, 14609, 14611, 14616, 14621, 14623, 14626), emitidas pela CEF.

60. A CEF pagou a fiança das Cartas 14621 e 14623, relativas aos cascos E1-011 e E1-012, nos valores de R\$ 8.311.903,71 e R\$ 8.183.759,46, respectivamente, em agosto de 2015. Não realizou, no entanto, o pagamento das demais Cartas de Fiança, no montante aproximado total de R\$ 54,8 milhões, sob a alegação de elas já terem sido baixadas, em decorrência da expiração de suas vigências.

61. Em virtude da recusa do pagamento pela CEF das Cartas de Fiança, em agosto de 2015, a Transpetro ingressa com ação judicial de Execução em face da CEF (Processo 010468564.2015.4.02.5101 – 19ª Vara Federal/RJ), com vistas a receber o valor das seis Cartas de Fiança remanescentes. Em 11/3/2016, o pedido da Transpetro foi provido, porém, a CEF recorreu ao Tribunal Regional Federal 2ª Região que, em 22/11/2016, acolheu o recurso. Por sua vez, em 21/3/2017, a Transpetro recorreu ao Superior Tribunal de Justiça, não havendo decisão do STJ até o momento (peça 33, p. 13/14).

Análise (Navios de Produto)

62. Conforme descrição acima, a Transpetro tem adotado as medidas cabíveis para a obtenção da indenização referente aos pagamentos aos contratos rescindidos com o Estaleiro, porém ainda não pagos pelo banco emissor das Cartas de Fiança, tendo inclusive ingressado com ação judicial ainda em 2015. Diante da judicialização da pendência, não se vislumbram maiores riscos em o TCU não continuar a acompanhar seu desfecho.

Estaleiro VARD Promar S.A.

63. Na planilha de 2015, havia sete navios pendentes de entrega, contratados junto ao Estaleiro VARD Promar S.A. Segundo atualização da Transpetro, três navios foram entregues ao longo de 2016 (contratos 4600007497, 4600007498 e 4600007499); dois tiveram suas datas de entrega repactuadas para 30/8/2017 e 30/5/2018, contratos 4600007500 e 4600007501). Os restantes dois foram rescindidos em 12/12/2015.

64. Os valores que a Transpetro havia já pago, em relação aos dois contratos rescindidos (cascos EP-07 e EP-08), equivalente a 5% do contrato, R\$ 8.252.166,00 e R\$ 7.977.922,00, respectivamente, foram pagos pelo Banco emissor das Cartas de Fiança (Banco Santander), em 27/9/2016 (peça 33, p. 12/13).

65. O Estaleiro ingressou com Ação Ordinária (Processo 0382638-87.2015.8.19.0001 – 36ª Vara Cível/RJ), arguindo o desequilíbrio econômico-financeiro, requerendo indenização da ordem de R\$ 330 milhões. Encontra-se ainda sem decisão de 1ª instância.

Análise

66. As informações prestadas pela Transpetro em relação aos contratos celebrados com o Estaleiro VARD Promar indicam terem sido equacionados os problemas, entrega de três navios, desde agosto de 2015, a repactuação do prazo de entrega de dois navios para os anos de 2017 e 2018, bem como o recebimento da indenização dos valores adiantados pelo Banco emissor das Cartas de Fiança, relativamente aos outros dois navios cujos contratos foram rescindidos.

67. A única pendência refere-se à ação judicial em que o Estaleiro alega quebra do equilíbrio econômico-financeiros dos contratos. Não se vislumbra, no entanto, riscos caso o TCU não inclua esse item de controle em processo apartado.

Estaleiro Rio Tietê Ltda.

68. Contratados com o Estaleiro Rio Tietê, segundo a planilha de 2015, havia 19 navios pendentes de entrega. Desses, três foram entregues (contratos 4600007396, 4600007397 e 4600007399), em 18/12/2015, 19/5/2016 e 7/11/2016, respectivamente. Os outros dezesseis contratos estavam em processo de rescisão contratual quando, em 8/11/2016, o Juízo Federal da 1ª

Vara Federal do RJ, atendendo a pedido do Ministério Público Federal, determinou a suspensão cautelar deles (peça 33, p. 10).

69. Segundo a Transpetro, ainda não ocorreu a citação dos réus, em virtude de o STJ não ter decidido sobre o conflito de competência suscitado entre os juízos da Vara Federal de Araçatuba e a do Rio de Janeiro.

Análise

70. Apesar de a pendência de navios junto ao Estaleiro Rio Tietê se apresentar grande, dezesseis navios, a questão já foi judicializada, não havendo maiores motivos para incluir o acompanhamento dessa pendência no processo apartado que se propõe instaurar.

Medidas Adotadas pelo BNDES para Receber os Valores em Atraso do Estaleiro Eisa Petro-Um

Histórico

71. Em complementação à proposta de verificar as medidas adotadas pela Transpetro para a retomada da construção dos navios contratados junto ao Estaleiro Eisa Petro-Um, o titular da 1ª Diretoria, ao propor a realização da presente inspeção, incluiu a verificação das medidas adotadas pelo BNDES em razão de ser o agente financiador desses contratos, tanto junto ao Estaleiro, quanto à Transpetro.

Análise

72. Durante a fase de execução da inspeção, constatou-se que os contratos de financiamento celebrados entre o BNDES e o Estaleiro Eisa Petro-Um tiveram seus vencimentos antecipados, em decorrência do pedido de recuperação judicial proposto pelo Estaleiro, ocorrido em 15/12/2015. Em consequência, o Banco se habilitou junto ao processo de Recuperação Judicial, com o intuito de ter seus créditos satisfeitos. Por fim, informa o Banco que o Plano de Recuperação Judicial está para ser votado pela Assembleia Geral de Credores, consoante descrito na Carta SUP/AIB 001/2017, de 7 de fevereiro de 2017 (peça 34, p. 20, itens 11 e 12).

73. Não havendo, pois, no momento, solução para a questão dos créditos do BNDES junto ao Estaleiro Eisa Petro-Um, julga-se pertinente propor que a SecexEstataisRJ avalie a conveniência e a oportunidade de criar processo apartado, para dar continuidade ao acompanhamento da pendência, a ser analisada em conjunto com a pendência da Transpetro com este mesmo Estaleiro.

3 CONCLUSÃO

74. A presente inspeção teve por objetivo esclarecer: a) as premissas utilizadas pela Transpetro no cálculo do impacto financeiro em decorrência dos atrasos na construção de navios no âmbito do Promef;

b) a aplicação de multas contratuais, decorrentes de atraso; c) soluções de continuidade que a Transpetro está buscando em função da rescisão contratual com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A. e da paralisação da construção de alguns navios no âmbito do Promef e d) as medidas que o BNDES vislumbra tomar para receber os valores em atraso do Estaleiro Eisa Petro-Um, referentes ao financiamento obtido junto ao FMM.

75. A dúvida em relação às premissas utilizadas pela Transpetro no cálculo do impacto financeiro em decorrência dos atrasos na construção de navios residia na interpretação que se deveria dar aos valores constantes da Tabela 2 do Ofício TP/PRES/GRC/CONF 001/2015 (peça 18), se se tratava da receita ou da margem operacional que a Estatal teria obtido por embarcação, por dia, em cada ano específico.

76. Dessa forma, a Transpetro confirma se tratar da receita operacional, e não da margem operacional conforme defendido na instrução anterior (peça 25). Isto indicou que os cálculos

apresentados na Tabela 4 do supracitado Ofício estão aparentemente corretos, conduzindo a perdas estimadas da ordem de US\$ 5 milhões (itens 12 a 17).

77. Considerando que os atrasos teriam gerado receitas à Transpetro decorrentes da aplicação de multas contratuais, solicitou-se demonstração que elas tinham sido efetivamente aplicadas. A Estatal atualiza as informações encaminhadas, reduzindo o montante total de multas aplicadas para cerca de US\$ 7,75 milhões. A divergência em relação ao valor anteriormente informado reside no fato de as multas sobre os navios *Marcílio Dias* e *José de Patrocínio* não estarem computadas, em virtude de ter havido transação extrajudicial (peça 33, p. 3), junto ao Estaleiro Atlântico Sul (itens 18 a 29).

78. Relativamente ao segundo ponto, a inspeção ampliou um pouco a preocupação para incluir, além das medidas adotadas pela Transpetro em relação aos navios EI-512, EI-513 e EI-514, contratados junto ao Estaleiro Eisa Petro-Um, solicitação à Estatal da atualização de todas as pendências no âmbito do Promef.

79. Assim, relativamente ao Estaleiro Atlântico Sul S.A., vislumbra-se que as pendências foram equacionadas. Dos dezesseis navios que estavam pendentes de entrega, dois foram entregues, sete foram reprogramados para serem recebidos ao longo dos anos de 2017, 2018 e 2019 e outros sete tiveram rescisão contratual amigável (itens 32 a 33).

80. As pendências com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A., três navios Panamax e oito navios de produtos, continuam, na maior parte, sem solução. A Transpetro vem envidando esforços para a retomada da construção dos três navios Panamax (EI-512, EI-513 e EI-514), não tendo, até a data desta inspeção, proposta viável de retomada. Um dos principais entraves se caracteriza pela recusa do Estaleiro em permitir que os navios saiam de suas instalações, possibilitando que um novo estaleiro seja contratado para o término de sua construção.

81. Esse impasse levou o BNDES a notificar a Transpetro para que esta apresente Plano de Retomada, que seja econômica e juridicamente viável, sob o risco de vencimento antecipado dos contratos de financiamento vinculados a construção desses navios (itens 36 a 56).

82. Sobre os oito contratos de navios de produtos contratados com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A., todos rescindidos, apenas dois tiveram a Carta de Fiança honrada pelo banco emissor (a CEF), sob o argumento de que as demais seis Cartas de Fiança tiveram suas exigências expiradas. Atualmente, a Transpetro e a CEF disputam judicialmente sobre esta interpretação, estando o caso já em sede de recurso especial ao Superior Tribunal de Justiça, desde 21/3/2017 (itens 57 a 62).

83. As pendências principais com o Estaleiro VARD Promar S.A. foram equacionadas. Dos sete navios pendentes de entrega, três foram entregues ao longo de 2016, dois tiveram suas datas de entrega repactuadas, para 30/8/2017 e 30/5/2018, e os restantes dois foram rescindidos em 12/12/2015.

84. Os valores que a Transpetro havia já pago, em relação aos dois contratos rescindidos, foram pagos pelo Banco emissor das Cartas de Fiança (Banco Santander), em 27/9/2016.

85. A única pendência consiste em ação judicial movida pelo Estaleiro, requerendo indenização da ordem de R\$ 330 milhões, com o argumento de quebra do equilíbrio econômico-financeiro, encontrando-se ainda sem decisão de 1ª instância (itens 63 a 67).

86. A pendência dos dezenove navios contratados junto ao Estaleiro Rio Tietê foi judicializada, a partir de pedido de Ministério Público Federal em que o Juízo Federal da 1ª Vara Federal do RJ determinou a suspensão cautelar de todos os contratos. Até o momento não teria ocorrido a citação dos réus, em virtude de o STJ não ter decidido sobre o conflito de competência suscitado entre os juízos da Vara Federal de Araçatuba e a do Rio de Janeiro (itens 68 a 70).

87. Sobre as medidas adotadas pelo BNDES para receber os recursos emprestados ao Estaleiro Eisa Petro-Um, para a construção de diversos navios, houve o vencimento antecipado dessas

dívidas, no momento em que o Estaleiro ingressou com pedido de recuperação judicial. O Banco aguarda a deliberação da Assembleia Geral de Credores, que decidirá sobre o Plano de Recuperação Judicial (itens 72 a 73).

88. Diante das considerações, julga-se pertinente que a SecexEstataisRJ avalie a conveniência e a oportunidade de acompanhar, em processo apartado, as medidas que estão sendo adotadas pela Transpetro, relativamente aos três navios Panamax (EI-512, EI-513 e EI-514), contratados junto ao Estaleiro Eisa Petro-Um S.A., considerando que já foram desembolsados pela Estatal montantes da ordem de R\$ 386 milhões, na construção destes navios. De igual modo, o acompanhamento deve incluir as ações do BNDES para o recebimento dos valores em atraso desse mesmo Estaleiro Eisa Petro-Um, em decorrência de contratos de financiamento.

4 PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

89. Ante todo o exposto, submetem-se os autos à consideração superior, propondo:

- a) considerar cumpridas as determinações contidas nos subitens 9.1.1 e 9.1.2 do Acórdão 1.884/2015 – TCU – Plenário, de relatoria do Ministro Vital do Rêgo, nos termos do item 32.5 da Portaria SEGECEX 27, de 19/10/2009;
 - b) determinar à Petrobras Transporte S.A. (Transpetro) que informe, em sua próxima prestação de contas, as medidas adotadas em face das pendências em relação à construção das embarcações EI-512, EI-513 e EI-514, contratadas junto ao Estaleiro Eisa Petro-Um S.A., considerando que o mesmo Estaleiro se encontra em recuperação judicial e que a Estatal já desembolsou cerca de R\$ 386 milhões para a sua construção;
 - c) determinar ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que informe, em sua próxima prestação de contas, as medidas adotadas em face das pendências em relação ao recebimento dos pagamentos oriundos dos Contratos de Financiamento celebrados com o Estaleiro Eisa Petro-Um S.A., no âmbito do Promef;
 - d) classificar as peças 33 e 34 deste Processo, bem como este Relatório e a Decisão que vier a ser proferida no grau de “sigiloso”, em atendimento ao disposto no art. 4º, §2º, da Resolução TCU 254/2013, conforme dispõe os art. 6º, III, e art. 25, da Lei 12.527/2011 c/c art. 5º, §§ 1º e 2º, do Decreto Federal 7.724/2012; e do art. 7º, II, da Lei nº 8.906/1994, com a redação da Lei nº11.767/2008 c/c art. 22 da Lei 12.527/2011; e
 - e) arquivar o presente processo, nos termos do art. 169, inciso V, do Regimento Interno/TCU.
- É o relatório.