

170V
2001



TRIBUNAL MARÍTIMO

~~DR. CRISTINA~~

PROCESSO N. 19489/2001
JUIZ(A) RELATOR(A): SERGIO CEZAR TOKEL
JUIZ(A) REVISOR(A): MARTA CRISTINA DE O. PADELHA
EXERCICACAO(CES): DETRORPAS XXXVI
DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20
LOCAL DO ACIDENTE: BACIA DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

Representado(s): _____

AUTUAÇÃO

Aos 09 de AGOSTO de dois mil e um

na Secretaria do Tribunal Marítimo autuo os presentes autos.

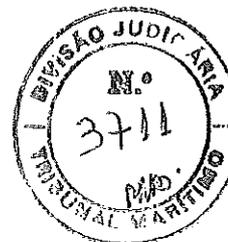
Do que fiz este termo.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FRIEDEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

S. B. S.

Diretor - Geral da Secretaria



CERTIDÃO

CERTIFICO que nesta data é iniciado o 14º volume do processo nº 19.489/2001 com suas fls. numeradas a partir do 3711 dos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 22 de setembro de 2003.

R.P.P.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS P. P. CURSÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



JUNTADA

Aos 22 de Setembro de 1903 em Secretária junto aos
Presentes autos Quarta Petição do DR. PEDRO
Calmon filho. — que adiante segue.
Do que para constar há-se este termo.

plano

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIROS GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel
DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489
Referente ao sinistro com a Plataforma --36

DEFIRO. JUNTE-SE.
EM 22/09/2003.


Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

OTONIEL SILVA REIS, representado no processo em referência, vem expor e requerer o seguinte:

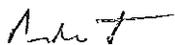
Atendendo ao requerido pelo Suplicante, V.E. houve por bem designar a data de 27/08/03 para a tomada de depoimento de David Sanders, conforme despacho de fls. 3508.

O advogado infra assinado, à época, diligenciou contatar a testemunha, não tendo sido possível a sua localização.

Vem assim o Suplicante requerer a desistência em relação à testemunha supra citada.

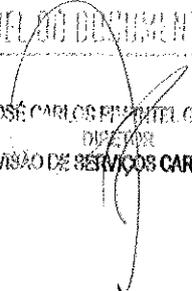
Pede Deferimento.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 2003

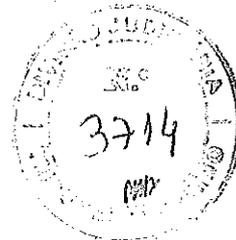


Pedro Calmon Filho
OAB-RJ 9142

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS FRAZÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel
DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489
Referente ao sinistro com a Plataforma P-36



DEFIRO. Junte-se.

EM 22/09/2003.


Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

PETROMECC e MARÍTIMA PETRÓLEO E ENGENHARIA LTDA, vem expor e requerer o seguinte:

Em sua petição de fls. 3069 requereu a oitiva de oito testemunhas, dentre as quais as seguintes, residentes no exterior:

Martin Pratt,
Andrew Teophanatos,
Project Manager da AMEC
Study Manager da AMEC.

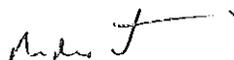
que pretendia trazer ao Tribunal, para serem ouvidos em audiência em data que viesse a ser marcada por V.E.

O advogado infra-assinado diligenciou contatar as testemunhas, não tendo logrado êxito.

Assim, não sendo possível apresentar as testemunhas supra citadas o Suplicante desiste da indicação.

Pede Deferimento.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 2003



Pedro Calmon Filho
OAB-RJ 9142

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel
DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489
Referente ao sinistro com a Plataforma -36



DETER. JUNTE-SE

EM 22/09/2003


Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR, representado no processo em referência, vem expor e requerer o seguinte:

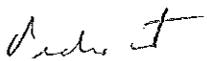
Atendendo ao requerido pelo Suplicante, V.E. houve por bem designar a data de 20/08/03 para a tomada de depoimento de ANDRÉS GOERCZINSKY, conforme despacho de fls. 3498.

O advogado infra assinado, à época, diligenciou contatar a testemunha, não tendo sido possível a sua localização.

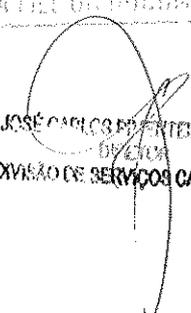
Vem, assim, o Suplicante requerer a desistência em relação à testemunha supra citada.

Pede Deferimento.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 2003


Pedro Calmon Filho
OAB-RJ 9142

CÓPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PEREIRA GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel
DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489
Referente ao sinistro com a Plataforma P-36

DEFIRO. JUNTE. SE

EM 22/09/2003

Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

GERMAN EFROMOVICH, representado no processo em referência, vem expor e requerer o seguinte:

Em sua petição de fls. 3067 requereu a oitiva de seis testemunhas, inclusive a do Sr. JOHN MCSTAY.

O advogado infra assinado diligenciou contatar a testemunha, para trazê-lo ao Tribunal, em data que viesse a ser designada por V.E., não obtendo êxito.

Vem, assim, o Suplicante requerer a desistência em relação à testemunha supra citada.

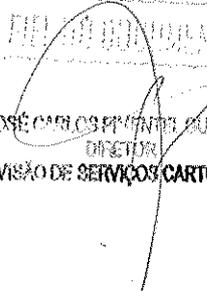
Pede Deferimento.

Rio de Janeiro, 17 de setembro de 2003



Pedro Calmon Filho
OAB-RJ 9142

E CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.


JOSÉ CARLOS PIMENTA BUSNÃ
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

3717
18/9
SECRETARIA

JUNTADA

Aos 22 de setembro de 2003 em Secretaria Junta nos
presentes autos RECURSOS DE JOSÉ CESAR MARTINS
PACHCO que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

DND

CÓPIA FIEL DO INSTRUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PRINTEZUSO
DETOUR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



Processo n.º 19.489/2001

Exmo Sr. Juiz Sergio Cezar Bokel,

Junta - cc.

em 22/09/03

Sergio Cezar Bokel
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

Em atenção ao ofício datado de 26 de agosto de 2003, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", venho informar que não compareci a este Tribunal Marítimo, no dia 03 de setembro de 2003, às 09h, para prestar depoimento nos autos do processo em epígrafe, em razão de me encontrar em viagem de trabalho, conforme comprova cópia da NOTA AO DSERV (documento interno da PETROBRAS) de 13.08.03, do passaporte e passagens aéreas no período de 22/08/2003 a 12/09/2003, todos anexos.

Sendo o que me cumpria esclarecer no momento, ponho-me à disposição para quaisquer dúvidas que se façam necessárias.

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 2003.

José Cesar Martins Pacheco

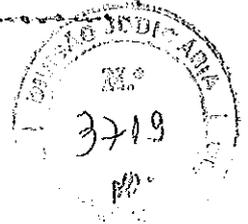
JOSÉ CESAR MARTINS PACHECO

CPF n.º 332.106.677-72

CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

CONTRA FÉ



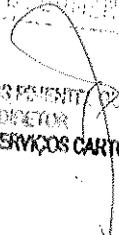
Processo nº 19.489/2001

NOTIFICAÇÃO

O JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Dr. SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na baía de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma da Lei, expede a presente NOTIFICAÇÃO, por ele assinada e subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, ao Sr. JOSÉ CÉSAR PACHECO, com endereço na Rua General Canabarro nº 500, 9º andar, Maracanã, Rio de Janeiro, RJ, Cep: 20.271-200, para comparecer a este Tribunal, sob as penas da Lei, no dia 03 de setembro de 2003, às 09h, a fim de prestar depoimento nos autos do processo supramencionado. **QUE SE CUMpra NA FORMA DA LEI.** Dado e passado na sede deste Tribunal, Avenida Alfred Agache s/nº, nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 26 de agosto de 2003. Eu, ANGELA CARNEVALE AD, Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA AD, Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PASINATO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÍAIAS



**PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS**



NOTA AO DSERV

Rio de Janeiro, 13.08.03

Assunto: Viagem ao Exterior

Em conformidade com as Atas D.E. 4.363, de 11.08.02, Item Único, Pauta nº 398 e D.E. 4.368, de 11.07.02, Item 6, Pauta nº 453, a PETROBRAS NETHERLANDS B.V. - PNBV contratou, em 23.07.02, a construção dos módulos de utilidades elétricas e não elétricas para a unidade de produção PETROBRAS 50, com a empresa Kvaerner Process Systems Asia Pacific Sdn. Bhd. (KVAERNER), que está executando os serviços de construção dos módulos em canteiros localizados em Niterói (Caximbau e CEC), no Rio de Janeiro.

Também de acordo com as decisões citadas no parágrafo anterior, a PETROBRAS NETHERLANDS B.V. - PNBV contratou, em 18.07.02, a conversão do Very Large Crude Carrier (VLCC) Felipe Camarão na unidade de produção do tipo FPSO (Floating, Production, Storage and Offloading) PETROBRAS 50, com a empresa Jurong Shipyard Pte. Ltd. (JURONG), que está executando os serviços de conversão do navio em seu estaleiro, localizado em Cingapura.

Está incluído no escopo da KVAERNER e da JURONG o fornecimento de diversos equipamentos principais da P-50, que estão sendo fabricados na Europa e na Ásia, destacando-se os seguintes:

Cópia Fiel do Documento Original

FORNECEDOR	EQUIPAMENTO	LOCAL DE EXECUÇÃO
Kvaerner Process System (KPS)	Projeto da primeira planta de remoção de sulfato para injeção de água nos poços.	Oslo - Noruega
Framo	Bombas de carga e lastro; Bombas de captação de água da Desaeradora.	Bergen - Noruega
Siemens	Projeto de detalhamento e construção dos painéis das RTUs.	Stavenger - Noruega
Maskin Klund	Construção do pacote de compressores e secadoras de ar comprimido.	Stavenger - Noruega

Handwritten initials
CASAR LUIZ PALAGI
Gerente Geral da Unidade de Negócios de Exploração e Produção do Rio de Janeiro
E&P/UN-RIO/RIO
Matrícula: 031709-0

DE LA FONTES GONDIM
Gerente Setorial de Planejamento e Controle para Implementação de Empreendimentos para Roncador
Matr. 012 369-9

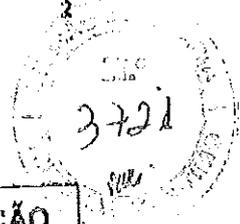
Luciano Melo
Ag. Adm. Gest.
Matr.: 016193-2

LUIZ FILIPE DA SILVA
Gerente Setorial de Serviços Administrativos (SAD)
Matr.: 008935-3

RICARDO ABI RAMIA
Gerente do Ativo de Produção de Albuçora Leste
Matr.: 032851-5
E&P/UN-RIO/ATP-ABL



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



FORNECEDOR	EQUIPAMENTO	LOCAL DE EXECUÇÃO
APV	Fabricação dos trocadores de calor a placa de resfriamento.	Kolding - Dinamarca
Elektrim	Fabricação de diversos vasos, tais como desaeradora e filtros do sistema de injeção.	Gdynia - Polônia
Magwen	Fabricação de válvulas de controle de processo.	Magdeburg - Alemanha
Kvaener Process System (KPS)	Construção e montagem da planta de remoção de sulfato.	Kuala Lumpur - Malásia

Dada a importância dos referidos equipamentos para a operação da P-50, considera-se recomendável uma visita a seus fornecedores por um grupo multidisciplinar, formado por representantes da ENGENHARIA e da E&P-SSE/UN-RIO diretamente envolvidos no projeto, para acompanhamento e verificação "in loco" de aspectos ligados ao cumprimento dos prazos e à qualidade dos serviços, visando evitar ou antecipar a solução de problemas que somente seriam detectados após o recebimento dos mesmos nos canteiros de construção.

Serão ainda realizadas reuniões com os diversos fabricantes para discussão de assuntos relativos a:

- Manuais de operação e manutenção;
- Treinamento;
- Plano de sobressalentes e comissionamento;
- Cumprimento da Norma NR-13, do Ministério do Trabalho;
- Forma de entrega da documentação final dos equipamentos.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CÉSAR MARTINS PACHECO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Após a visita aos fabricantes, está também prevista a viagem do grupo à Cingapura, para participar de reuniões com a equipe local de fiscalização da obra de conversão da P-50.

O profissional indicado pela ENGENHARIA é o Engenheiro de Equipamentos Sênior José César Martins Pacheco, matrícula 010.335-1, Gerente Setorial de Construção e Montagem, lotado na ENGENHARIA/IEEPT/IERO, que vem atuando como representante da PNBV junto à KVAENER, no canteiro de construção dos módulos de utilidades elétricas e não elétricas da P-50.

JOSÉ CÉSAR MARTINS PACHECO
Gerente Setorial de Construção e Montagem
de Equipamento e Produção de Energia Elétrica
E&P/UN-RIO/GG
Matrícula: 031709-0

Luiz Filipe da Silva
Ass. Adm. Inst.
Matr.: 016193-2

LUIZ FILIPE DA SILVA
Gerente Setorial de
Serviços Administrativos (EAO)
Matr.: 008936-3

RICARDO ABRAHAMA
Gerente de Apoio de Produção
de Alubacora Leste
Matr.: 032851-5
E&P/UN-RIO/ATP-ABL



PETROLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



Os profissionais indicados pela E&P-SSE/UN-RIO para esta viagem são:

- O Engenheiro de Equipamentos Pleno Antonio Carlos Bordallo de Figueiredo, matrícula 135.499-7, Gerente Setorial da Plataforma P-50, lotado na E&P-SSE/UN-RIO/ATP-ABL/OP-P-50, responsável pela coordenação técnica da equipe da E&P no projeto da P-50. Terá o papel de analisar a documentação referente a manuais de manutenção, sobressalentes e treinamento de pessoal, além de analisar o formato da documentação a ser recebida dos fabricantes;
- O Químico de Petróleo Pleno Wilson Herminio Tavares, matrícula 033.238-1, lotado na E&P-SSE/UN-RIO/ATP-ABL/ISUP, especialista em sistemas de tratamento e injeção de água da E&P-SSE/UN-RIO, que vem acompanhando o processo de aprovação de documentos de todo o projeto de utilidades não elétricas da P-50. Participará de forma efetiva na viagem, analisando a documentação e obtendo diretamente dos fabricantes os esclarecimentos e ações corretivas necessárias.

Considerando os diversos deslocamentos necessários para cumprimento dos objetivos da viagem, tanto locais quanto entre as cidades visitadas, bem como para otimização dos tempos despendidos nestas movimentações, está sendo incluída provisão de recursos para pagamento, mediante prestação de contas, de despesas de locomoção durante o período da viagem, incluindo aluguel de veículo a ser compartilhado pelos três participantes, quando necessário.

Conforme AVP's nº 097386, 097396 e 097397, anexas, listamos a seguir as despesas decorrentes da viagem no exterior, no período de 23.08.03 a 12.09.03, estimadas no valor total de R\$ 129.330,38.

a) Engenheiro de Equipamentos Sênior José César Martins Pacheco, matrícula 010.335-1 (AVP nº 097386):

DISCRIMINAÇÃO	US\$	R\$
2 percursos no país	32,41	98,00
21 diárias a US\$ 233,00 (23.08.03 a 12.09.03)	4.893,00	14.794,96
Passagem aérea - classes econômica/executiva (Obs. 1)	8.717,00	26.357,59
Despesas de transporte (sujeitas a prestação de contas)	800,00	2.418,96
Seguro	46,00	139,09
TOTAL	14.488,41	43.808,60

b) Engenheiro de Equipamentos Pleno Antonio Carlos Bordallo de Figueiredo, matrícula 135.499-7 (AVP nº 097396):

DISCRIMINAÇÃO	US\$	R\$
2 percursos no país	32,41	98,00
21 diárias a US\$ 233,00 (23.08.03 a 12.09.03)	4.893,00	14.794,96
Passagem aérea - classes econômica/executiva (Obs. 1)	8.717,00	26.357,59
Despesas de transporte (sujeitas a prestação de contas)	800,00	2.418,96
Seguro	46,00	139,09
TOTAL	14.488,41	43.808,80

CESAR LYN PACHCO
Gerente Geral de Utilidades de Ref. de
na Exatidão e Precisão de Ref. de
E&P/UN-RIO/OP
Matrícula: 031705-0

Luciano Melo
Mag. Administ.
Matr.: 016193-2

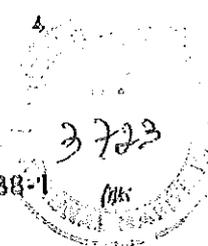
LUIZ FLAVIO DA SILVA
Gerente Setorial de
Serviços Administrativos (SAC)
Matr.: 006955-3

RICARDO ARAÚJO RAMAIA
Gerente de Atividade de Produção
de Alumina Leste
Matr.: 032851-5
E&P/UN-RIO/ATP-ABL

JOSÉ CARLOS BORDALLO DE FIGUEIREDO
Gerente Setorial de Equipamentos
Matr.: 135.499-7
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



e) Químico de Petróleo Pleno Wilson Herminio Tavares, matrícula 033.238-1 (AVP nº 097396):

DISCRIMINAÇÃO	US\$	R\$
2 percursos no país	32,41	98,00
21 diárias a US\$ 200,00 (23.08.03 a 12.09.03)	4.200,00	12.699,54
Passagem aérea -- classes econômica/executiva (Obs. 1)	8.717,00	26.357,59
Despesas de transporte (sujeitas a prestação de contas)	800,00	2.418,96
Seguro	46,00	139,09
TOTAL	13.795,41	41.713,18

Obs: 1) Por indisponibilidade de bilhetes na classe econômica no período da viagem para o trecho Rio/Oslo, o mesmo será emitido na classe executiva;
2) US\$ 1,00 = R\$ 3,0237 (taxa de conversão em 13.08.03)

Atenciosamente,

Sup. Exec. de
Pedro José Barusco Filho
Gerente Executivo
ENGENHARIA

C.C.: ENGENHARIA/IEEPT/IERO, ENGENHARIA/SL/SAD, UN-RIO/ATP-ABL

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA CUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

Cesar Luiz Palagi
CESAR LUIZ PALAGI
Gerente Geral da Unidade de Negócios de Exploração e Produção do Rio de Janeiro E&P/UN-RIO/IGG Matr.: 031709-0

Cesar Luiz Palagi
CESAR LUIZ PALAGI
Gerente Geral da Unidade de Negócios de Exploração e Produção do Rio de Janeiro E&P/UN-RIO/IGG Matr.: 031709-0

Jorge Luiz Zelada
JORGE LUIZ ZELADA
Gerente Geral de Implementação de Empreendimentos para E&P de Transporte Marítimo Matr.: 013.769-2

Ricardo Abi Ramia
RICARDO ABI RAMIA
Gerente do Ativo de Produção de Albacora Leste Matr.: 032851-5 E&P/UN-RIO/ATP-ABL

Luciano Melo
Luciano Melo
Adm. Matr.: 010103-2

Luiz Felipe da Silva
LUIZ FELIPE DA SILVA
Gerente Geral de Serviços Administrativos (SAD) Matr.: 008935-3

54R401

AUTORIZACAO DE VIAGENS E MISSAO AO EXTERIOR

13.08.2003

NUMERO E DATA DA ATA DA DIRETORIA EXECUTIVA: /
ORGAO: 570 - ENGENHARIA NUM.AVP: 097386

EMISSAO: 13.08.2003

NUM. RPD: 570 4 0469 03 2
INST. DE ENSINO:

MISSAO/VIAGEM: < X > - PDRHE: < >
VALOR INSCRICAO: 0,00

MATR./CPF: 103351 / 33210667772 CPF:

MOEDA:

NOME: JOSE C M PACHECO

LOTACAO: IMP.EMP.RO TEL.RESID.: 38747527 DT.NASC. 09.02.1950

INIC. PRORROG
< X > < >

ULTIMO AFASTAMENTO:

PERIODO: 22.08.2003 - 13.09.2003 DESTINO FINAL: CINGAPURA CIDADE:

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

CLASSE DA PASSAGEM: EXECUTIVA

JOSE CARLOS FERREIRA CUSMAO
DIRETOR
DIVISAO DE SERVICOS CARTORIAS

CBI	CAC	CAD	OTC	OTD	UNIDADE	PROG.	PROJETO
846	G0845	G9816	X7025	X7025	P12162		

OBJETIVO: ACOMPANHAMENTO DA FABRICACAO DE EQUIPAMENTOS DA P-50
JUSTIFICATIVA:

INFORMACOES DA VIAGEM

816-3631 ELISANGELA

TAXA DE CONVERSAO EM: 13.08.2003 - 3,0237

MOEDA NACIONAL ----- < DESPESAS > ----- MOEDA ESTRANGEIRA

DIARIAS (a) R\$: 0,00	DIARIAS (e) ... US\$: 4.893,00
PERCURSOS (b) R\$: 98,00	ADIANT. OUTROS. (f) ... US\$: 800,00
ADIANTAMENTOS (c) R\$: 0,00	ADIANT. HOTEL.. (g) ... US\$: 0,00
HOTEL NO PAIS (d) R\$: 0,00	PASSAGENS (h) ... US\$: 8.717,00
	SEGURO (i) ... US\$: 46,00

VALOR RECEBER (e+f+g) US\$: 5.693,00

TOTAL (a+b+c+d) R\$: 98,00 TOTAL (e+f+g+h+i) ... US\$: 14.456,00

MOEDA NACIONAL (j) R\$: 43.808,60 MOEDA ESTRANGEIRA (K) US\$: 14.488,41

(j)-Todos os custos da viagem, em Moeda Nacional, somados aos custos da viagem em Moeda Estrangeira convertidos para Moeda Nacional.

(k)-Todos os custos da viagem, em Moeda Estrangeira, somados aos custos da viagem em Moeda Nacional convertidos para Moeda Estrangeira.

ASSINATURA S-----
GERENTE IMEDIATO-----DIR. GER. GERENTE EXEC.-----PRESIDENTE DIR. DA AREA

JOSE ANTONIO GALARZA
Gerente para Implementação
de Empreendimentos para
Rancador
Matr.: 013.919-9

Pedro José Barusco Filho
Gerente Executivo de Engenharia
Matr.: 012.849-8

LUIZ FLAVIA DA SILVA
Gerente Gestor de
Serviços Administrativos (SAD)
Matr.: 008835-3

RICARDO ABL RAMIA
Gerente por Ativo de Produção
de Alpacora Leste
Matr.: 032851-5
E&P/UN-RIO/ATP-ABL

CESAR LUIZ PALAGI
Gerente Gestor da Unidade de Negociação
de Exploração e Produção de Rio de Janeiro
E&P/UN-RIO/IGG
Matrícula: 031709-0

Luiziano Melo
Ass. Administr.
Matr.: 016193-2

Virtually There - Itinerary - By Travel Category



3725
11/2

Members Privacy Policy Help

HOME ITINERARY MOBILE SERVICES DESTINATION SERVICES

Language: English

Time displayed in: 12 Hour (6:00p)

- View in date order
- eTicket receipt
- invoice

Mobile Services

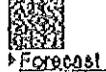
- Add to calendar
- BlackBerry™ handheld
- Download to handheld
- Flight notification
- Web phone access
- Wireless handheld

Travel Alerts

- Travel Alerts and Information
- Answers to frequently asked questions

Weather

RIO JANEIRO GIG, BRAZIL
84F / 18C
Mostly Cloudy



Forecast

PARIS DE GAULLE, FRANCE
82F / 28C
Clear



Forecast

OSLO, NORWAY
60F / 16C
Rain



Forecast

MOLDE, NORWAY
64F / 18C
Mostly Cloudy



Forecast

Itinerary
JOSEMR PACHECO
Reservation code: EUFSVK

- E-mail this itinerary
- View printable version
- Download to handheld
- Add to calendar

Newsletter
SIGN UP NOW
for travel e-newsletters and special offers from Virtually There partners.

FLIGHTS Notify me of flight changes

Fri, Aug 22-Sat, Aug 23: AIR FRANCE, AF 0441

From: RIO JANEIRO GIG, BRAZIL (GIG) Departs: 10:15pm

Departure Terminal: TERMINAL 1 Gate: Check for latest information

To: PARIS DE GAULLE, FRANCE (CDG) Arrives: 2:20pm

Arrival AEROGARE 2 Terminal: TERMINAL C

Class: Business Seat: Check-In Required

Status: Confirmed Confirmation: Y12W7F

Meal: Meal, Breakfast Smoking: No

Aircraft: AIRBUS A340 JET Mileage: 5700

Flight Time: 11 hours and 5 minutes
Verify flight times prior to departure

Sat, Aug 23: AIR FRANCE, AF 1274

From: PARIS DE GAULLE, FRANCE (CDG) Departs: 7:05pm

Departure Terminal: AEROGARE 2 Gate: Check for latest information

Terminal: TERMINAL D Arrives: 9:25pm

To: OSLO, NORWAY (OSL)

Class: Business Seat: Check-In Required

Status: Confirmed Confirmation: Y12W7F

Meal: Meal Smoking: No

Aircraft: BOEING 737-500 JET Mileage: 855

Flight Time: 2 hours and 20 minutes
Verify flight times prior to departure

Tue, Aug 26: BRAATHENS ASA, BU 0162

From: OSLO, Departs: 8:30am

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS DE FREITAS CUSMEO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Virtually There - Itinerary - By Travel Category

BERGEN, NORWAY
60F / 16C
Mostly Cloudy



Forecast

STAVANGER,
NORWAY
60F / 16C
Showers



Forecast

COPENHAGEN,
DENMARK
77F / 25C
Clear



Forecast

GDANSK, POLAND
75F / 24C
Clear



Forecast

FRANKFURT,
GERMANY
91F / 33C
Clear



Forecast

HANOVER,
GERMANY
Not Available



Forecast

SINGAPORE,
SINGAPORE
77F / 25C
Partly Cloudy



Forecast

Driving Directions
Get driving directions
Find a map

- Destination Info
- ▶ [RIO JANEIRO GIG. BRAZIL](#)
 - ▶ [PARIS DE GAULLE. FRANCE](#)
 - ▶ [OSLO, NORWAY](#)
 - ▶ [MOLDE, NORWAY](#)
 - ▶ [BERGEN, NORWAY](#)
 - ▶ [STAVANGER, NORWAY](#)

NORWAY (OSL)
map

To: MOLDE,
NORWAY (MOL)
map

Class: Business Ex Norway

Status: Confirmed

Meal:

Aircraft: BOEING 737-700 JET

Flight 55 minutes
Time:

Verify flight times prior to departure

Tue, Aug 26: BRAATHENS ASA, BU 4240
Operated by SCANDINAVIAN AIRLINES

From: MOLDE,
NORWAY (MOL)
map

To: BERGEN,
NORWAY (BGO)
map

Class: Business Ex Norway

Status: Confirmed

Meal:

Aircraft: FOKKER 60
TURBOPROP

Flight 1 hours and 0
Time: minutes

Verify flight times prior to departure

Thu, Aug 28: BRAATHENS ASA, BU 0336

From: BERGEN,
NORWAY (BGO)
map

To: STAVANGER,
NORWAY (SVG)
map

Class: Business Ex Norway

Status: Confirmed

Meal:

Aircraft: BOEING 737-700 JET

Flight 35 minutes
Time:

Verify flight times prior to departure

Sat, Aug 30: SCANDINAVIAN AIRLINES, SK 1869

From: STAVANGER,
NORWAY (SVG)
map

Gate: [Check for latest information](#)

Arrives: 9:25am

Seat: Check-In
Required

Confirmation: ED2T1

Smoking: No

Mileage: 219

Departs: 7:45pm

Gate: [Check for latest information](#)

Arrives: 8:45pm

Seat: Check-In
Required

Confirmation: ED2T1

Smoking: No

Mileage: 182

Departs: 10:55am

Gate: [Check for latest information](#)

Arrives: 11:30am

Seat: Check-In
Required

Confirmation: ED2T1

Smoking: No

Mileage: 99

Departs: 12:15pm

Gate: [Check for latest information](#)

3726
feb

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS AUGUSTO OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Virtually There - Itinerary - By Travel Category

- ▶ COPENHAGEN, DENMARK
- ▶ GDANSK, POLAND
- ▶ FRANKFURT, GERMANY
- ▶ HANOVER, GERMANY
- ▶ SINGAPORE, SINGAPORE

Shop & Book

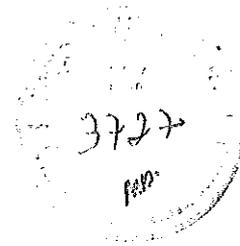
- ▶ Accommodations
- ▶ Attractions
- ▶ Events/theatre tickets
- ▶ Tours
- ▶ Sedans/limos

To: COPENHAGEN, DENMARK (CPH)
 Arrives: 1:30pm
 map
 Arrival TERMINAL 3
 Terminal:
 Class: Business Seat: Check-In Required
 Status: Confirmed Confirmation: ED2TI
 Meal: Refreshment Smoking: No
 Aircraft: BOEING 737 JET Mileage: 346
 Flight 1 hours and 16
 Time: minutes
 Verify flight times prior to departure

Tue, Sep 2: SCANDINAVIAN AIRLINES, SK 0755
 From: COPENHAGEN, DENMARK (CPH)
 Departure TERMINAL 3
 Terminal:
 Gate: Check for latest information
 Arrives: 11:30am
 map
 To: GDANSK, POLAND (GDN)
 Class: Business Seat: Check-In Required
 Status: Confirmed Confirmation: EDZTI
 Meal: Refreshment Smoking: No
 Aircraft: DEHAVILLAND DASH 8-400 TURBOPROP Mileage: 260
 Flight Time: 1 hours and 0
 minutes
 Verify flight times prior to departure

Thu, Sep 4: LUFTHANSA, LH 6969
 Operated by LOT POLISH AIRLINES
 From: GDANSK, POLAND (GDN)
 Departure TERMINAL 1
 Terminal:
 Gate: Check for latest information
 Arrives: 10:00am
 map
 To: FRANKFURT, GERMANY (FRA)
 Class: Business Seat: Check-In Required
 Status: Confirmed Confirmation: YLW7F
 Meal: Refreshment Smoking: No
 Aircraft: ERJ-145 JET Mileage: 621
 Flight 1 hours and 45
 Time: minutes
 Verify flight times prior to departure

Thu, Sep 4: LUFTHANSA, LH 0168
 From: FRANKFURT, GERMANY (FRA)
 Departure TERMINAL 1
 Terminal:
 Gate: Check for latest information
 Arrives: 1:20pm



1. COPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERRELL GUSMÃO
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

ADWR

Virtually There - Itinerary - By Travel Category

Information

To: HANOVER,
GERMANY (HAJ)

Arrives: 2:10pm

map

Class: Business

Seat: Check-In
Required

Status: Confirmed

Confirmation: Y12W7F

Meal: Refreshment

Smoking: No

Aircraft: BOEING 737 JET

Mileage: 173

Flight Time: 50 minutes

Verify flight times prior to departure

Sat, Sep 6: LUFTHANSA, LH 0037

From: HANOVER,
GERMANY (HAJ)

Departs: 10:05am

map

Gate: Check for
latest
Information

To: FRANKFURT,
GERMANY (FRA)

Arrives: 11:05am

map

Arrival TERMINAL 1
Terminal:

Class: Business

Seat: Check-In
Required

Status: Confirmed

Confirmation: Y12W7F

Meal: Refreshment

Smoking: No

Aircraft: BOEING 737 JET

Mileage: 17E

Flight 1 hours and 0
Time: minutes

Verify flight times prior to departure

Sat, Sep 6-Sun, Sep 7: SINGAPORE AIRLINES, SQ 0026

From: FRANKFURT,
GERMANY (FRA)

Departs: 12:36pm

map

Departure TERMINAL 1
Terminal:

Gate: Check for
latest
Information

To: SINGAPORE,
SINGAPORE (SIN)

Arrives: 6:35am

map

Arrival TERMINAL 2
Terminal:

Class: First

Seat: Check-In
Required

Status: Confirmed

Confirmation: JLWKQD

Meal: Meal

Smoking: No

Aircraft: BOEING 747 JET

Mileage: 6337

Flight 12 hours and 0
Time: minutes

Verify flight times prior to departure

Fri, Sep 12: SINGAPORE AIRLINES, SQ 0326

From: SINGAPORE,
SINGAPORE (SIN)

Departs: 12:30pm

map

Departure TERMINAL 2
Terminal:

Gate: Check for
latest
Information

3728
MP

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FRYZATEL GUSMÃO
DEFEITOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Virtually There - Itinerary - By Travel Category

To: FRANKFURT, GERMANY (FRA)

Arrives: 7:10pm

Arrival TERMINAL 1 Terminal:

Class: Business

Seat: Check-In Required

Status: Confirmed

Confirmation: JLWKGQ

Meal: Meal

Smoking: No

Aircraft: BOEING 777 JET

Mileage: 6387

Flight 12 hours and 40 minutes

Verify flight times prior to departure

Fri, Sep 12-Sat, Sep 13: VARIG AIRLINES, RG 8745

From: FRANKFURT, GERMANY (FRA)

Departs: 10:30pm

Departure TERMINAL 1 Terminal:

Gate: Check for latest information

To: RIO JANEIRO GIG, BRAZIL (GIG)

Arrives: 5:50am

Arrival TERMINAL 2, Terminal:

Class: Business

Seat: Check-In Required

Status: Confirmed

Confirmation: Y12W7F

Meal: Meal

Smoking: No

Aircraft: BOEING 767 JET

Mileage: 5948

Flight Time: 12 hours and 20 minutes

Verify flight times prior to departure

CAR

[Book a car](#)

NO CAR BOOKING FOUND

HOTEL & LODGING

[Book a hotel](#)

NO HOTEL BOOKING FOUND

OTHER

Mon, Dec 15:

City: RIO DE JANEIRO, BRAZIL (RIO)

Status: Confirmed

Information: KONTIK LHE DESEJA UMA BOA VIAGEM

ARRANGER REMARKS

Notes: VIAJAR BEM EH VIAJAR COM A KONTIK
SERA EMITIDO SOMENTE NA MENOR TARIFA CASO
NAO CONCORDE
SOLICITE AUTORIZACAO AO SEU GERENTE
EXECUTIVO
TARIFA US 8.617.00 TAXA US 100.00\$8ARI

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA GUIMARÃES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

REPÚBLICA FEDERATIVA
DO
BRASIL



ESTE PASSAPORTE CONTÉM 32 PÁGINAS NUMERADAS
CE PASSEPORT CONTIENT 32 PAGES NUMÉROTÉES
THIS PASSPORT CONTAINS 32 NUMBERED PAGES

ESTE DOCUMENTO PERTENCE A
CE DOCUMENT APPARTIENT À LA
THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
N.º 3730

SÓ É VÁLIDO COM A ASSINATURA OU IMPRESSÃO DIGITAL DO TITULAR
Non-valable sans la signature ou l'empreinte digitale du titulaire
Not valid without the bearer's signature or fingerprint

Jose Carlos Martins Penteado

Os endereços do titular estão na página 32
Voir les adresses du titulaire en page 32
See information on the bearer's addresses on page 32



Roga-se às autoridades estrangeiras que prestem ao titular deste
passaporte auxílio e assistência em caso de necessidade

Les Autorités des Etats étrangers sont priées de bien vouloir prêter
au titulaire de ce passeport aide et assistance au besoin

Foreign authorities are requested to afford the bearer such assistance
and protection as may be necessary

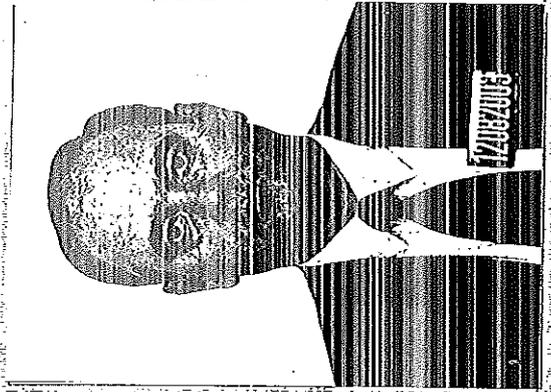
É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS EDENILSON
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

NACIONALIDADE BRASILEIRA - NATIONALITE BRÉSILIENNE - BRAZILIAN CITIZEN

Nome Name	JOSE CESAR MARTINS PACHECO
Sexo Sex	MASCULINO
Lugar e data do nascimento Place and date of birth	RIO DE JANEIRO/RJ 09/FEVEREIRO/1950
Filiação Name of parents Father's and mother's name	ANTONIO JOAQUIM RODRIGUES E MARIA JOSE MARTINS PACHECO
Repatriado expedido - Délivré par - Issued by POLÍCIA FEDERAL AFRONTUAS E DE FRONTIERAS - S/S RIO DE JANEIRO - RJ	Válida até - Valable jusqu'à - Valid until 12 AGO 2003 Data da expedição - Délivré le - Issued on 13 AGO 2003

2



[Signature]
 Bat. Antonio Carlos Renzler Fraga
 Agente de Polícia Federal - Especial
 Mat. 2.431.138

Nome e cargo do funcionário cujo concedeu
 Nom et queira de l'agent expediteur
 Name and function of the issuing authority

3731
[Handwritten initials]

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Signature]
 JOSÉ CARLOS FERREIRA GUSMÃO
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

FILHOS - ENFANTS - CHILDREN

1	Nome - Nom - Name _____	Sexo - Sexe - Sex _____
	Idade - Age - Age _____	
2	Nome - Nom - Name _____	Sexo - Sexe - Sex _____
	Idade - Age - Age _____	
3	Nome - Nom - Name _____	Sexo - Sexe - Sex _____
	Idade - Age - Age _____	
4	Nome - Nom - Name _____	Sexo - Sexe - Sex _____
	Idade - Age - Age _____	
5	Nome - Nom - Name _____	Sexo - Sexe - Sex _____
	Idade - Age - Age _____	

4

Este passaporte é válido para
Ce passeport est valable pour
This passport is valid for
**VOBOS OS PAISES COM OS QUAIS
DIPLOMÁTICAS**

Condições especiais de saúde - Conditions de santé - Health conditions

3732
RUE.

5

JOSÉ CARLOS FERNANDES CASIMIRO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Para as autoridades brasileiras
 Réservé aux autorités brésiliennes
 For the use of Brazilian authorities

6

N
 23.08.03 15 3733
 GARDERMØEN
 F 014

DK
 02.09.03 17
 KØBENHAVN
 F 039

GDAŃSK
 02.09.03
 SG

80651
 02.09.03
 GDAŃSK
 SG

VISTOS - VISAS

7

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Duarte Lima
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

04.09.03 01

FRANKFURT/MAIN
F 064

06.09.03 01
FRANKFURT/MAIN
F 117

MALAYSIA IMMIGRATION
KOMPLEKS SULTAN ABU BAKAR,
TG. KUPANG
SOCIAL/BUSINESS VISIT PASS
Reg. 11, Imm. Regs., 63
10 SEP 2003
Permitted to enter and remain
in West Malaysia and Sabah
for THREE MONTHS from the
date shown above.

11 SEP 2003
KELUARAN
MALAYSIA
IMMIGRATION
KUPANG

11 SEP 2003
FRANKFURT/MAIN
F 016

07 SEP 2003
Subject to Immigration Regulations and
VISTOS - VISAS
PERMITTED TO
REMAIN IN SINGAPORE
FOR THIRTY DAYS FOR
SOCIAL VISIT ONLY FROM
DATE SHOWN ABOVE.

12 SEP 2003
VISTOS - VISAS

IMMIGRATION SINGAPORE
VISTOS
Subject to Reg. 12 (7)
Immigration Regulations
11 SEP 2003
PERMITTED TO ENTER AND
REMAIN IN SINGAPORE
FOR FOURTEEN DAYS FOR
SOCIAL VISIT ONLY FROM
DATE SHOWN ABOVE.

3734
PAP

VISTOS - VISAS

9

E COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIRES GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

ARIG AIRLINES

0429153210102/03/04/05

03

ETROBRAS ORG 570/97614 1USD

DATA DE EMISSÃO

RITORIO SITE

KONTIK BR RIO

30 JOBEL

21AUG03

AA/EUFSVK 103

PSBR CPN

ACHRICO/JOSEMR

BSP - BR

RIO DE JANEIR BR

57512862

NÃO V	NO PASSAGEIRO	TRANSP.	VÔO	CL.	DATA	HORA	RES	BASE TAR FARE	VOLUME	PESO	NÃO REG. ST.	VOLUME	PESO	NÃO REG. ST.	VOLUME	PESO	NÃO REG. ST.
PARA	JANEIRO GIG	RG	8752	C	22AUG	2000	01	ZHTRG									
DE	LONDON HEATHROW	BA	768	C	23AUG	1620	01	YR									
PARA	LO	BU	152	C	26AUG	0830	01	YR									
DE	MOLDE	BU	4240	C	26AUG	1945	01	YR									
PARA	BERGEN																

CÁLCULO DA TARIFA		SACI/SEM REG. ST.		VOLUME		PESO		NÃO REG. ST.		VOLUME		PESO		NÃO REG. ST.		VOLUME		PESO	
30	8674.00	RG	X/LON	06.00	BA	OEL	BU	X/MOL	BU	BGO	BU	SVG	EK	CPH	SK	GD			
31	26056.69	LH	X/FRA	LH	HAI	LH	X/FRA	SO	SIN	5M2559.90	YR	SO	X/FRA	06.00					
32	125.00	BREN	ROE1.00	SITI	XT90.10	YR44.43	OB104.42	N33.79	DR46.86	Z024.03	X								

30 8674.00 31 26056.69 32 125.00
 30 04YCN26.36 DE 54.26 RD 66.92 PA 36.04 SC
 527.21 XT CASH

126738.9
 0011/
 3610971041

COUPON CÓDIGO DA AEREA FÓRMULARIO E N. DE SÉRIE CHEQUE
 0429153210102 1 0

NÃO GRAMPEE OU ESCREVA NESTA ÁREA BRANCA

Saídas de Outros Estados sob Consulta

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA RUSMÃO
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

VARIAC AIRLINES

0429153210102/03/04/05

03

PETROBRAS ORC 570/97614 IUSD

RIO RIO SIT

KONTIK BR RIO
PSGR CPN
RIO DE JANSIR BR
57512862

034001
NOME DO PASSEIRO (INTRANSFERIVEL)
PACHECO/JOSEMR

21AUG03
BSP - BR

NO. INI	TIPO DE PASSAGEM	TRANSP	VOO	CL	DATA	HORA	RES	BASE TARIFARIA	VALOR A PARTIR DE	VALOR ITC	FRANQUEIA
01	GEN	BU	336	C	28AUG	1055	01 YR		28AUG	28AUG	PC
01	STAVANGER	SK	1869	C	30AUG	1215	01 YR		30AUG	30AUG	PC
01	COPENHAGEN	SK	755	C	02SEP	1030	01 YR		02SEP	02SEP	PC
01	DANSK	LH	6959	C	04SEP	0815	01 YR		04SEP	04SEP	PC
01	FRANKFURT										

CÁLCULO DA TARIFA
 USD 8574,00 RIO RC X/LON 06,00 BA OSL BU X/MOL DU BGO BU SVG SK CPH SK GD
 3RL25056,69 N LH X/FRA LH HAJ LH X/FRA SO SIN SM2559,90YR SO X/FRA 06,00R
 125,00BI END ROE1,00 SITI XT90,10YR44,430B104,42ZM33,79DK46,86Z024,03X
 30,04YR76,36DE54,26RD66,92RA36,04SG

527,21X7 CASH
 CUPOM CÓDIGO CL AÉREA FORMULÁRIO E NÚMERO SÉRIE CHEQUE EMISSÃO ORIGINAL CÓD. APR. CÓDIGO DA EXCURSÃO
 0011/ 042 9153210103 2 0 NB

Saídas de Outros Estados sob Consulta

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 JOSE CARLOS PEREIRA ASSIS
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

ETROBRAS ORG: 570/97614 IUSD
 040971
 CHECO/JOSEMR
 21AUG03
 BSP - BR
 ORIGEM/DESTINO
 RIO RIO
 SIT: KONTIK BR RIO
 AA/EUFSVK 10
 03
 PSOR CPN 0661
 RIO DE JANEIR: BR
 57512862

AO VÁLIDO COMO PASSAGEM	TRANSP.	VÓO	CL.	DATA	HORA	FES.	BASE TARIFARIA	VÁLIDA PARTIR DE	VÁLIDA ATÉ	FRANQUEIA
FRANKFORT	LH	158	C	04SEI	1320	01	YR	04SEI	04SEI	PC
HAMBURG	LH	37	C	06SEI	1005	01	YR	06SEI	06SEI	PC
FRANKFORT	8Q	25	A	06SEI	1235	01	F	06SEI	06SEI	PC
SINGAPORE	8Q	326	C	12SEI	1230	01	CR	06SEI	06SEI	PC
FRANKFORT				12SEI	1230	01	CR	12SEI	12SEI	PC

CÁLCULO DA TARIFA
 D 8674.00 RIO RG X/LON 06.00 BA OSL BU X/MOL BU BGO BU SVG SK CPH SK GD
 L26056.69 N LH X/FRA LH HAJ LH X/FRA SQ SIN 5M2559.90 YR SQ X/FRA 06.00 R
 125.00 BEND ROE1.00 SITI XT90.10 YR 44.430 B104.422 N33.79 DK 46.862 024.03 K
 30.04 YC 26.36 DE 54.26 RD 66.92 RA 36.04 9C
 527.21 XT CASH

L26738.94
 3011/
 3610971041
 CUPOM CÓDIGO CIA AÉREA
 FORMULÁRIO E NDE SÉRIE
 CHEQUE
 EV. SSO ORO NAL
 DDD. AFA
 CÓDIGO DA EXCURSÃO
 NS
 042 9153210104 3 0

NÃO GRAMPEIE OU ESCREVA NESTA ÁREA BRANCA
Saídas de Outros Estados sob Consueta

2 COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 JOSÉ CARLOS FERREIRO GOMES
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

RIG AIRLINES 0429153210102/03/04/05
TROBRAS ORG 570/97614 1USD
0309R1
CHECO/JOSEMR
BSP - BR
RIO RIO **SIT: KONTIK BR RIO**
AA/EOPSVK 105 **PSOR CPN 0664**
RIO DE JANEIR BR
57512862

TO VAL	O PASSAGEM	TRANSP	VOO	CL	DATA	HORA	RES	FASE	TIP. PARA	VOLUME	PESO	NÃO REG ST	VOLUME	PESO	NÃO REG ST	VOLUME	PESO	NÃO REG ST	
FR	FORT	RG	8745	C	12SEP	2230	OM	CR											
	RIO JANEIRO GIG		VOID		VOID														
	VOID--		VOID		VOID														
	VOID--		VOID		VOID														
	VOID--		VOID		VOID														

D 8674,04 RIO RC X/LON 06,00 BA OSL BU X/MOL BU BGO BU SVG SK CPH SK GD
126056,69 N LH X/FRA LH HAJ LH X/FRA SQ SIN 542559,90YR SQ X/FRA 06,00R
125,00BI END ROE1,00 SIT1 XT90,10YR44,430B104,423M33,79DK46,86Z024,03X
30,04YCH26,16DES4,26RD66,92RA36,048G
527,21X7 CASH
126738,94
0411/
36109710411

042 9153210105 4 0
03
3738
12/1
LOCAL DA EMISSÃO

Saídas de Outros Estados sob Consulta
NOME/NAME:
VOO/FLIGHT:

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS FERREIRA GUIMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



CONCLUSÃO

Aos 22 de setembro de dois mil e três faço estes autos conclusos no Exm^o(^a) Sr^o(^a). Juiz^o Relator

Do que lavrei este termo para contar.

FRB
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

SEGUNDA CONVOCAÇÃO

DESIGNO O DIA 08/10/2003 ÀS 09:00 horas
PARA AUDIÊNCIA REQUERIDA POR OTONIEL SILVA REIS
ÀS FLS. 3057 PARA JOSÉ CESAR MARTINS PACHECO
COMO TESTEMUNHA.

PUBLIQUE-SE E INTIME-SE

EM 22/09/2003

Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

RECEBIMENTO

Aos 22/09/03, em Secretaria, recebi os presentes autos de juiz Relator

Do que lavrei este termo para constar.

Visto

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi expedido despacho para publicação no DJ. O referido é verdade e dou fé.
Aos 23 de setembro de 2003.



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



ENGENHARIA/IEEPT/IERO – 011/2003

Rio de Janeiro, 23 de Setembro de 2003.

Ao
TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Av. Alfred Agache, s/nº
Praça XV de Novembro – Centro
Rio de Janeiro – RJ

At.: Exmo. Sr. Dr. Sérgio César Bokel

Ref.: Processo nº 19.489/2001

Tente - se

Em 24/09/2003

[Handwritten Signature]
Sergio Coz Bokel
Juiz - Relator

Vimos comunicar que o Sr. Marco Túlio Machado encontra-se em missão em Cingapura, desde 09/01/2003, com retorno previsto para abril de 2004.

Atenciosamente,

[Handwritten Signature]
José Antonio Galarza
Chefe de Implementação de Empreendimentos para Roncador



[Handwritten Signature]
JOSÉ CARLOS FERNANDES GUSMÃO
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

ENGENHARIA /IERO – Implementação de Empreendimentos para Roncador

Rua General Canabarro, 500 / 9º andar

Tels.: (021) 3876-3630, 3876-3631

Fax. (021) 3876-5634

CEP 20271-900 - Rio de Janeiro - RJ - Brasil



JUNTADA

Aos 24 de setembro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos de NOTIFICACÕES PARA AUDIÊNCIA
DO DIA 08/10/2003 que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

RMB

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA CURSÃO
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



AC/DS/11

TRIBUNAL MARÍTIMO

Nº 1506

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 24 de setembro de 2003.

Do: Presidente
Ao: Exmº Sr. Diretor da Procuradoria Especial da Marinha
Assunto: audiência de instrução
Referência: processo nº 19.489/2001

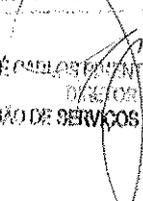
1. Solicito a V. Exª seja dado conhecimento a Drª Tereza Cristina Bevilacqua que, pelo Juiz Sergio Cezar Bokel, Relator do processo em referência, foi marcada audiência de instrução para o dia 08/10/2003, às 09h, quando será realizada a oitiva da testemunha José Cesar Martins Pacheco.

POR ORDEM:

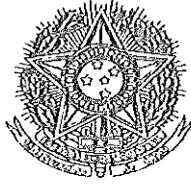

DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

Cópias:
TM-10 1
TM-11.1 2
Arquivo 1

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS DA SILVA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

25/09

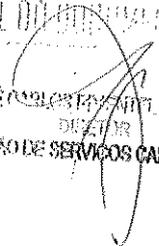


Processo nº 19.489/2001

NOTIFICAÇÃO

O JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Dr. SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na baía de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma da Lei, expede a presente NOTIFICAÇÃO, por ele assinada e subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, ao Sr. JOSÉ CESAR MARTINS PACHECO, com endereço na Rua General Canabarro nº 500, 9º andar, Maracanã, Rio de Janeiro, RJ, Cep: 20.271-200, para comparecer a este Tribunal, sob as penas da Lei, no dia 08 de outubro de 2003, às 09h, a fim de prestar depoimento nos autos do processo supramencionado. **QUE SE CUMPRE NA FORMA DA LEI.** Dado e passado na sede deste Tribunal, Avenida Alfred Agache s/nº, nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 23 de setembro de 2003. Eu, ANGELA CARNEVALE _____, Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA _____, Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator


É COPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FRAZÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi publicado no DJ. número 187
de 29/09/03, súmula do despacho.
O referido é verdade e dou fé.
Aos 01 de outubro de 2003.

RRB

CONCLUSÃO

Aos 07 de outubro de dois mil e três faço estes autos conclusos ao
Exm^o(^o) Sr^o(^o) Juiz^o Relator

Do que lavrei este termo para contar.

RRB
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

SEGUNDA CONVOCAÇÃO

DESIGNO O DIA 15/10/2003 ÀS 09:00 HORAS
PARA AUDIÊNCIA REQUERIDA POR OTONIEL SILVA REIS
ÀS FLS. 3057 PARA CARLOS GALVÃO COMO TESTEMUNHA
QUALIFICADA ÀS FLS. 3364.

PUBLIQUE-SE

em 02/10/2003.

Sergio Cezer Bokel
Juiz - Relator

JOSE CARLOS FERREI GUSMÃO
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

RECEBIMENTO

Aos 07/10/03, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator

Do que lavrei este termo para constar.

RRB

ASSENTADA



Aos oito dias do mês de outubro de dois mil e três, nesta cidade do Rio de Janeiro, e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁQUA e os Advogados Dr. Luis Felipe Galante da Silva Ramos, Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Pedro Calmon Filho, Dr. Kenneth Cattley e Dr. Antonio Joaquim Pires de Carvalho, e eu, Reinaldo Rocha Barauna, Assistente, foi declarada aberta a audiência de instrução, designada anteriormente. Apregoada, compareceu a testemunha José Cesar Martins Pacheco, que, depois de qualificada e compromissada, prestou o seu depoimento. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, servindo de escrivão, o escrevi, indo subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, DINÉIA DA SILVA, e assinado pelo Excelentíssimo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

E COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FERRETE GUSMÃO
DZLTC
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÍAS

TESTEMUNHA



José Cesar Martins Pacheco, identidade n.º 02365646-5 IFP-RJ, engenheiro, brasileiro, casado, filho de Antonio Joaquim R. Pacheco e de Maria Jose Martins Pacheco, residente a Av. Borges de Medeiros nº 2545, apartamento 304, Lagoa, Rio de Janeiro, RJ. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade sobre tudo que soubesse ou lhe fosse perguntado, foi dada a palavra ao advogado Dr. Antonio Joaquim Pires de Carvalho e Albuquerque – 113942 OAB-RJ e, passando ao interrogatório com o Juiz Relator, como segue. Declarou que desconhece qualquer participação do engenheiro Dr. Nelson Noczydlower, tanto financeira e tecnicamente na transformação do empreendimento da P-36. Foi dada a palavra ao advogado Dr. Pedro Calmom Filho – 9.142 OAB-RJ. Que no empreendimento da P-36 trabalhou em Quebec na fabricação de componentes para a plataforma e na fase do Rio de Janeiro no termino da construção. Que o depoente era funcionário da Petrobrás, engenheiro metalúrgico. Que era subordinado diretamente ao engenheiro Henídio Queiroz Jorge. Que acompanhava a fabricação do estaleiro Davie e verificava se os componentes estavam de acordo com a especificação técnica da Petrobrás, compreendendo plantas, documentação técnica, especificação de soldagem e especificação de materiais. Que as especificações referidas eram contratuais e vinham anexo ao contrato. Que a fiscalização era basicamente feita pelos engenheiros da Petromec, sendo que esta empresa contratou os serviços da ABS e RINA para certificação do projeto. Que a Petrobrás fazia a fiscalização por SPOT (por amostragem), tendo em vista que só o depoente era sozinho na atividade de fabricação por parte da Petrobrás mas a Petromec e as entidades certificadoras ABS e RINA faziam a inspeção 100%. Que na fase de obras da plataforma em Quebec a Petrobrás tinha menos de 10 pessoas. Que era um grupo formado por engenheiros que acompanhavam a obra, e um grupo de operação que estava lá para se familiarizar com a obra, tendo em vista que mais tarde seriam eles que iriam operá-la. Que no grupo de engenharia, o coordenador era o engenheiro Henídio Queiroz Jorge, o engenheiro Everton cuidava da parte elétrica, o engenheiro Paulo trabalhava na montagem, o engenheiro Pita trabalhava no condicionamento, o engenheiro Duprat trabalhava na instrumentação e o engenheiro Loureiro trabalhava no suprimento e projeto. Que o depoente foi para Quebec em setembro de 1997, tendo retornado para o Brasil em março de 99, quando praticamente terminaram as atividades de fabricação, que a plataforma ainda ficou em Quebec até final do ano de 99 aproximadamente novembro. Que o grupo operacional era composto do engenheiro Cid Valério, que era responsável pelo grupo, da área de processos, o engenheiro Paulo Viana, da área de automação e o engenheiro Rivadavia que era da área de mecânica, que retornou mais cedo para o Brasil. Que não sabe informar se na fase em Quebec havia teste nos equipamentos instalados, tendo em vista que o depoente trabalhou na área de fabricação. Que na fase do Rio de Janeiro o depoente trabalhou na conclusão da montagem, na pré-operação e na partida da plataforma, entendendo-se como partida da plataforma, o primeiro óleo, que significa a entrada em produção efetiva da plataforma. Que a grande parte do testes tinha sido realizada em Quebec e o depoente participou no Rio de Janeiro de alguns testes. Que o sistema de drenagem de emergência da planta foi testado em Quebec, não tendo sido presenciado pelo depoente. Que no Rio de Janeiro pode ter havido algum teste no sistema de drenagem de emergência da planta, entretanto, tendo em vista que o período de embarque do depoente era de 14 dias e 14 de folga, estes testes se ocorreram deve ter sido na fase da sua folga. Que pela Petrobrás quem poderia estar envolvido nos testes na

TESTEMUNHA

DEPOIMENTO

DEPOENTE

12

[Handwritten signatures and initials]

drenagem de emergência da planta era o técnico Sergio Azeredo, na parte de tubulação, tendo esse teste em Quebec sido acompanhado pelo pessoal da Petromec e executado pelo pessoal do estaleiro Davie. Que o sistema de tubulação envolve válvulas e bombas e que o técnico acima referido nestes testes não participou da parte de bombas. Que não tem nenhuma informação sobre não conformidade no sistema de drenagem de emergência da planta. Que o depoente trabalhou na plataforma em produção por aproximadamente dois a três meses. Que a plataforma foi entregue a Petrobrás oficialmente após um período em operação, e que isto ocorreu após a saída do depoente da plataforma, e que neste período anterior a entrega o pessoal da Petromec permanecia a bordo da plataforma. Que normalmente existe um termo de entrega da plataforma que é assinado pelas partes e o depoente no caso da P-36 desconhece se foi assinado este termo. Que neste período de operação da plataforma antes da entrega, alguns sistemas eram testados novamente e aí já com o acompanhamento do pessoal da operação da Petrobrás. Que os sistemas são testados antes de entrarem em operação e que o depoente não se lembra se houve teste no sistema de drenagem da planta o que possivelmente foi feito. Foi dada a palavra ao advogado Dr. Ezequiel Balfour Levy - 60574 OAB-RJ. Que o depoente trabalhou na dependência do estaleiro Davie que não era no porto, estava localizada na cidade de Levy, sendo que a transformação estava sendo realizada no porto de Quebec. Que o depoente trabalhava na fiscalização da fabricação de componentes estruturais da transformação da plataforma, tendo acompanhado também o início da fabricação de tubulações. Que além das atividades citadas em Quebec o depoente não executou mais nenhuma atividade na plataforma P-36. Que qualquer contato do depoente tinha com o estaleiro Davie era através do representante da Petromec. Que o pessoal da Petrobrás não tinha obrigação contratual de permanecer no estaleiro Davie não tendo que cumprir horários. Que o depoente podia se ausentar do estaleiro ou nem lá comparecer, tendo em vista que não tinha nenhum vínculo com o estaleiro. Que o depoente não sabe informar se na previsão original da especificação de contrato ou na especificação revisada existia a previsão da localização do TDE na coluna da plataforma. Que o primeiro óleo ocorreu antes da entrega oficial da plataforma conduzido pelo pessoal da Petromec mas operada pelo pessoal da Petrobrás. Foi dada a palavra a Procuradora Dr^a Tereza Cristina Bevilacqua. Que o estaleiro Davie construiu uma plataforma de perfuração para a Petrobrás anteriormente a P-36 não se recordando o nome dela e posteriormente a P-36 iniciou a construção da plataforma AMETISTA que foi paralisada logo no início não sabendo a razão desta paralisação. Que houve atraso na entrega da plataforma em Quebec, pelo estaleiro, de aproximadamente 1 ano. Que o atraso foi motivado por detalhamento do projeto, compra de material e desempenho do estaleiro. Que a testemunha não sabe informar qual o procedimento da Petrobrás em relação ao atraso, tendo em vista que isto era da parte da coordenação. Que não sabe informar se houve mudança na direção do estaleiro em Quebec ou se o estaleiro quebrou. Que nenhum componente estrutural dos tanques de drenagem de emergência foram fiscalizados pelo depoente, tendo em vista que o tanque já era existente na plataforma. Que não participou do projeto e nem da montagem do TDE no estaleiro em Quebec, tendo em vista que a participação do depoente foi somente no estaleiro em Levy. Que a plataforma chegou de Quebec ao Rio de Janeiro em dezembro de 1999 e que o depoente permaneceu embarcado até meados de 2000, talvez um pouco mais. Que existiam a bordo nesse período no Rio de Janeiro dois engenheiros, sendo um responsável pela parte de elétrica, instrumentação e automação e o outro era o depoente responsável pela parte de estrutura e tubulação. Que para cada período de embarque existiam dois engenheiros para as áreas acima citadas. A parte elétrica era

3747

CÓPIA FIM DO DEPOSITO ORIGINAL

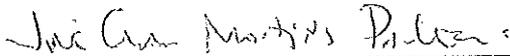
JOSE CARLOS...
AVULSO DE...
CARTORIAS

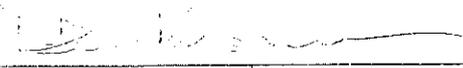
R.

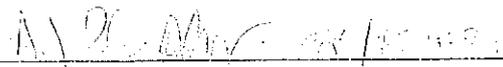
coberta pelo engenheiro Everton e engenheiro Duprat que se revezavam por período de 14 dias. À parte de estrutura e tubulação era coberta pelo depoente que revezava com o engenheiro Marco Túlio. Que os voids da plataforma eram originais e os TDE já eram existentes sendo que não foi executado nenhum serviço estrutural no Rio de Janeiro, nem no void e nem nos TDE. Que acredita que os operadores da Petrobrás estavam prontos para conduzir a P-36, ou seja, estavam aptos para operar a plataforma. Que o depoente não sabe informar se houve erros de procedimentos da tripulação da P-36, tendo em vista que não é engenheiro especialista em processos e não estava embarcado na época do acidente. Que não sabe exatamente o que aconteceu para dar causa a primeira explosão mecânica. Que tomou conhecimento do relatório da comissão interna da Petrobrás que foi amplamente divulgado, através da imprensa e televisão. Que a plataforma foi entregue absolutamente pronta e testada, não constando nenhuma pendência. Que o booster não tinha entrado em operação até a data que o depoente saiu da plataforma e o turbo C também não tinha entrado em operação até esta data. Que não se recorda exatamente qual era o turbo, acha que era o turbo C. E, como nada mais houvesse nem lhe fosse perguntado, foi encerrado este termo, que, depois de lido e achado conforme, vai assinado pelo depoente, juntamente com a D. Procuradora, os I. Advogados e o Juiz-Relator. Do que para constar, eu, Reinaldo Rocha Barauna, assistente, servindo de escrivão, Omar Ferreira Neves, o escrevi.

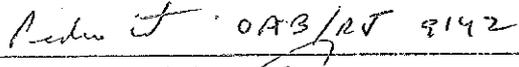
3448

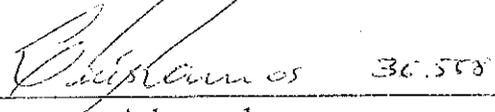

Juiz-Relator

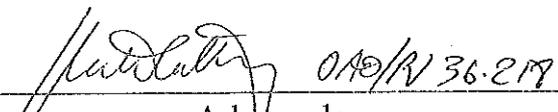

Testemunha


Procuradora


Advogado


Advogado


Advogado


Advogado


Advogado

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE JUSTIÇA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

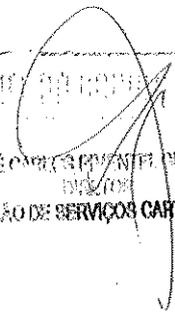
60571



TRASLADO DO TERMO DE AUDIÊNCIA DE INSTRUÇÃO, NA FORMA ABAIXO:

Aos oito dias do mês de outubro de dois mil e três na cidade do Rio de Janeiro, RJ, e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de dois mil e um, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁCQUA e os advogados Dr. Pedro Calmon Filho, Dr. Luis Felipe Galante da Silva Ramos, Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Antonio Joaquim Pires de Carvalho e Dr. Kenneth Cattley, foi declarada aberta à audiência de instrução, para ouvir a testemunha. Apregoada, compareceu o Sr. José Cesar Martins Pacheco, que prestou o seu depoimento conforme os respectivos termos nos autos. Às 11h20min como nada mais houvesse, o Exmo. Sr. Juiz deu por findo os trabalhos levantando a audiência e ordenando que fosse lavrado este termo, cujo traslado vai aos autos. Do que, para constar, eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, assistente, o lavrei indo subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária e assinado pelo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz - Relator


JOSÉ CARLOS PARENTE
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



AC/DS/11

TRIBUNAL MARÍTIMO

Nº 1569

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 9 de outubro de 2003.

Do: Presidente
Ao: Exmº Sr. Diretor da Procuradoria Especial da Marinha
Assunto: audiência de instrução
Referência: processo nº 19.489/2001

1. Solicito a V. Exª seja dado conhecimento a Drª Tereza Cristina Bevilácqua que, pelo Juiz Sergio Cezar Bokel, Relator do processo em referência, foi marcada audiência de instrução para o dia 15/10/2003, às 09h, quando será realizada a oitiva da testemunha Carlos Galvão.

POR ORDEM:

DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

Cópias:
TM-10 1
TM-11.1 2
Arquivo 1

CÓPIA ENVIADA PARA O DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUSMÃO
DETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



JUNTADA

Aos 13 de outubro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos ofício n.º 1569.

que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

12/10

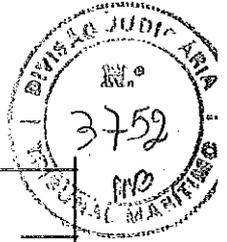
(CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL)

JOSÉ CARLOS DE SAUSO

DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

JOSÉ CARLOS DE SAUSO

DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi publicado no DJ, número 196
de 10/10/03, súmula do despacho. 3744.
O referido é verdade e dou fé.
Aos 16 de outubro de 2003.

RES

JUNTADA

Aos 16 de outubro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos AUDIENCIA DO DIA 15/10/2003
que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

RES

CÓPIA

JOSÉ CARLOS DE ATELLI OLIVEIRA
DE
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



ASSENTADA

Aos quinze dias do mês de outubro de dois mil e três , nesta cidade do Rio de Janeiro, e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁCQUA e os Advogados Dr. Luis Felipe Galante da Silva Ramos, Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Pedro Calmon Filho, Dr. Kenneth Cattley e eu, Reinaldo Rocha Barauna, Assistente, foi declarada aberta a audiência de instrução, designada anteriormente. Apregoada, compareceu a testemunha Carlos Alberto Castro Nunes Galvão, que, depois de qualificada e compromissada, prestou o seu depoimento. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, servindo de escrivão, o escrevi, indo subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, DINÉIA DA SILVA, e assinado pelo Excelentíssimo Juiz-Relator.

SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

COPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE FÁTIMA CURCIO
DIRETORA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

TESTEMUNHA

3754
1107

Carlos Alberto Castro Nunes Galvão, identidade n.º 6.837 CRQ-RJ, Químico Industrial, brasileiro, casado, filho de Antonio Carlos de Souza Gomes Galvão e de Maria Raimunda Castro Nunes Galvão, residente no Condomínio Remanso Verde, casa 9, rua Reitor Argemiro de Oliveira, Pendotiba, Niterói, RJ. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade sobre tudo que soubesse ou lhe fosse perguntado, foi dada a palavra ao advogado Dr. Pedro Calmom Filho – 9.142 OAB-RJ e, passando ao interrogatório com o Juiz Relator, como segue. Que o químico industrial tem as mesmas funções do engenheiro mais voltada para área de processo industrial. Que trabalhou por 27 anos na Petroflex, do grupo Petrobrás Química S/A, posteriormente trabalhou 5 anos como consultor independente tendo sido contratado pela Marítima para o empreendimento da P-36 e tendo ido direto para Londres, quando voltou de Londres permaneceu mais 1 ano na Marítima no Rio de Janeiro a partir daí passou a trabalhar no estaleiro Mauá-Jurong, de onde pediu demissão, estando atualmente aposentado. Que foi chamado para a Marítima pelo Diretor-Engenheiro Alberto Jesus Padilla Lizondo. Que permaneceu em Londres por 1 ano, de abril de 97 a final de maio de 98, tendo desempenhado a função de “Pushman”, com a finalidade de dialogar com os técnicos para que o projeto não se atrasasse, mantendo os prazos. Que o depoente participava de reuniões semanais com a ABS e a Rina nessas reuniões eram tratadas as exigências de projeto feitas pelas certificadoras, as exigências eram repassadas para AMEC sendo que o depoente cobrava da AMEC o seu cumprimento. Que a Brasoil tinha um grupo de técnicos cada um em uma determinada área, estes técnicos recebiam as informações da AMEC. O depoente era o elo de ligação entre a AMEC e a Brasoil, esta ligação era feita através de um formulário chamado Technical Query Form. Que o depoente conforme declarado pelo engenheiro Otoniel era um facilitador, funcionando como ligação entre as partes. Que o depoente não era responsável por alterações no projeto, nem estava autorizado a fazê-lo. Que o depoente participava do andamento do projeto, fazendo um acompanhamento. Que nas reuniões eram tratadas alterações e se fosse detectado pelo depoente que a alteração solicitada influiria nos prazos e custos, eram confirmadas com os engenheiros da AMEC, e depois repassada para o engenheiro Bill O’Brian que produzia uma change order fazendo um estudo de custos e prazos. Que o depoente lembra que existiram aproximadamente cerca de 800 Technichal Query Form (TQF), no período que o depoente esteve em Londres, sendo que algumas se transformaram em change order, cujo valor total girava em torno de sessenta milhões de dólares. Que a AMEC desenvolvia os desenhos chamados de diagramas de Processos e Instrumentação (P&ID) e fluxogramas, repassava para o engenheiro Bill O’Brian da Petromec, este dava conhecimento a Petrobrás e esta fazia comentários através dos TQF, sendo que este documento TQF poderia ser gerado tanto pela Petrobrás como pela AMEC. Que a Petrobrás acompanhava todos os desenhos P&ID. Que o grupo da Petrobrás era composto do engenheiro Everton,

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

[Handwritten signatures and initials]

3755

engenheiro Loureiro (processos, contra-parte engenheiro Domingos D'Arco), engenheiro Paulo Viana (instrumentação), engenheiro Cid Valério (operacional), engenheira Marina Fachett (naval) e o engenheiro Enídio (superintendente do projeto, cuja contra-parte era o engenheiro Otoniel). Que dificilmente o depoente participava de reuniões com esses engenheiros que se reuniam mais freqüentemente com o engenheiro Bill O'Brian. Que o depoente não tinha contra-parte na Brasoil, atuava independente acompanhando e fazendo cumprir os prazos. Que o depoente era subordinado ao engenheiro Andres Gierczynski, na parte de classificação, ao engenheiro Domingos D'Arco na parte de impacto de prazo e custo e ao engenheiro Bill O'Brian na parte de change order. Que o depoente tinha maior contato com este último engenheiro. Que nas reuniões presenciadas pelo depoente havia discussão entre a AMEC e Brasoil a respeito das exigências técnicas da Brasoil. Que normalmente a discussão visava os impactos no tempo e no custo do projeto, procurando-se sempre uma solução de consenso entre a AMEC, Brasoil e o fornecedor. Que a Petrobrás era sempre a última palavra nas decisões, ela exigia o que era parte do escopo do contrato, se alguma coisa fosse exigida além desse escopo a Petrobrás avaliava o custo envolvido. O depoente exemplificou o caso das partes que seriam metalizadas e que a Petrobrás estendeu as áreas que sofreriam este processo, tendo então um custo adicional, tendo em vista que essas novas áreas não eram parte do contrato. Que em relação as change order existia uma equipe de engenheiros subordinada ao engenheiro Bill O'Brian que fazia o estudo da alteração, se essas alteração trouxesse aumento de custo era solicitado um orçamento, este orçamento era submetido à Petrobrás para aprovação ou não. Esses processos da change order eram complexos podendo ter mais de 15 folhas e que muitas vezes pela complexidade demorava a vir a aprovação e a change order era implementada antes de aprovado o custo e mesmo antes de terminado o processo de change order, as vezes eram criados impasses pois já tinha iniciada a alteração e os custos ainda estavam sendo discutidos. Que este início da implementação da alteração independente da aprovação do custo era aprovado pela Petrobrás. Que era preferido pela AMEC/Petromec que não existisse alterações tendo em vista a exigüidade do tempo para execução do projeto. Que a change order uma vez aprovada continha a assinatura da Petromec e da Brasoil, não lembrando o depoente se levava também a assinatura da AMEC. Que a Petrobrás desenvolve o projeto básico, ou projeto original, sendo um projeto pobre em informação, se baseando em outras plataformas já existentes e fornece as características essenciais do local onde se encontra o poço tais como: volume de petróleo a ser tratado, a quantidade de gás e óleo que será produzida na plataforma, o tempo que a Petrobrás espera consumir o poço baseado na curva ótima de produção, as características e os componentes do petróleo, hidrocarbonetos e outros gases e a temperatura e pressão de alimentação do poço de petróleo. Que o documento de fls. 2061 exibido ao depoente (Design Philosophy -- Drains System) é certamente parte do projeto básico. Que quando qualificou o projeto básico como pobre, o depoente quis dizer pobre em informações, ou seja, são requisitos resumidos fornecidos pela Petrobrás, cabendo a empresa de engenharia a partir desses requisitos desenvolver o projeto de detalhamento. Que a medida que o

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 15/05/2015
 15

P.1.
 15
 md
 [Handwritten signature]

3756

projeto de detalhamento ia se desenvolvendo eram produzidos os P&ID pela AMEC que circulavam pela Brasoil e pela Petromec. Que a RINA e a ABS eram certificadoras tendo acesso a todos os desenhos que estavam sendo desenvolvidos pela AMEC. A RINA e a ABS pediam para fazer alterações de modo a atingir os seus objetivos, algumas vezes eram solicitados testes e se discutia a sua necessidade, como por exemplo um teste solicitado de impacto sharpy necessário para utilização da plataforma em águas de temperatura muito baixa, tendo sido ponderado com a classificadora que a plataforma trabalharia no Brasil onde as águas atingiam temperaturas em torno de 20° C, o que dispensou a exigência do teste, economizando-se o seu custo e tempo de execução. Que o objetivo da RINA e ABS era adequar a construção da plataforma às normas internacionais de qualidade e segurança aplicáveis a plataforma. Que as reuniões com a ABS eram mais freqüentes do que com a RINA, tendo em vista que a ABS estava localizada em Londres. Que as reuniões com a RINA ocorriam, mais ou menos, duas vezes por mês, durante um dia inteiro sem intervalo, tendo em vista que os técnicos da RINA vinham da Itália especialmente para reunião. Que as exigências da ABS e da RINA eram de conhecimento da Brasoil e sempre que a exigência não tinha impacto de custo ou prazo eram implementadas e figuravam no relatório de reunião que circulava por todos. Que no período que o depoente esteve em Londres não tomou conhecimento de nenhum incidente que envolvesse a RINA e a ABS no sentido da discussão das exigências, apenas existiam alguns problemas no prazo de investigação por parte dos agentes das classificadoras. Que o HAZOP era feito por um grupo externo, era feita com o aval da Petrobrás e da Petromec existia uma agenda dos P&ID a serem discutidos, sendo chamados pelo depoente os técnicos especializados naquela área. Que o HAZOP é um brain storming antecipando possíveis falhas e o trabalho do depoente era convocar os técnicos e chamá-los na hora da reunião e no fechamento do dia do HAZOP era emitida pelo grupo uma folha com as orientações que deveriam ser consideradas no projeto. Estas folhas circulavam por todas as equipes técnicas da AMEC, Petromec e Brasoil. Lembra o depoente que o engenheiro Cid Valério teve excepcional participação nessas reuniões do HAZOP, participando com sua experiência profissional. Que o cuidado na realização do HAZOP está demonstrado na opinião do depoente pelo seguinte exemplo: quando do inicio das reuniões para discutir dois a três P&ID por reunião por dia, os técnicos reunidos demoraram cerca de quatro dias para discutir dois P&ID. Isto preocupou o depoente que estimou que nesta velocidade levariam mais de três meses para realizar o HAZOP, resolveu então o depoente conversar com o encarregado do HAZOP e com o superintendente da AMEC, Karl Robert, juntamente com o engenheiro Domingos D'Arco, demonstrando sua preocupação com o desenvolvimento desse estudo, tendo em vista o prazo. O encarregado do HAZOP achou que, em principio, as dificuldades eram iniciais e que a velocidade aumentaria com o dia-a-dia. Após mais ou menos sete dias de estudo do HAZOP o encarregado resolveu interrompe-lo, para que a equipe da AMEC se familiarizasse melhor com o projeto, entendendo-se como necessidade de familiarização a dificuldade com as simbologias utilizadas pela Petrobrás, no projeto básico, próprias da empresa. Que o encarregado do HAZOP

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓFIOS

interrompeu o estudo por cerca de 20 dias, tempo necessário para que a equipe da AMEC se familiarizasse com a simbologia acima referida. Após 20 dias o encarregado do HAZOP retomou os trabalhos e que foram desenvolvidos naturalmente. Que o próprio encarregado do estudo do HAZOP escolhia a seqüência dos P&ID a serem examinados. Que o depoente não sabe dizer exatamente como o encarregado do HAZOP escolhia os P&ID, mas acha que ele escolhia por áreas operacionais baseado no seu conhecimento de plataformas. Que foi apresentado ao depoente o documento intitulado HAZOP Report, anexado as este depoimento, contendo nove folhas sobre as quais o depoente teceu os seguintes comentários: que o documento apresenta o início dos trabalhos do HAZOP, relaciona a responsabilidade da AMEC, lista os P&ID avaliados e contém um exemplo de folha de resultado do HAZOP, que orienta a AMEC a introduzir as alterações propostas caso deseje, sabendo que se não introduzir a alteração será a responsável. Esclareceu que no final da orientação existe uma classificação contendo de um a cinco asterísticos (*), significando a prioridade da relevância da alteração onde um asterístico representa baixa prioridade e cinco asterísticos máxima prioridade. Que as folhas nº 3136 e 3137 dos autos, apresentadas ao depoente, representam na sua opinião as primeiras ações da AMEC para implementar ou não as propostas do HAZOP, folha esta que circulava pela AMEC, Brasoil e Petromec e estimulava a discussão do assunto por todos. Que reconhece nessas folhas a assinatura de Paul Cavallo e Joe Rapanakis. Que sobre o título Action On: Process/Brasoil o depoente entende que são ações para o pessoal de processos da AMEC e conhecimento para comentário da Brasoil. Que no final o estudo do HAZOP deve ser implementado em P&ID onde consta a sigla AFC (Approved For Construction). Que no desenho de fls. 2056 examinado pelo depoente aparece na tabela a direita acima do título sob Reference Drawing, a sigla AFC, sendo que ao lado aparece a sigla de quem aprovou no caso PC, correspondente, acredita o depoente, a Paul Cavallo. Que esses desenhos após aprovados passavam pelo crivo das sociedades classificadoras, da Brasoil e da Petromec. Que o desenho com a AFC vai para o estaleiro ou para os fornecedores para executá-lo, caso haja alguma alteração no campo ela é executada e desenhada a alteração. Neste caso o desenho leva um carimbo que diz: "As Built". Que as pequenas alterações de campo eram aprovadas pelo pessoal da obra e pelo pessoal da Brasoil, que embora o depoente não tenha tido participação nessas alterações ele se baseia na sua experiência quando afirma esse tipo de procedimento. Que nenhuma alteração é feita sem que as partes envolvidas tenham conhecimento dela. Que teoricamente partes envolvidas são a AMEC/Petromec, Brasoil e sociedades classificadoras. Que a plataforma inicialmente como Spirit Of Columbus era para produzir oitenta mil barris de petróleo por dia e o flare para que era projetado tinha que estar preparado para queimar um volume de gás correspondente a 80.000 barris/dia. Se passarmos a plataforma de 80.000 para 180.000 barris/dia o flare tinha que queimar quase três vezes mais gás do que a capacidade inicial para a qual foi projetado e causaria queda de resíduos em cima das pessoas e dos equipamentos no convés. A solução era trocar o flare, tendo ficado na mesma posição projetou-se um novo flare sanando o problema. Este assunto foi muito discutido no estudo do

ORIGINAL DO DOCUMENTO
 DEPOSITADO EM
 1990/05/03
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓFIOS

HAZOP tendo gerado a modificação do flare. Que o depoente participou da procura do novo flare, tendo sido contratado um flare do tipo ultra-sônico, onde o gás se misturava com o ar de modo mais eficaz forma aumentando a velocidade de queima. Que no estudo do HAZOP, o TDE era chamado Drain Storage Tank e acredita o depoente que foi chamado de emergência pela Petrobrás, daí a nomenclatura TDE (Tanque de Drenagem de Emergência) com a finalidade de chamar a atenção que era um tanque que só deveria ser utilizado em caso de parada de emergência ou parada operacional, sendo que nesses dois casos a planta da plataforma deveria estar desativada ou interrompida. Que o depoente reconhece que o P&ID de fls. 2056 dos autos que lhe foi apresentado é referente ao TDE, identificado pelo número V533604A/B (tag number). Que o estudo do HAZOP levou em consideração o Drain Storage Tank (DST), conforme tabela número 392.42 do documento anexado a este depoimento, cuja orientação possui cinco asterísticos, correspondendo a máxima prioridade. Que o documento de fls. 3136 e 3137, dizem respeito ao DST, ambas se referindo a tabela acima citada 392.42 (HAZOP Table). Que o depoente não esteve presente durante as discussões do HAZOP referente ao TDE. Que não lembra de detalhes mas sabia da existência do sistema do TDE mostrado nas fls. 2056. Que o depoente nas funções que exercia em Londres não entrava na engenharia de detalhamento, mas que o depoente acredita que pela filosofia do projeto permitia que ligasse o TDE ao vent atmosférico e não ao flare de baixa pressão, devido à pressão interna deste tanque ser projetada para ser atmosférica. Que em relação a pressão de 10 bar na saída da bomba de drenagem o depoente é de opinião, embora não tenha participado desse detalhamento que um tanque atmosférico pode receber a descarga da bomba até 10 bar, estando o vent aberto, não havendo nenhum problema. No momento que o vent é fechado o tanque passa a ser um tanque de pressão e a descarga de uma bomba de 10 bar pode levar o tanque a ser submetido a esta pressão. Que o depoente identificou a válvula de admissão do TDE no desenho de fls. 2056 que lhe foi apresentado, não sabendo identificar o tipo de válvula. Que a drenagem deste tanque deve ser feita normalmente através do Caisson (tanque de coleta de rejeitos), com a planta de processo parada, mas, nada impede de ser feito para a planta de processos em funcionamento se o manual de operação da plataforma o permitir. Foi dada a palavra ao Dr. Ezequiel Balfour Levy – 60574 OAB-RJ. Que o engenheiro Nelson Moczydlower era diretor da Marítima, trabalhando na área de novos negócios e que nunca soube de qualquer participação do referido engenheiro no empreendimento da P-36. Que o depoente saiu de Londres no final de maio de 98, durante a fase final dos AFC, quando os HAZOP já tinham sido implantados em quase todos os desenhos aprovados, acreditando o depoente que existiam ainda HAZOP sendo introduzidos nos AFC restantes, tendo voltado ao Brasil por sua opção, tendo em vista que ele iria para Quebec mas foi lhe dada à chance de voltar ao Brasil e participar do novo projeto da P-40. Que pelo tempo decorrido entre o término de estudo do HAZOP e a saída do depoente de Londres, acredita que o HAZOP e o TDE tenha sido concluído. Que foi a primeira vez que o depoente trabalhou em projeto de plataforma, e primeira vez em projeto marítimo de médio e grande porte, entretanto trabalhou na área de processos de petroquímica. Que o

DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS
 DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO
 DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO

projeto da P-36 sofreu um atraso de cerca de 1 ano. Que foi contratado pela Marítima por ter um conhecimento genérico do processo industrial da plataforma, tendo trabalhado nos pólos petroquímicos de Camaçari/BA, Triunfo no Rio Grande do Sul, SUAPE/PE, Cloro Químico de Alagoas e a Petroflex no Rio de Janeiro. Que o contrato da Petromec com a Brasoil era para o empreendimento P-36, que não era um contrato "Turn Key" (contrato segundo o qual o cliente recebe a sua unidade industrial em funcionamento). Que o valor estimado de 60 milhões de dólares das change order foi considerado além do preço do contrato. Esclarece o depoente que este valor 60 milhões de dólares era estimado e foi negociado e normalmente deve ter sido reduzido. Que o processo de change order passa pelos mesmos caminhos que o projeto comum, mesmo aquelas solicitadas no final. Que a Petrobrás pelo que se lembra o depoente nunca deixou de aprovar um change order por questões de custos. Que acredita que os P&ID passavam pela Brasoil, similarmente aos TQF que passavam pela mão do depoente e eram encaminhados a Brasoil. Que desconhece quem determinou a execução do estudo do HAZOP. Que a Petrobrás sempre teve participação nas reuniões de estudo de HAZOP, principalmente através do engenheiro Cid Valério, não sabendo informar se existia obrigação contratual ou não para esta participação. Que não lembra se as certificadoras participaram das reuniões do HAZOP mas lembra que os questionamentos do HAZOP eram submetidas ou dado o conhecimento a elas. Que não sabe responder se todas as questões levantadas no HAZOP eram encaminhadas para conhecimento das certificadoras. Que o HAZOP só termina quando todas as áreas da plataforma foram discutidas, ou melhor, mapeadas. Que o estudo de HAZOP não é exigido por Lei no entendimento do depoente, mas as empresas realizam este estudo para ter uma maior segurança. Que o estudo do HAZOP é enviado para AMEC que o introduz no documento de engenharia, este documento é que vai para as certificadoras para ser aprovado. Que não sabe informar se a Petrobrás era obrigada a manter uma equipe em Londres. Que certamente a certificadora tem força para modificar o projeto, tendo em vista que se o projeto não estiver de acordo com suas normas ela não certifica o projeto. Que o desenho diagramático de fls. 2056 exibido ao depoente deve ser seguido religiosamente no projeto de detalhamento. Que a filosofia do projeto apresentada em fls. 2189 a 2194 deve em tese ser seguida mas não necessariamente, tendo em vista que ao longo do detalhamento do projeto pode se modificar, com a anuência da Petrobrás. Que na opinião do depoente, embora não seja a sua área de atuação, o TDE não precisaria necessariamente ser ligado ao flare de baixa pressão, podendo por ser um tanque atmosférico ser ligado ao vent atmosférico. Que o documento de fls. 2061 é um documento a ser considerado no desenvolvimento do detalhamento, e como disse anteriormente pode ser seguido ou não desde que tenha anuência da Petrobrás. Que não sabe informar se estava previsto a passagem de águas pluviais para o interior do TDE. Que no caso das águas pluviais entrarem no tanque pelo vent, o alarme de nível acusa nível alto, ocasião em que se utilizaria a bomba para esgotar o tanque para o Caisson. Foi dada a palavra ao Dr. Kenneth Ashley Thomas Lattuf Cattley - 036218 OAB-RJ. Que usualmente após terminada a fase de estudo do HAZOP é editado um relatório final do HAZOP. Foi dada a palavra ao Dr. Luis

3759
 DIVISÃO DE REGISTRO DE CARTÓRIAS

Felipe Galante da Silva Ramos - 036558 OAB-RJ. Que perguntado se os documentos existentes nos autos que tratam da filosofia do projeto engessam a sua evolução ou se ao contrario representam uma etapa inicial do projeto, podendo ser modificado ao longo da sua evolução, respondeu que a filosofia de projeto é para ser seguida, mas nada impede que qualquer modificação seja discutida cabendo ao cliente decidir se fará a alteração ou manterá a filosofia anteriormente ditada. Foi dada a palavra a Procuradora Dr^a Tereza Cristina Bevilacqua. Que no projeto da P-36 somente existiu um estudo de HAZOP mapeando toda a unidade. Que existem sérios indícios de que foi executado o HAZOP do sistema de drenagem de emergência, tendo em vista o documento anexo a este depoimento tabela 392.42 (HAZOP Table) documentos de referencia 392 e 394, sob o título Closed Drains Drum/Drains Storage Vessels. Que os TDE já tinham sido projetados no projeto básico nas suas atuais funções e posicionamento na ocasião em que foram feitos estudos de HAZOP sobre a drenagem de emergência. Que não sabe informar se houve alteração no sistema de drenagem de emergência ou se foi considerado satisfatório o sistema originalmente projetado, porque não acompanhou diariamente as reuniões de estudo do HAZOP. Que as alterações de projeto que chegavam as suas mãos eram aquelas que impactavam em tempo e custo, não significando que tenha passado pelas suas mãos alguma alteração no projeto do sistema de drenagem de emergência, pois pode ter havido alteração que não impactava em custo e prazo. Que as áreas de segurança são olhadas com muito cuidado no estudo do HAZOP e certamente se houver algum problema ou risco de segurança as orientações do HAZOP serão colocadas com 4 ou 5 asterísticos, significando alta prioridade. Que perguntado se não parece ao depoente ter havido falha no HAZOP e das partes envolvidas, AMEC, Petrobrás, Marítima e sociedades classificadoras/certificadoras ao não melhor avaliar a natureza e função dos TDE e sua publica e notória ligação com a planta de processo? E nesse diapasso não mereceria a área uma classificação como risco agravado. Respondeu que esta pratica é aceita mundialmente, sabe-se da existência de outras plataformas que tem tanques de drenagem nessas mesmas situações. Esse tanque ele foi colocado no interior das pernas porque é um tanque de pressão atmosférica garantida pelo vent, e não haveria, teoricamente nas condições normais de operação, como subir essa pressão, tendo em vista que ele estava ligado diretamente a atmosfera. Que o poço de Roncador possuía gases do tipo hidrocarbonetos leves, óleos, CO2 (gás-carbônico), gases sulfurosos, água e etc. Esclareceu que todos os poços apresentam praticamente os mesmos componentes variando apenas o percentual de cada componente para cada poço. Que os gases existentes em um poço são gases leves, tem cheiro fraco, são odorizados, não tem cor e quando entram em combustão apresentam fumaça preta. Que ao se entrar num cenário onde pode haver presença de gás deve-se usar um explosímetro, uma espécie de lança com um equipamento explosímetro na ponta. Que o depoente entende que óleo morto é um óleo que não tem gases para liberar, esclareceu que é um jargão que nunca tinha escutado falar veio a conhecê-lo através dos autos, através da leitura do depoimento de alguém. Que o fluido depositado nestes tanques de drenagem vão se depositando no fundo e liberando gases, mas o volume de gás liberado vai saindo do tanque aos poucos pelo

COMISSÃO DE LICITAÇÃO Nº 10/2014
 COMISSÃO DE LICITAÇÃO Nº 10/2014

just para cartórios
 para o cartório
 DIRETORIA DE LICITAÇÃO
 CARTÓRIAS

3761
102

vent. Que em relação a segunda explosão tem noticia que ao abrir a escotilha foi dado passagem para uma nuvem de gás branca que ao passar para o piso superior provavelmente, supõem o depoente, tenha havido contato com alguma fonte elétrica, tipo interruptor de luz ou a própria lâmpada que por estar numa área que não é a prova de explosão deu causa a segunda explosão. Que uma linha flangeada ou raqueteada não dá passagem para o gás. E, como nada mais houvesse nem lhe fosse perguntado, foi encerrado este termo, que, depois de lido e achado conforme, vai assinado pelo depoente, juntamente com a D. Procuradora, os I. Advogados e o Juiz-Relator. Do que para constar, eu, Reinaldo Rocha Barauna, assistente e Omar Ferreira Neves, servindo de escrivão, o escrevi.

Juiz-Relator

Testemunha

Procuradora

Adm. J. - 97AB/PT 9142

Advogado

ORA 36.558

Advogado

Carolina C. B. de Castro ORA 107.429

Advogado

60374

Advogado

EM COPIA PARA O ARQUIVAMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA CURIAO
DATA: 02/08/2011
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

3762

MWO

CONTENTS

- 1.0 Introduction
- 2.0 HAZOP Team
- 3.0 Limit of AMEC Responsibilities
- 4.0 Caveats and Assumptions
- 5.0 Categories of Concern
- 6.0 Action Categories
- 7.0 Problems that Delayed the HAZOP
- 8.0 Conclusions and Results

Appendix I	HAZOP P&IDs
Appendix II	Record Sheets
Appendix III	Action Sheets

É COPIA FIEL DO INSTRUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS DE OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

3763
MB.

1.0 Introduction

The new field development (Roncador) is for the Brazilian Campos Basin, in 4500 ft water depth. It is anticipated that 19 production wells will be drilled. Water injection will support reservoir pressure in later years and gas lift facilities are available for each production well.

The processing facilities will be on board P-36 (upgraded Spirit of Columbus) semi-submersible. The existing production equipment on board will either have to be removed or modified as the current project produces at a greater rate than the original topsides design allows.

The design that was HAZOPed was that supplied by Petrobras in the form of preliminary P&IDs, which were copied by AMEC and brought into line with the new field processing requirements. The original design was done for the South Marlim field which has significantly different characteristics to Roncador. The latter is in much deeper water, has colder seabed temperatures, longer runs of Colflexip flowlines and wax/hydrate problems.

2.0 HAZOP Team

The above HAZOP took place in AMEC offices (both Golden Lane and Great Eastern Street) between 9th June and 10th July. The HAZOP Committee consisted of the following members:

Mike Taylor	Chairman
Ken Crawford	Secretary
Cid Valerio	Brasoil Operations
Carlos Galvao	Petromec (part time)
Richard Hart	Instruments
Paul Cavallo	Process
Robin Huttenbach	Process (part time)
George Curati	Process (part time)
Andy Holman	Process (part time)
Joe Rapanakis	Safety
Malcolm Milne	Mechanical (part time)

COPIA DESTA DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA CURATO
DELEGADE
DIVISAO DE SERVICOS CARTORIAS

3.0 Limit of AMEC Responsibilities

For the purpose of this HAZOP the AMEC responsibilities were considered to include all topside process and utilities from inlet SDV to export SDV. In addition, any topsides facilities that impinge on or are impinged on by subsea equipment, such as control of subsea valves and supply of chemicals to wellheads, are also included.

The HAZOP was generally restricted to all new equipment in the above category plus any modifications needed to existing equipment.

4.0 Caveats and Assumptions

Vendor P&IDs have yet to be HAZOPed - e.g. gas compressor services.

At the time of the HAZOP, the following areas were not completely designed so they were not HAZOPed:

- Chemical injection packages.
- Test separator crude pumps.
- Crude oil booster pumps.
- Crude oil pipeline pumps.
- Gas export pig launcher.
- Seawater supply.
- Process cooling water system.
- Seawater injection system.

The HAZOP was carried out on only one of any identical parallel paths - e.g. production headers. It was assumed that all such paths are identical.

5.0 Categories of Concern

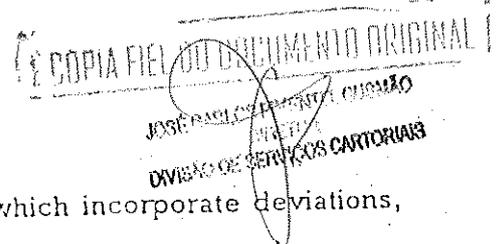
The following concerns were raised during the HAZOP sessions:

1. Drawing errors and omissions - e.g. instrumentation shown incorrectly, valves in wrong place, etc.
2. Lack of understanding of the intended operation - e.g. the pigging operation or hydrate removal.
3. Minor improvements to the Client's design to bring up to AMEC standards - e.g. use of double block and bleeds for ratings over 600 lbs, locking drain valves closed, etc.
4. Significant improvements in process design - e.g. instrument alarms, reduction in pig receiver valves.
5. Correction of safety hazards - e.g. installation of a PSLI controlled valve on LP flare at booster compressor inlet.

6.0 Action Categories

Appendix II contains the HAZOP Record Sheets which incorporate deviations, causes, consequences, safeguards and actions.

The actions resulting from the HAZOP have been categorised. A number of asterisks inside angle brackets has been added to the "Action" column for each Deviation - thus the symbols "<***>" indicate a level three priority, etc. The



action pages can then be sorted into categories and suitably prioritised. In this case the following categories were chosen:

* : Minor drawing modifications - quick to do and costs little, but could have major implications for the process.

** : Minor process improvements such as adding spectacle blinds for safer isolation.

*** : Major process improvements such as redefining the sequence of running and standby pump operation depending on liquid levels.

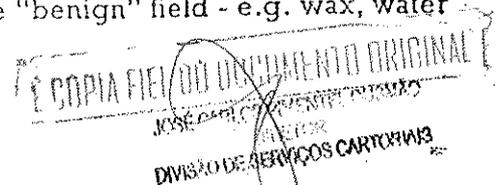
**** : Safety or operability problems such as enlarging the drain line from the HP flare KO pot to allow for the risk of sand blockage.

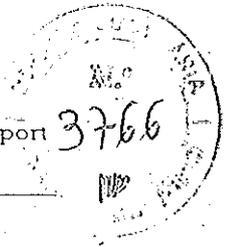
***** : Major concern for safety if not carried out - e.g. overcoming the possibility of drawing air back through the LP flare system if booster compressor suction falls below atmospheric pressure.

7.0 Problems that Delayed the HAZOP

The HAZOP took 23 days during which some 56 P&IDs were reviewed (included in Appendix I, signed and dated by the HAZOP Chairman). Conventional progress rate suggested for HAZOPs by the I.Chem.E. is 2 per day, so the HAZOP team strike rate was above average. However, the rate would have been higher had it not been for the following delays:

1. The Operator's intentions were not fully understood at the start or were not available - e.g. pigging sequence and methodology.
2. Existing equipment on the semi-sub was not designed in accordance with the Operator's current practise and had to be re-designed and then re-HAZOPed - e.g. the existing WHRUs on the turbine generators are controlled differently from those ordered from Nuovo Pignone for use on the compressors. It was considered unnecessarily difficult for the operators to have to operate two halves of the same heating medium system in totally different ways.
3. The existing equipment turned out to be inadequate in some way or other - e.g. the closed drains tank not big enough to contain all the fluids drained from the largest process vessels on maintenance.
4. P&IDs were not available, or systems not fully designed - e.g. the booster and MOL pumps.
5. The current Petrobras design was for a more "benign" field - e.g. wax, water depth, hydrate problems.





8.0 Conclusions and Results

Few really major problems were found. Among those found is the vertical flare arrangement that could cause problems with "flaming rain" and excess radiation if ever condensate were allowed to discharge to the flare. A flare boom could be considered as a better option. However, since flare knock-out drums are provided and the flare tower is an existing structure, that option is not realistic.

There are about 550 recorded actions but many are duplicates. For example the installation of double block and bleed valves has been recommended on nearly every P&ID; late in the HAZOP such "general" recommendations were put into a "General" table. The Action Sheets which include the action responses are given in Appendix III.

Overall the process system suggested by Petrobras appears reasonably robust, once the need to cope with the special problems of this field has been resolved. During the HAZOP, a number of Petrobras "philosophies" were requested and those available were taken into consideration; the remaining relevant procedures form part of action responses.



3767
MB

APPENDIX I

HAZOP P&IDs

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERRETTI GUERÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

List of reviewed P&IDs:

TITLE	NO.	REV.
Satellite Production Well Subsea	F0008-PB-24-OP-111	0
Satellite Production Well Subsea Riser & Topsides Facilities	F0008-PB-24-OP-121	0
Satellite Production Well Control Rack	F0008-PB-24-OP-131	0
Paraffin Removal Pig Receiver RP-122301A	F0008-PB-24-OP-135	0
Paraffin Removal Pig Launchers LP-122302A/B	F0008-PB-24-OP-138	0
Production Manifold - Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-151	0
Production Heaters - Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-152	0
Production Separator - Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-153	0
Oil Dehydrator - Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-154	0
Atmospheric Separator - Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-155	0
Test Separator Manifold & Heater	DE-3010.38-1223-944-AMK-171	0
Test Separator	DE-3010.38-1223-944-AMK-172	0
Crude Oil Booster Pumps	DE-3010.38-1223-944-AMK-181	0
Crude Oil Pipeline pumps	DE-3010.38-1223-944-AMK-182	0
Oil Metering and Export Facilities - Line A	DE-3010.38-1223-944-AMK-183	0
Gas Booster Suction Cooler	DE-3010.38-1223-944-AMK-201	0
Gas Booster Suction 1st Stage KO Drum	DE-3010.38-1223-944-AMK-202	0
Gas Booster Interstage Cooler	DE-3010.38-1223-944-AMK-204	0
Gas Booster Suction Interstage KO Drum	DE-3010.38-1223-944-AMK-205	0
Gas Booster Suction 2nd Stage Compressor	DE-3010.38-1223-944-AMK-206	0
Gas Booster Outlet Cooler	DE-3010.38-1223-944-AMK-207	0
Services to Gas Booster Compressor	DE-3010.38-1223-944-AMK-208	0
Safety Gas KO Drum	DE-3010.38-1223-944-AMK-209	0
1st Stage Compressor Suction Cooler KO Drum Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-211	0
1st Stage Compression Unit Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-212	0
2nd Stage Compressor Suction Cooler KO Drum Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-213	0
2nd Stage Compression Unit Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-214	0
3rd Stage Compressor Suction Cooler KO Drum Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-215	0
3rd Stage Compression Unit Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-216	0
3rd Stage Compressor Discharge Cooler Train A	DE-3010.38-1223-944-AMK-217	0
High Pressure Gas Manifolds	DE-3010.38-1233-944-AMK-261	0
TEG Contactor Train A	DE-3010.38-1233-944-AMK-262	0
HP Gas Export	DE-3010.38-1223-944-AMK-271	0
Gas Lift Manifold	DE-3010.38-1223-944-AMK-272	0
TEG Regeneration and Storage	DE-3010.38-1233-944-AMK-301	0
Fuel Gas Preheater	DE-3010.38-5135-944-AMK-311	0
Fuel Gas Heat Exchanger	DE-3010.38-5135-944-AMK-312	0
Fuel Gas KO Drum	DE-3010.38-5135-944-AMK-313	0
Fuel Gas Filters	DE-3010.38-5135-944-AMK-314	0

TIPO DE SERVIÇOS CONTRATADOS

List of reviewed P&IDs (cont.):

TITLE	NO.	REV.
Fuel Gas Afterheater	F0008-PB-24-UT-315	0
HP Fuel Gas Distribution	DE-3010.38-5135-944-AMK-316	0
LP Fuel Gas Distribution	DE-3010.38-5135-944-AMK-317	0
Fuel Gas Export Pig Launcher	DE-3010.38-5135-944-AMK-318	0
Production Separator Hydrocyclone - Train A	DE-3010.38-5336-944-AMK-322	0
Test Separator Hydrocyclone	DE-3010.38-5336-944-AMK-324	0
Oil Dehydrator Hydrocyclone - Train A	DE-3010.38-5336-944-AMK-325	0
Produced Water Degasser	DE-3010.38-5336-944-AMK-327	0
Heating Medium Expansion Vessel	DE-3010.38-5125-944-AMK-371	0
Heating Medium Circulation Pumps	DE-3010.38-5125-944-AMK-372	0
Heating Medium Distribution	DE-3010.38-5125-944-AMK-373	0
Turbo Compressor Waste Heat Recovery Unit A	DE-3010.38-5125-944-AMK-374	A
Turbo Generator Waste Heat Recovery Unit A	DE-3010.38-5125-944-AMK-378	0
Closed Drains Drum	DE-3010.38-5336-944-AMK-392	0
Hazardous Open Drains Drum	DE-3010.38-5336-944-AMK-394	0
Production Caisson	DE-3010.38-5336-944-AMK-397	0
High Pressure Flare KO Drum	F0008-PB-24-UT-402	0
Low Pressure Flare KO Drum	F0008-PB-24-UT-404	0
HP & LP Flare Tips & Ignition System	F0008-PB-24-UT-405	0
Atmospheric Vent System	F0008-PB-24-UT-407	0
Gas Hydrate Inhibitor	DE-3010.38-6825-944-AMK-421	0

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 JOSÉ CARLOS PEREIRA / USMÃO
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

3770

TABLE NO: 392.42 DOCUMENT REF: 392, 394 REVISION: 0
 DOCUMENT TITLE: Closed Drains Drum, Drains Storage Vessels.

ITEM: Line 42. Closed drains system.
 Closed drains lines terminate at the existing closed drains drum V-45002, which contains the new closed drains drum heater P-533601 which is an electrically heated bayonet inserted through the manhole cover. New closed drains pumps, B-533603A/B, return the drains fluids to the oil feed line to the oil/produced water heat exchangers P-122300A/B. (The existing pumps feed drains fluids to the atmospheric separator and do not have enough head to reach the oil/produced water heat exchange line).

During maintenance shutdowns the oil dehydrator and separators may need to be emptied. The existing closed drains drum is too small to accommodate the total volume. It is proposed to discharge this surplus liquid to the drains storage vessels V-533604A/B which are existing mud storage tanks in the semi-sub legs beneath the accommodation block. The design pressures of the closed drains drum and old mud tanks are 10 and 5 bar respectively. An alternative storage could be the tanks in the port aft leg, but these are structural tanks designed to atmospheric pressure. Drains storage vessel pumps B-533604A/B ultimately return the stored drains liquids to the production heaters P-122300A/B.

Vapors from the closed drains drum and the drains storage vessels feed to the LP flare.

DEVIATION	CAUSE	CONSEQUENCE	SAFEGUARDS	ACTION
	Draining any large process vessel.	Closed drains drum not large enough and surplus flow has to be decanted.		Consider the following alternatives for surplus flow collection with a view to overall operability and topsides safety: 1. Bypass to FSO via atmospheric separator (minor carryover of water into FSO). 2. Flow to base oil tank in port aft leg of semi-sub (tanks are part of structural system and are rated for 1atm design pressure). 3. Install new closed drain drum large enough to accept the inventory of the largest single process vessel (but large inventories of HC fluids undesirable). 4. Flow to existing bulk storage tanks (beneath accommodation block and therefore considered unacceptable). <*****>

ACTION: 523 DIRECTED TO: Process / Brasil.

low force	Draining any large process vessel.	Closed drains drum not large enough and surplus flow has to be decanted.		In view of uncertainty with destination of surplus drain flow, the line 4" 8003 including SDV has not been HAZOPed. <*****>
-----------	------------------------------------	--	--	--

ACTION: 524 DIRECTED TO: Process.

low Iso	The closed drains drum subject to vessel movement.	Sloshing.		Check that anti-sloshing baffles are already installed.
---------	--	-----------	--	---

ACTION: 521 DIRECTED TO: Process.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA GUIMARÃES
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

3771
WP

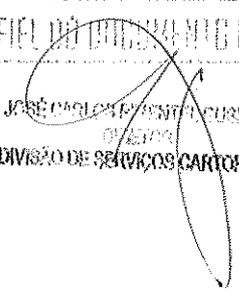
**TRASLADO DO TERMO DE AUDIÊNCIA DE
INSTRUÇÃO, NA FORMA ABAIXO:**

Aos quinze dias do mês de outubro de dois mil e três na cidade do Rio de Janeiro, RJ, e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de dois mil e um, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁQUA e os advogados Dr. Pedro Calmon Filho, Dr. Luis Felipe Galante da Silva Ramos, Dr. Ezequiel Balfour Levy, e Dr. Kenneth Cattley, foi declarada aberta à audiência de instrução, para ouvir a testemunha. Apregoadada, compareceu o Sr. Carlos Alberto Castro Nunes Galvão, que prestou o seu depoimento conforme os respectivos termos nos autos. Às 11h50min foi dado intervalo e a audiência foi reiniciada às 13h15min. Às 17h45min como nada mais houvesse, o Exmo. Sr. Juiz deu por findo os trabalhos levantando a audiência e ordenando que fosse lavrado este termo, cujo traslado vai aos autos. Do que, para constar, eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, assistente, o lavrei indo subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária e assinado pelo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz - Relator

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUMMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



10/9

JUNTADA

Aos 24 de outubro de 2003 em Secretaria junto aos presentes autos Petição do Representado Helio GALVÃO DE MENEZES. que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

ARB

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CURRICULARES

EXM.º SR. DR. JUIZ SÉRGIO CEZAR BOKEL - RELATOR DO PROC. N.º 19.489/01
Ref. Plataforma "P-36"



Truente - re.

EM 21/10/2003

Sergio
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

15-2003-13-20 00345 2/2

HELIO GALVAO DE MENEZES, por seu procurador infra firmado, já qualificado nos autos da Representação em epígrafe, vem requerer a V.Ex.ª a produção da prova testemunhal, protestando pela oitiva das testemunhas arroladas em anexo.

Termos em que pede deferimento.
Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2003.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY
OAB/RJ 60574

Aline Peixoto Lemos
ALINE PEIXOTO LEMOS
OAB/RJ 122159-E

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA GOMES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



TESTEMUNHAS:

- 1) **Cláudio Luiz Jacintho da Silva** - Av. Princesa Isabel, 45, Parque Rosário, Campos/RJ, Cep 28024151;
- 2) **Waldir Carlos Santos** - Rua José de Alencar, 103, Inácio Barbosa, Aracaju/SE, Cep 49040280;
- 3) **Aglairtom Pereira de Melo** - Estrada Benvindo de Novaes, 1055, apto. 104, Recreio, Rio de Janeiro/RJ, Cep 229750710.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRO GUIMARÃES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

3775
10/03

CONCLUSÃO

Aos 21 de Outubro de dois mil e três faço estes autos conclusos ao Exm^o(^o) Sr^o(^o), Juiz^o Relator

Do que lavrei este termo para contar.

RRB
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

AO REPRESENTADO HÉLIO GALVÃO DE MENEZES PARA FUNDAMENTAR O REQUERIDO EM FLS. 3.773/3774.

PRAZO: 5 DIAS . PUBLIQUE-SE

EM 21/10/2003.

[Signature]
Sergio Cezer Bokel
Juiz - Relator

DESIGNO O DIA 05/11/2003 ÀS 09:00 HORAS PARA AUDIÊNCIA REQUERIDA POR ALBERTO JEWEL PADILLA LIZONDO EM FLS. 3065 PARA O REPRESENTANTE DA ABS, JOÃO CARLOS PACHECO COMO TESTEMUNHA.

PUBLIQUE-SE.

EM 21/10/2003.

[Signature]
Sergio Cezer Bokel
Juiz - Relator

RECEBIMENTO

Aos 21/10/03, em Secretaria, recebi os presentes autos de Juiz Relator

Do que lavrei este termo para constar.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



AC/DS/11

TRIBUNAL MARÍTIMO

Nº 1640

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 23 de outubro de 2003.

Do: Presidente
Ao: Exmº Sr. Diretor da Procuradoria Especial da Marinha
Assunto: audiência de instrução
Referência: processo nº 19.489/2001

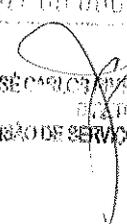
1. Solicito a V. Exª seja dado conhecimento a Drª Tereza Cristina Bevilacqua que, pelo Juiz Sergio Cezar Bokel, Relator do processo em referência, foi marcada audiência de instrução para o dia 05/11/2003, às 09h, quando será realizada a oitiva da testemunha João Carlos Pacheco.

POR ORDEM:


DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

Cópias:
TM-10 1
TM-11.1 2
Arquivo 1

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS BEVILACQUA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

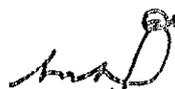
Pedro Calmon Filho & Associados



Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel

DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489

Referente ao sinistro com a Plataforma P-36

Junta - 12
em 30/10/2003

Sergio César Bokel
Juiz - Relator

GERMAN EFROMOVICH, representado no processo em referência, tendo em vista a dificuldade de localização ou de trazer a este Tribunal para prestar depoimento, vem declarar que desiste da inquirição da seguinte testemunha arrolada na época própria:

> JOHN McSTAY

Pede deferimento

Rio de Janeiro, 28 Outubro 2003



p.p. Pedro Calmon Filho
OAB/RJ 9142

CÓPIA FIDEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS VENTURA CUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Pedro Calmon Filho & Associados



Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel
DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489
Referente ao sinistro com a Plataforma P-36

Junta-se.

em 30/10/2003

Sergio Cesar Bokel
Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

PETROMEC e MARÍTIMA PETRÓLEO E ENG. LTDA, representado no processo em referência, tendo em vista a dificuldade de localização ou de trazer a este Tribunal para prestar depoimento, vem declarar que desiste da inquirição das seguintes testemunhas arroladas na época própria:

- MARTIN PRATT
- ANDREW THEOPHANATOS
- PROJECT MANAGER DA AMEC
- STUDY MANAGER DA AMEC

Pede deferimento

Rio de Janeiro, 28 Outubro 2003

Pedro J

p.p. Pedro Calmon Filho

OAB/RJ 9142

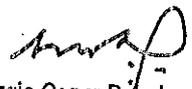
2 CÓPIA P/CL DO PROTOCOLO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PINHEIRO GUIMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Pedro Calmon Filho & Associados



Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel
DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489
Referente ao sinistro com a Plataforma P-36

Juiz - re
em 09/10/2003

Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

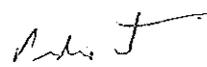
HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR, representado no processo em referência, tendo em vista a dificuldade de localização ou de trazer a este Tribunal para prestar depoimento, vem declarar que desiste da inquirição da seguinte testemunhas arrolada na época própria:

> ANDRÉS GEORCZINSKY

Desta forma, o Requerente não tem mais testemunhas a serem ouvidas.

Pede deferimento

Rio de Janeiro, 28 Outubro 2003


p.p. Pedro Calmon Filho
OAB/RJ 9142

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIETRO CURSÃO
D. 2.1.1
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Pedro Calmon Filho & Associados

Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel

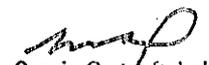
DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489

Referente ao sinistro com a Plataforma P-36



Junta-se

em 30/10/2003


Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

ALBERTO JESUS PADILLA LISONDO, representado no processo em referência, tendo em vista a dificuldade de localização ou de trazer a este Tribunal para prestar depoimento, vem declarar que desiste da inquirição das seguintes testemunhas arroladas na época própria:

- > JOSÉ LOUREIRO
- > ABS P-36 PROJECT MANAGER EM QUEBEC
- > RINA P-36 PROJECT MANAGER EM QUEBEC
- > DAVIES SHIPYARD P-36 PROJECT MANAGER

Quando do depoimento das duas testemunhas (ABS, já marcado para 05/11/03, e RINA pedida a data de 12/11/03) já indicadas, todas as testemunhas arroladas pelo Requerente terão sido ouvidas.

Pede deferimento

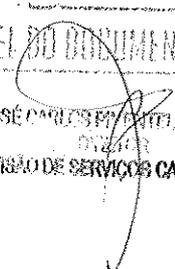
Rio de Janeiro, 28 Outubro 2003



p.p. Pedro Calmon Filho

OAB/RJ 9142

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS DE AZEVEDO CUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÍARIAS

3781

PM

JUNTADA

Aos 30 de outubro de 2003, em Secretaria junto aos
presentes autos Resposta de Diligência que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

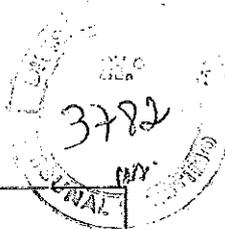
PM

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS DE MENEZES OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



Exmo. Sr. Juiz Sergio Bokel - Relator do Processo no. 19.489/99 (P-- 36)

Junta-se.

em 30/10/2003

Sergio Cozer Bokel
Sergio Cozer Bokel
Juiz - Relator

PETROLEO BRASILEIRO S/A – PETROBRAS, sociedade de economia mista, já qualificada nos autos deste processo, vem, mui respeitosamente, em face do r. despacho de fls. informar que não possui mais nenhum registro de passagem do naípe do requerido pela Representada RINA, além daqueles já juntados aos autos, conforme declarou o responsável pela Unidade de Negócios de E&P do Rio de Janeiro.

Como é de notório conhecimento, a PETROBRAS coligiu toda a documentação que dispunha por ocasião da sindicância efetuada imediatamente após o acidente, documentação esta meramente residual em face do afundamento da plataforma com o restante.

Nestes termos, pede
DEFERIMENTO

Rio de Janeiro, 28 de outubro de 2003.

Ezequiel Balfour Levy
Ezequiel Balfour Levy
OAB/RJ 60574

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Jose Carlos Apparecido Cuzano
JOSE CARLOS APARECIDO CUZANO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



3783
Rm

JUNTADA

Aos 30 de Outubro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos Qualificação do Sr. FERDINANDO
LANDI que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

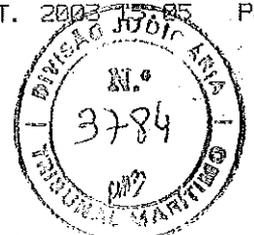
Rm

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE ARAÚJO
D. E. T.
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Ferdinando Landi

Rua Camerino, 118 - 4º andar
Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP: 20080-010
Tel: (021) 2223-0676
Fax: (021) 2213 0484 / 2213 0675
Celular: (21) 9961 8716
email: flandi@gmsbr.com.br



Truete - re
04 30/10/2003

Sergio
Sergio Cezir Bokel
Juiz - Relator

FAX TRANSMISSION

Date : 28/10/2003 Fax 3870 6706
To : Tribunal Marítimo do Rio de Janeiro
Att : Excelentíssimo Sr. Dr. Juiz de Direito - Dr. Bokel

Number of pages including this one: (06)

Excelentíssimo Sr. Dr. Juiz

De acordo com os nossos entendimentos estou transmitindo o meu Curriculum Vitae.

Peço a gentileza de notar em anexo o meu orçamento pelos serviços solicitados.

Muito atentiosamente

Ferdinando Landi
GMS - General Marine Services Ltda.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Jose Carlos
JOSE CARLOS FERRETI QUEMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Ferdinando Landi



ORÇAMENTO DE HONORÁRIOS PARA SERVIÇO DE INTÉRPRETE
ITALIANO/PORTUGUÊS

Valor por hora trabalhada: R\$ 258,00 (duzentos e cinquenta e oito reais).

O faturamento será efetuado mediante RPA contra a parte a ser indicada.

Atenciosamente

Ferdinando Landi

CÓPIA FIDEI JURE (SEM ORIGINAL)

JOSE CARLOS PEREIRA CUSMÃO
DIRETOR DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

Curriculum Vitae

Nome: FERDINANDO LANDI
 Nacionalidade: Italiana
 Data de Nascimento: 9 de dezembro 1932
 Documento de Identidade: 09946778 SE/DIMAF
 CPF: 372.989.417-4

Residência: Rua Gabriel Matta 77 – Recreio – Rio de Janeiro – (21) Tel: 2437 9140

Escritório: GMS – General Marine Services Ltda
 R. Camerino, 118/4º andar – Centro – Rio de Janeiro
 Tel.: (21) 2223 0676 / Fax: (21) 2213 0484 / Celular: (21) 9961 8716
 email: flandi@gmsbr.com.br

Residência permanente no Brasil desde 1974

FORMAÇÃO

- A) Engenheiro Naval formado pela Academia Naval da Marinha Italiana (1954)
- B) Chefe de Máquinas com licença para qualquer tipo de motor e potência, obtida em Gênova, do Ministério da Marinha Mercante Italiana (1957)
- C) Chefe de Máquinas com licença obtida do Ministério da Marinha Liberiana (1959)

ATIVIDADES EXERCIDAS

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

- A) Chefe de Máquinas a bordo de navios da marinha mercante italiana (1954 – 1957)
- B) Chefe de Máquinas a bordo de navios administrados pela empresa Netherlandse Nomess Schcepvaart Mij – Amsterdam (1957 – 1963)
- C) Engenheiro Superintendente na Netherlandse Nomess Schcepvaart Mij – Amsterdam (1963 – 1966)
- D) Chefe do Departamento de Novas Construções da Netherlandse Nomess Schcepvaart Mij, no estaleiro Mitsubishi Heavy Industries, em Nagasaki, e no estaleiro Ishikawajima Heavy Industries, em Innoshima (Japão, 1966 – 1969)
- E) Engenheiro Superintendente na Vale do Rio Doce Navegação SA – DOCENAVE, Brasil, (1970 – 1973)
- F) Diretor Técnico da Brasil Salvage (1973 – 1975)
- G) Diretor e sócio de Landi & Associados Consultoria Naval e Industrial (1975 – 1980)
- H) Diretor Técnico da Transroll Navegação (1980 – 1985)

I) Diretor e sócio de Arena Landi Ltda. (1985 - 1992)

J) Diretor e sócio de GMS - General Marine Services (desde 1992)



OUTRAS ATIVIDADES

⇒ Vistoriador designado pelo Lloyd's Register of Shipping quando exercendo a função de Chefe de Máquinas em navios administrados pela Neterlandsc Norness Mij

⇒ Principal representante no Brasil do International Cargo Gear Bureau Inc.

⇒ Vistoriador Não Exclusivo da The Salvage Association Ltd.

⇒ Vistoriador Não Exclusivo da American Hull Insurance Syndicate

⇒ Vistoriador designado pelos seguintes Clubes de P&I:

- The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association
- The Steamship Mutual Underwriting Association
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association
- The North of England Protecting & Indemnity Association
- The Assuranceforningengard

RESPONSÁVEL POR ATIVIDADES DE SALVAMENTO DAS SEGUINTESEMBARCAÇÕES (SALVAGE MASTER)

- ◇ M/T RUSSEL H. GREEN, colisão e incêndio em Gibraltar
- ◇ M/T NAESS COURIER, colisão e alagamento de tanques em Flushing, Holanda
- ◇ M/T DOCELAGO, colisão, encalhe e alagamento de tanques - Buenos Aires
- ◇ M/V DOCEMONTE, encalhe na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro
- ◇ TUG HÉLIO FERRAZ, re-flutuação em Vitória, Brasil
- ◇ M/V DOCEPOLO, encalhe em Moji, Japão
- ◇ M/V DALILA, encalhe e incêndio - Belém, Brasil
- ◇ M/V FROTA NORTE, encalhe no Rio Amazonas
- ◇ M/V FROTAMÉRICA, encalhe no Rio Amazonas
- ◇ M/V ITAGIBA, encalhe no Rio Amazonas
- ◇ KERBER, encalhe em Angra dos Reis, Brasil
- ◇ M/T GLOBAL MACEIÓ, encalhe em Baía Blanca, Argentina
- ◇ M/V PAULISTANO, encalhe na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro
- ◇ M/V NORSUL CAMOCIM, encalhe no Rio Amazonas

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERRETI GUERÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



REFERÊNCIAS

- A) The Lloyd's Register of Shipping - Rio de Janeiro
- B) The American Bureau of Shipping - Rio de Janeiro
- C) Steamship Mutual Association - Rio de Janeiro
- D) Norsul Navegação - Rio de Janeiro
- E) Costa Porto Logística - Rio de Janeiro
- F) Fransroll Navegação - Rio de Janeiro
- G) Estaleiro Promar - Rio de Janeiro
- H) Brazilian Salvage - Rio de Janeiro
- I) Grimaldi Compagnia de Navegação - São Paulo
- J) The Salvage Association - New York
- K) The Institute of American Hull Underwriters - Nova York
- L) The Steamship Mutual - Londres
- M) The West of England P & I Club - Londres

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PINHEIRO GUIMARÃES
DESA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

3789

JUNTADA

Aos 30 de outubro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos Petição DO DR. PEDRO CALMON
Filho que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

RUB

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA JUNIOR
2003/10
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

Pedro Calmon Filho & Associados

Exmo. Sr. Juiz Sergio Cesar Bokel

DD. Juiz Relator do Processo no. 2001/19489

Referente ao sinistro com a Plataforma P-36

3790
11/11

Junta - re

em 30/10/2001


Sergio Cesar Bokel
Juiz - Relator

ALBERTO JESUS PADILLA LISONDO, representado no processo em referênciã, vem expor e requerer o seguinte:

A testemunha ROBERTO CAZZULO, da RINA, poderá comparecer para audiênciã, independente de intimaçãõ, em 12 de novembro próximo.

Requer, assim, que seja designada por V.E. a referida data e hora para oitiva da referida testemunha.

Pede deferimento

Ato de Juiz, 28 de outubro de 2003

Assinatura

p.p. Pedro Calmon Filho
OAB/RJ 9142

COPIA FIDELIDADE DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS RIBEIRO MURMÃO
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

3791

1900

JUNTADA

Aos 30 de Outubro de 2003 em Secretaria junto aos presentes autos Qualificação do Testemunha que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

12/10/03

7550-ER-210-1050

SECRETARIA DE DEFESA CIVIL

JOSE CARLOS MENDES OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

EXM.º SR. DR. JUIZ SÉRGIO CEZAR BOKEL - RELATOR DO PROC. N.º 19.489/01

Ref. Plataforma "P-36"

3792

MP

Junta - re

em 30/10/2003

Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

HELIO GALVAO DE MENEZES, por seu procurador infra firmado, já qualificado nos autos da Representação em epígrafe, vem expor a V.Ex.^a as razões do requerimento da produção da prova testemunhal.

- Cláudio Luiz Jacintho da Silva exercia, na época do acidente com a P-36, a função de supervisor de Produção a bordo da P-36, ou seja, a mesma função exercida pelo Representado.

- Waldir Carlos Santos exercia a função de operador de produção na equipe do Representado na época do acidente com a P-36.

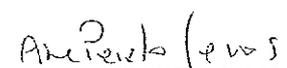
- Aglairtom Pereira de Melo por ter participado do projeto da P-36.

Termos em que pede deferimento.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 2003.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

OAB/RJ 60574


ALINE PEIXOTO LEMOS

OAB/RJ 122159-E

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO

JOSÉ CARLOS FERREIRA LEMOS
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

CONCLUSÃO

Aos 30 de outubro de dois mil e três faço estes autos conclusos ao Exm^o(o) Sr^o(a) Juiz^o(a) Relator

Do que lavrei este termo para constar.

Reb
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

DEFIRO O REQUERIDO POR HÉLIO GALVÃO DE MENEZES EM FLs. 3773, SENDO QUE PARA AS TESTEMUNHAS RESIDENTES FORA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, DEVERÁ APRESENTAR BOL DE QUESTÕES E RECOLHER PRECISO. PRAZO: 5 DIAS

PUBLI QUE-SE

EM 30/10/2003

Sergio
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

DESIGNO O DIA 26/11/2003 ÀS 0900 HORAS PARA AUDIÊNCIA REQUERIDA POR HÉLIO GALVÃO DE MENEZES EM FLs. 3773 PARA AGUIRTON PEREIRA DE MELLO COMO TESTEMUNHA.

PUBLIQUE-SE E INTIME-SE

EM 30/10/2003

Sergio
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

JOSÉ CARLOS FERREIRA DE SOUZA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

DESIGNO O DIA 12/11/2003 ÀS 0900 HORAS PARA AUDIÊNCIA REQUERIDA POR ALBERTO JESUS PADILLA LISONDO ÀS FLs. 3065 PARA O REPRESENTANTE DA RUA, ROBERTO CAZEULO COMO TESTEMUNHA.

DESIGNO O SR. FERDINANDO LANDI PARA FUNCIONAR COMO INTÉRPRETE NA AUDIÊNCIA MARCADA PARA O DIA 12/11/2003 ÀS 0900 HORAS. ESTIPULO OS HONORÁRIOS EM

DU 200 12 - E - ...



AC/DS/11

TRIBUNAL MARÍTIMO

Nº 1726

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 5 de novembro de 2003.

Do: Presidente
Ao: Exmº Sr. Diretor da Procuradoria Especial da Marinha
Assunto: audiências de instrução
Referência: processo nº 19.489/2001

1. Solicito a V. Exª seja dado conhecimento a Drª Tereza Cristina Bevilacqua que, pelo Juiz Sergio Cezar Bokel, Relator do processo em referência, foram marcadas audiências de instrução para os dias 12/11/2003, às 09h, quando será realizada a oitiva da testemunha Roberto Cazzulo e 26/11/2003, às 09h, a oitiva da testemunha Aglairtom Pereira de Melo.

POR ORDEM:

DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

Cópias:
TM-10 1
TM-11.1 2
Arquivo 1

JOSÉ CARLOS FIGUEIRA CURCIO
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



05-11



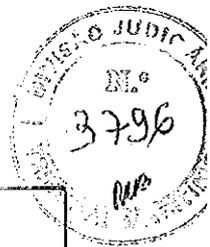
Processo nº 19.489/2001

NOTIFICAÇÃO

O JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Dr. SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na baía de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma da Lei, expede a presente NOTIFICAÇÃO, por ele assinada e subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, ao Sr. AGLAIRTOM PEREIRA DE MELO, com endereço na Estrada Benvindo de Novaes nº 1055, aptº 104, Recreio dos Bandeirantes, Rio de Janeiro, RJ, Cep: 22.795-710, para comparecer a este Tribunal, sob as penas da Lei, no dia 26 de novembro de 2003, às 09h, a fim de prestar depoimento nos autos do processo supramencionado. **QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI.** Dado e passado na sede deste Tribunal, Avenida Alfred Agache s/nº, nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 04 de novembro de 2003. Eu, ANGELA CARNEVALE AC, Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA DS, Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator


JOSÉ CARLOS FERREIRA GUIMARÃES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



JUNTADA

Aos 06 de novembro de 2003 em Secretaria junto aos presentes autos AUDIENCIA DO DIA 28/11/2003 que adiante segue.

Da que para constar lavrei este termo.

ms

2 COPIA PARA O DOCUMENTO ORIGINAL

JUNTA DO PRAZADO DO CUMMO
DIVISAO DE SERVICOS CARTORAIIS

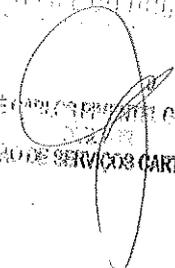
7550 - BR - 216 - 1060

ASSENTADA



Aos cinco dias do mês de novembro de dois mil e três , nesta cidade do Rio de Janeiro, e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Drª TEREZA CRISTINA BEVILÁQUA e os Advogados Dr. Artur R. Carbone, Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Pedro Calmon Filho, Dr. Kenneth Cattley e Dr. Hélio Saboya e eu, Reinaldo Rocha Barauna, Assistente, foi declarada aberta a audiência de instrução designada anteriormente. Apregoada, compareceu a testemunha João Carlos dos Santos Pacheco, que, depois de qualificada e compromissada, prestou o seu depoimento como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, servindo de escrivão, o escrevi, indo subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, DINÉIA DA SILVA, e assinado pelo Excelentíssimo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator


JOSÉ CARLOS PARENTE GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

TESTEMUNHA



João Carlos dos Santos Pacheco, identidade n.º 77-1-03890-0 CREA-RJ, Engenheiro Mecânico, brasileiro, casado, filho de João Moreira Pacheco Junior e de Myrthes dos Santos Pacheco, residente à Rua Bogari nº 126, apto 202, Lagoa, Rio de Janeiro, RJ. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade sobre tudo que soubesse ou lhe fosse perguntado, foi dada a palavra ao advogado Dr. Pedro Calmom Filho – 9.142 OAB-RJ e, passando ao interrogatório com o Juiz Relator, como segue. Que trabalha na ABS desde 1979, tendo 24 anos na empresa sendo sua função, Gerente Geral para o Brasil, na área administrativa e que na época do acidente já ocupava a mesma função. Que é engenheiro mecânico industrial formado pela PUC-RJ em 1977, trabalhou com consultoria sobre construção de turbinas e hidrogeradores para usinas hidroelétricas, em 1979 foi contratado pela ABS-RJ, até 1989, onde trabalhou com máquinas de navios, sistemas de navios, sistemas de plataformas, plantas de produção e equipamentos. Em 1989 foi para o escritório da ABS-Madri e depois para o escritório Houston onde trabalhou na área de Off-Shore com plataforma de perfuração e produção, foi coordenador de qualidade e voltando ao rio de janeiro em 1994 para a função de gerente de engenharia. A partir de 1996 acumulou com a função de gerente de engenharia a função de Gerente de Geral para o Brasil, sendo que a partir de 1998 ficou somente como Gerente Geral para o Brasil. Que trabalhou nas plataformas da Petrobrás P-9, P-12 e P-15 por volta de 1983 em diante e com a P-8 em parte no Brasil e a P-24 em Houston e em outras plataformas estrangeiras e algumas outras brasileiras que não lembra os números, sempre em processos, sistemas de lastros e esgotos e geração de energia, sistemas em geral da plataforma e sempre na aprovação de desenhos. Que a ABS trabalhou com plataforma de perfuração inicialmente na década de 70. A Petrobrás iniciou o sistema de produção antecipada já no fim da década de 70 e início da década de 80 tornando-se necessária a aprovação da ABS. Inicialmente plataformas da Petrobrás faziam apenas a perfuração do poço. Com o sistema de produção antecipada a Petrobrás não só retirava o petróleo como processava o petróleo retirado, sendo esse sistema o precursor da tecnologia de águas profundas que utiliza plataformas flutuantes. Que outras sociedades classificadoras trabalham para a Petrobrás na área Off-Shore e navios para a Transpetro, sendo elas Lloyd Register, DNV, BV e RINA, só conhecendo a P-36 classificada pela RINA. Que não é costume a plataforma ser classificada por uma sociedade classificadora e a planta ser classificada por outra, que isto não ocorre. A certificação de partes da plataforma é uma questão de interesse do cliente, seja ele o construtor ou armador. Que a classificação é um processo exclusivo da industria naval, através do qual a sociedade classificadora (SC) verifica que determinadas regras, que são as regras da SC, elas sejam atendidas e a SC atesta que estas regras estão sendo cumpridas. A classificação é muito particular da industria naval e começa a partir do pedido do armador que define a SC

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

3799

por ele escolhida. A classificação começa com a aprovação, dos desenhos e dos planos daquela unidade, seja um navio ou uma plataforma. A SC aprova os desenhos e o vistoriador da SC verifica se a construção está de acordo com aqueles desenhos, acompanha os testes e verifica se tudo está de acordo com as regras da SC. A classificação é um processo contínuo, a unidade passa para o armador e continua em classe, ou seja, classificada, através de vistorias periódicas é mantida em classe, desde que cumpra os requisitos das regras da SC. As vistorias normalmente são anuais, entretanto se ocorrer algum acidente tal como uma abalroação, o armador tem a obrigação de chamar o vistoriador da SC, que emite um parecer sobre o fato e mantém ou não em classe, dando um prazo para a execução dos serviços necessários apontados por ele. Que certificação é feita por uma entidade qualquer, não necessariamente uma SC e tem por finalidade verificar que um equipamento ou um conjunto de equipamentos ou mesmo um sistema está de acordo com o padrão definido ou acordado, padrão esse que pode ser por exemplo uma especificação do fabricante ou do comprador. Que a certificação é um retrato estático no tempo e pode ser com base em qualquer padrão previamente acordado. Já a classificação é contínua necessariamente e com base nas regras das SC. Que em relação a P-36 foi solicitada a ABS a certificação com base nas regras da ABS para a planta de produção. Que o ABS verificou a planta de produção exclusivamente em relação às regras da ABS se estavam sendo cumpridas. Que se a Petrobrás fizesse exigências além das regras da ABS, esta SC verificava apenas aquilo que diz respeito as suas regras aprovando desde que cumpridas. Que a ABS para verificar se as regras estavam sendo atendidas, ela verifica e aprova o projeto, os desenhos e planos. Esclareceu que a ABS aprova os desenhos e o projeto está refletido neste desenho. Que toda abordagem da SC é com a segurança da planta, do meio ambiente e do pessoal, não sendo função da SC verificar a eficiência da produção. Que a RINA classificou a plataforma P-36 inteira, a estrutura, todos os sistemas da plataforma inclusive a planta de produção, amarração. E ABS foi contratada somente para fazer a certificação da planta de processos, o que implica numa duplicação de trabalho. A RINA fez a classificação da plataforma toda e inclusive a planta de processos, e a ABS fez a certificação somente dessa planta de processo daí o termo duplicação de trabalho. A RINA foi escolhida pela Petrobrás e tendo a ABS sido chamada pela Petrobrás e pela Petromec, sendo a ABS contratada pela Petromec, talvez por ser uma classificadora maior e de maior abrangência no nível mundial, o que facilitaria o acesso para verificação de equipamento em diversos locais do mundo. Que o processo de construção foi realizado fora do Brasil e o depoente não tem conhecimento de conflitos devido à duplicação do trabalho acima citado. Que em relação à parte do trabalho executado no Brasil o depoente tem certeza que não houve conflito. Que o depoente desconhece qualquer pressão, e acredita que não houve tal pressão, exercida pela Petrobrás ou Petromec no sentido de apressar o trabalho ou qualquer outro procedimento anormal, esclarecendo que o trabalho da

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA
DIVISÃO DE GERENCIAMENTO DE RECURSOS

3800

ABS era verificar se as regras estavam sendo cumpridas, caso não estivessem não haveria certificação. Que a atuação do ABS na P-36 foi diferente do usual por que neste caso ele foi contratado para certificar a planta de processos e normalmente o ABS é a SC da plataforma. Que o escritório do ABS em Londres tem um departamento de aprovação de planos e era este departamento que fazia a aprovação. Este departamento da ABS recebe o desenho dos projetistas, aprova ou comenta o desenho. O projetista provoca uma reunião se necessária para discutir o assunto até chegar a uma conclusão sobre o desenho. Que no Canadá foi feita a obra de conversão da plataforma e instalação da planta de processos, sendo que o vistoriador da ABS fazia a verificação se a planta estava de acordo com os desenhos e acompanhava a execução dos testes. Quando a plataforma veio para o Brasil o vistoriador, do ABS, verificava as pendências que vieram por fazer do Canadá e posteriormente já com a plataforma já instalada, no seu local de produção, acompanhava o comissionamento e partida da planta de processos. Esclarece que quando fala do que o ABS fez é tudo de acordo com as regras do ABS. Que quando se fala em comissionamento e partida de uma planta de processo de uma plataforma, significa quando se coloca a planta em operação tem que seguir passo a passo determinadas instruções tais como, purgar o sistema e verificar determinados parâmetros de funcionamento e sistemas de segurança. Que o ABS não analisa filosofia de projeto, o projeto básico e projetos preliminares. Que se houver uma alteração no desenho previamente aprovado pelo ABS ou uma alteração na construção a bordo o vistoriador avalia e ou aprova ou deverá ser feito novo desenho contendo alteração, desenho este que deverá sofrer o mesmo caminho para aprovação. Que o HAZOP é uma ferramenta de projeto que é utilizada no início do projeto ou em outras fases, e o HAZOP vai ser aproveitado pelo projetista que vai considerá-lo na execução do desenho, sendo que o ABS vê o desenho final. O ABS não verifica o HAZOP apenas aprova o desenho final, sendo que o HAZOP não é documento requerido pela SC ABS. Que o depoente não sabe dizer se o HAZOP foi recebido ou não pelo ABS, não sendo do seu conhecimento tal recebimento, podendo afirmar que o ABS não aprovou o relatório do HAZOP. Que inicialmente a ABS de Londres consultou o depoente sobre o projeto da P-36 em relação em disponibilidade de engenheiros, custos, etc. Que durante a construção a atividade no rio de janeiro foi feita sob a responsabilidade administrativa do depoente em relação a manter engenheiros disponíveis para o acompanhamento. Posteriormente ao acidente o ABS criou uma comissão de engenheiros para analisar o ocorrido da qual fazia parte o depoente e era composta de engenheiros do ABS e consultores independentes. Foi dada a palavra Dr. Hélio Saboya. Que conhece o engenheiro Nelson Moczydlower, desde do tempo que ele trabalhava na Petrobrás no CENPES. Que o engenheiro Nelson Moczydlower trabalhava na Marítima na área de desenvolvimento de negócios e que o depoente acha, não tem certeza, que ele não tinha nenhum envolvimento administrativo, financeiro, técnico com o projeto da P-36 que seja do

DEPARTAMENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

3804
BRP

seu conhecimento, podendo afirmar que com o ABS não teve nenhum envolvimento. Foi dada a palavra ao advogado Dr. Kenneth Ashley Thomas Lattuf Cattley - 036218 OAB-RJ. Que certificação estatutária (CE) é um processo parecido com a classificação, existindo também a aprovação de desenhos e acompanhamento de testes quando necessário, a diferença é que as normas em que se baseia a CE são convenções internacionais visando a segurança. A SC recebe a delegação para emitir uma CE do governo da bandeira da plataforma, no caso do Brasil a autorização para emitir CE é dada pela Diretoria de Portos e Costas para as sociedades classificadoras. Que a CE também é contínua nos mesmos moldes explicados anteriormente. Que no caso da P-36 as CE seriam emitidas pela RINA autorizadas pelo governo italiano, tendo em vista que a bandeira é italiana. Que a certificação da planta de processos não havia terminado na ocasião do acidente com a P-36, porque existiam alguns equipamentos que não tinham entrado em operação no sistema, portanto não estavam ainda comissionados. Que o certificado da planta emitido lista os equipamentos que não estavam certificados. Que era seguro operar a planta de processos com alguns equipamentos ainda não certificados porque estes equipamentos estariam isolados da parte da planta que estavam em operação. Que o propósito da classificação da área de riscos é poder definir o tipo de equipamento elétrico que deve ser instalado em cada classe de área perigosa. Que o projetista determina a classe da área perigosa com base no tipo de gás ou mistura levando em consideração a compartimentação a ventilação e a probabilidade da presença de gás e etc., tudo de acordo com um padrão internacionalmente reconhecido, tais como IEC, API, Modu Code. Que o ABS recebeu os planos da P-36 do projetista, relativo às áreas perigosas da planta de processos, verificou os desenhos e aprovou. Que a classificação das áreas de riscos contempla as condições normais da planta de processos, não contempla as situações catastróficas. Que a situação ocorrida no acidente da P-36 se enquadra como situação catastrófica. Esclareceu que a ruptura da parede do tanque de grandes proporções ocasionou rompimento de redes de 18 polegadas, dutos de ventilação e também os invólucros de equipamentos elétricos a prova de explosão, eventualmente instalados, não resistiriam ao impacto mantendo suas características. Que se fosse adotada uma classificação da área de risco diferente da estabelecida para a área adjacente ao TDE, não teria influído no desenlace do acidente porque ocorreu um evento catastrófico em que os sistemas instalados naquele compartimento teriam sido igualmente destruídos ou danificados em termos de sua operação. Que o ABS examinou e aprovou o desenho do sistema de dreno fechado da P-36. Que o depoente está familiarizado com este desenho, tendo em vista que ao participar da comissão interna do ABS este desenho foi analisado pelo depoente. Que o TDE era ligado ao Header de Produção através de tubulações e tinha isolamentos através de diversas válvulas, tinha também um flange ocular (flange que pode ser colocado em duas posições, aberto e fechado). Que era possível isolar o TDE do Header em diversos locais, tendo em vista que existiam diversas válvulas. Que para fazer o alinhamento do TDE

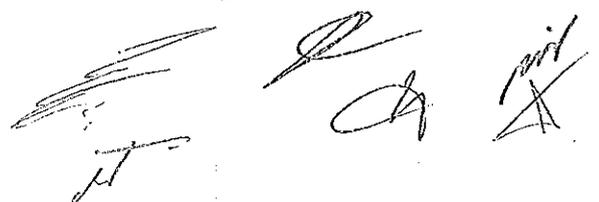
CÓPIA PARA O DEPARTAMENTO DE INVESTIGAÇÃO

JOSE CARLOS FERRETTI (MUSM) DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTONAIS

com o Header seria necessário que todas as válvulas e flanges oculares, entre eles, estivessem abertas. Que a ligação entre o Header e o TDE foi aprovada pelo ABS. Que em vista do diagrama de fls. 2056, mostrada ao depoente, a válvula V-535 corresponde a uma válvula de bloqueio travada na posição de aberta, o que significa que se deseja que a válvula permaneça na posição de aberto, e que para fechá-la precisa haver um comando específico para esse fechamento, através de alguém que tenha autoridade para fazê-lo, não podendo ser acidentalmente fechada. Que a válvula está em conformidade com o ABS, tendo em vista que o desenho foi aprovado. Que o projetista tivesse adicionado outras válvulas no local o depoente não vê nada que impeça a aprovação do desenho. Que o projetista poderia acrescentar válvulas desde que não contrariasse as regras do ABS. Que o propósito do TDE é receber produtos do processo, óleo, nos casos de uma emergência qualquer, ele tem a capacidade de coletar o volume de óleo do maior vaso da planta. A função dele é receber óleo em situação de emergência e em situação de manutenção da planta. Que o Header de produção não estaria pressurizado em situações citadas, de manutenção ou de emergência. Que o TDE dispõe de suspiros atmosféricos para evitar a pressurização do tanque, sendo que o ABS examinou o sistema de vent atmosférico do TDE e o aprovou. Que o depoente é familiarizado com o sistema e ele atendia aos requisitos do ABS. Que os requisitos do ABS para o sistema do vent atmosférico são: dimensionamento do sistema do vent, a localização da descarga do vent e ele tem que ter uma tela corta chama (abafador de chama) para evitar que o retorno de uma chama entre para dentro do tanque. Que a dimensão do vent era adequada, ela tinha entre 6 polegadas ele é muito maior do que o necessário, tendo em vista a dimensão da rede de alimentação do tanque era de 3 polegadas. Que é correto afirmar que o que entra por uma rede de 3 polegadas necessariamente pode sair por uma rede de 6 polegadas. Que o ponto de descarga do vent estava localizado em local adequado onde a dispersão dos gases era adequada. Que existia na extremidade do sistema do vent um abafador de chamas, com dispositivo para indicar diferença de pressão que daria indicação de entupimento do abafador. Que a linha do vent é totalmente aberta, se houver entupimento só poderia ocorrer no abafador de chamas, além do dispositivo de diferença de pressão existia um alarme que indicaria o possível entupimento, sendo a função do alarme permitir a substituição ou limpeza do abafador. Que não havia necessidade de um segundo vent, tendo em vista que o tanque não era pressurizado. Que esse sistema é conectado com diversos outros, e esses outros sistemas são abertos para atmosfera também, mesmo que houvesse entupimento em um único ponto possível (abafador de chamas) e não fosse detectado por falha do alarme existia a alternativa de exaustão pelos outros sistemas que o depoente não sabe precisar quais eram, seria necessário estudar os desenhos. Que quando o TDE foi pressurizado por ocasião do acidente não houve exaustão pelo caminho normal ou pelas possíveis alternativas porque foi colocado um flange que impedia qualquer ventilação do tanque logo na saída do tanque, antes de qualquer

3802

TRABALHO ORIGINAL



3803

ramal normal ou das alternativas possíveis, que não se esperava que fossem utilizadas de forma alguma. Foi dada a palavra ao advogado Dr. Ezequiel Balfour Levy – 60574 OAB-RJ. Que não é correto o comissionamento sem a presença do certificador sob o ponto de vista do certificador, o comissionamento faz parte do requisito das regras do ABS aplicadas. Que com relação aos equipamentos não certificados durante o comissionamento o depoente lembra apenas do trem de compressor de gás que não estava certificado, esclarece que esses equipamentos estão listados no certificado no ABS. Que o trem de compressão de gás não tinha ligação direta com o sistema de drenagem fechada, não tendo influenciado na ocorrência do acidente. Que o depoente entende que a transferência do fluido do TDE de BB para o TDE de BE, apesar de ser possível, não era uma transferência prevista no projeto e nos manuais de operação. Que as regras de classificação/certificação devem considerar além das operações previstas, as operações possíveis, dentro de limites, considerando que as pessoas envolvidas na operação executem manobras compatíveis, tendo em vista que os sistemas não são prova de incursões indevidas. Que não era considerada prevista a entrada de qualquer fluido, principalmente a água da chuva, pelo vent do tanque no fluxograma de fls. 2056. Que se houver a entrada indevida de água pelo vent o fato deveria ser comunicado a engenharia, para providências necessárias. Que na opinião do depoente a válvula V-535 do diagrama de fls. 2056 poderia falhar, mas o que não poderia ter sido feito foi o flangeamento do vent do tanque, uma vez flangeado o vent necessariamente deveriam ser bloqueados, efetivamente da mesma maneira com o flange cego todas as entradas no tanque. Que a válvula V-535 anteriormente citada não requer nenhum dispositivo adicional de segurança contra falhas. Que em relação ao documento de fls. 2061, filosofia de projeto, o ABS não tem que opinar sobre este documento, o ABS avalia os desenhos se estão de acordo com as regras do ABS. Do ponto de vista do ABS este documento não precisa ser seguido e sim as regras da SC. Que sob o ponto de vista de critério de segurança o ABS não deve opinar sobre isto, uma vez que a autoridade do ABS se limita aos critérios estabelecidos pelas suas regras. Que a definição da área de risco é feita pelo projetista, cabendo ao ABS verificar se está dentro do padrão seguido pelo projetista, padrão este que tem que ser internacional reconhecido pelo ABS. Perguntado ao depoente se o documento de fls. 2056 foi objeto de HAZOP. Respondeu que não sabe informar, que poderia verificar se o documento de fls. 2056 estaria na lista de fls. 2973/2974 mas não sabe precisar se este documento é do HAZOP, pois não teve conhecimento do estudo do HAZOP. Solicitado se pode verificar então se o documento de fls. 2056 estaria na lista de fls. 2973/2974, o Juiz-Relator indeferiu a pergunta, tendo em vista não haver nexos com o assunto em discussão. Que a válvula V-535 de fls. 2056 está listada na fls. 2191 como Single Block. Que a referida válvula na opinião do depoente está corretamente indicada. Que o ABS trabalhou simultaneamente com a RINA sendo que a RINA classificou a plataforma como um todo desde o topo do flare até a parte mais baixa

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FERNANDES OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓFIOS

do casco, incluindo a planta de produção e todos os sistemas da plataforma e o ABS certificou apenas a planta de produção. Que aconteceram reuniões com a RINA e o ABS mas não havia comparações de análises, pois elas eram independentes. Que o ABS tinha um gerente responsável por este contrato em Londres, engenheiro Dimitri Michos, mas o trabalho era feito por grupo de pessoas, por equipes e por matéria sendo que o vistoriador no Canadá era o engenheiro Agostinho Bagnasco e com vistoriador no Brasil engenheiro Daniel Pedrosa. Que o contato entre o ABS e a Petromec eram feitos através dessas pessoas acima citadas. Que provavelmente existiam reuniões onde participavam Brasoil, ABS e Petromec. Que os desenhos chegavam ao ABS para aprovação pela projetista não sabendo precisar se era pela AMEC ou pela Petromec. Que não sabe informar se houve atraso na entrega de planos pela projetista ao ABS para aprovação. Que não havia obrigação contratual com o ABS do comparecimento da Brasoil as reuniões. Que não sabe informar qual a classificação do TDE. Que não sabe informa se a ventilação de uma área, com presença de hidrocarbonetos, por si só pode modificar a classificação de uma área de classificada para não classificada. Foi dada a palavra ao Dr. Luis Felipe Galante da Silva Ramos – 036558 OAB-RJ. Que as regras não devem ser tornadas somente no “preto e no branco” pois há flexibilidade na sua aplicação, explicando melhor existem margens na sua interpretação em algumas situações podendo haver mais de um caminho para se atender um requisito expresso na regra. Que o flangeamento do vent do TDE de BE deveria ter sido comunicado a sociedade classificadora RINA. Ressalva que esta afirmativa tem latitude para agir dependendo da situação e das condições. Considerando que era uma alteração relevante e importante e que outros eventos como, por exemplo, a bomba não estar instalada, leva o depoente a afirmar que deveria ter sido comunicado. Que quando há uma alteração deste porte comunicada a sociedade classificadora deve ser avaliada pela SC para verificar se a tal alteração atende as regras dessa SC, sendo que as condições de segurança estão intrínsecas na regra da SC. Foi dada a palavra a Procuradora Dr^a Tereza Cristina Bevilacqua. Que os padrões internacionais relativos às áreas perigosas usam o termo catastróficas. Os padrões definem que se está operando em regime normal, qualquer coisa catastrófica é o que muda as condições de operação do equipamento. A ruptura de um tanque é catastrófica porque não se pode prever a quantidade de energia que se desprende desta situação, que não é uma situação normal, sendo a energia suficiente para destruir qualquer proteção projetada para, por exemplo, equipamentos a prova de explosão. Que as regras são definidas com base no conhecimento acumulado elas utilizam o estado da arte e se atualiza todos os anos sendo claro que qualquer acidente é estudado para ficar definido se as regras têm alguma deficiência e a falha aconteceu por esta deficiência elas devem ser alteradas. Entende o depoente no caso da P-36 não houve falha nas regras, tendo em vista que foi flangeado o vent atmosférico o que não poderia ser previsto, sendo na sua opinião inadmissível sobre todos os aspectos, havendo uma seqüência de eventos que levou ao acidente.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA OLIVEIRA
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left and several initials on the right.

3805

Esclarece o depoente que se não houvesse flange cego no suspiro não teria ocorrido o acidente. Que certamente o flange colocado não era parte do sistema de vent. Que a definição de uma área de risco depende de diversos fatores e ela consta de diversos documentos aos quais o depoente teve acesso. Diversas entidades deram suas interpretações sobre a extensão da área de risco em torno do TDE. Na opinião do depoente das diversas opiniões dadas, inclusive apresentadas pelos consultores independentes do ABS e pela Petrobrás há controvérsias. O ABS não analisou aquela área de risco por que não estava no limite da planta de produção, embora ciente que estava ligada à planta de produção. Que o motor da bomba de descarga do TDE era a prova de explosão e foi verificado pelo ABS tendo o desenho sido aprovado pelo ABS com recomendação para que fosse verificada a classificação daquela área, face o ABS não dispor das informações necessárias. Que a região onde ocorreu a segunda explosão estava totalmente fora da área do escopo de trabalho do ABS, portanto o depoente não pode emitir opinião sobre a existência de equipamentos elétricos não adequados naquela área. Que em princípio, a definição da área de risco deve ser feita pela projetista e posteriormente o desenho deve ser submetido à aprovação da SC no caso a RINA. Que o vistoriador, engenheiro Daniel Pedrosa, da ABS no período do comissionamento ia constantemente a bordo da plataforma, mas no dia do acidente não estava a bordo. Que o ABS não tinha conhecimento da retirada da bomba de requalque e nem o flangeamento do vent do TDE de BE. Que os TDE não tinham nenhum sensor para detectar a elevação de pressão, tendo em vista tratar-se de tanques atmosféricos, condição essa que não poderia ser alterada, pois estruturalmente eles não foram projetados para isso. Que o ABS não tinha notícias sobre o mau funcionamento de equipamentos a bordo da plataforma, conforme levantado pela Doutra Procuradoria, tais como válvulas, dampers, sistemas de alarmes e problemas nas bombas. Que o TDE, os alarmes de nível e outros dispositivos não foram certificados cada um, por si, tendo em vista que era um tanque estrutural e estavam de acordo com a regra do ABS. Que no caso de haver comunicação da alteração no vent do TDE e a retirada da bomba, o ABS iria avaliar e emitir um parecer, não daria a certificação da planta de processos, pois não estariam de acordo com as regras do ABS. Que a modificação deveria ser comunicada a SC, RINA, que avaliaria tal alteração e certamente consideraria prejudicada a classificação da plataforma. Que do ponto de vista da classificadora o raquetearno do vent e a retirada da bomba de requalque não impunha uma nova análise de risco, impondo-se entretanto uma verificação de atendimento das regras da SC nesta nova condição. Esclareceu que as regras da SC são definidas e elas já indicam o que é necessário em termos de equipamentos e instalações, portanto se cumprir à regra da SC satisfaz aos requisitos da SC. A análise de risco é uma ferramenta que definirá necessidades dependendo do risco encontrado na instalação. A verificação da análise de risco não é feita pela SC é feita pelo projetista. Que não existe um documento formal sobre a conclusão a que chegou a comissão interna constituída pelo ABS para analisar a

COPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL
 JOSÉ CARLOS FERREIRA OLIVEIRA
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÍARIAS

Handwritten signatures and initials, including a large signature and several smaller initials.

3806

correção do trabalho do ABS em relação a P-36, tendo esta comissão analisado novamente os planos aprovados pelo ABS. Que o fluxograma de fls. 2056 foi aprovado em Londres pelo engenheiro Panos Panagopolis. Que o desenho de classificação da área de risco da planta de processos, também, foi aprovado em Londres com base na API RP500C (RP = Recommended Practice). E, como nada mais houvesse nem lhe fosse perguntado, foi encerrado este termo, que, depois de lido e achado conforme, vai assinado pelo depoente, juntamente com a D. Procuradora, os I. Advogados e o Juiz-Relator. Do que para constar, eu, Reinaldo Rocha Barauna, assistente, servindo de escrivão, Omar Ferreira Neves, o escrevi.

Juiz-Relator

Testemunha

Procuradora

Advogado

Advogado

Advogado

Advogado

COPIA FIEL DO INSTRUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MENEZES CUNHA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

**TRASLADO DO TERMO DE AUDIÊNCIA DE
INSTRUÇÃO, NA FORMA ABAIXO:**

3807
M

Aos cinco dias do mês de novembro de dois mil e três na cidade do Rio de Janeiro, RJ , e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de dois mil e um, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁCQUA e os advogados Dr. Pedro Calmon Filho , Dr. Artur R. Carbone, Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Hélio Saboya (ausentou-se às 12h) e Dr. Kenneth Cattley, foi declarada aberta a audiência de instrução, para ouvir a testemunha. Apregoada, compareceu o Sr. João Carlos dos Santos Pacheco, que prestou o seu depoimento conforme os respectivos termos nos autos. Às 12h foi dado intervalo e a audiência foi reiniciada às 13h30min. Às 17h50min como nada mais houvesse, o Exm^o Sr. Juiz deu por findo os trabalhos levantando a audiência e ordenando que fosse lavrado este termo, cujo traslado vai nos autos. Do que, para constar, eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, assistente , o lavrei indo subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária e assinado pelo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz - Relator

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSE CARLOS PEREIRA CUZÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

3808

JUNTADA

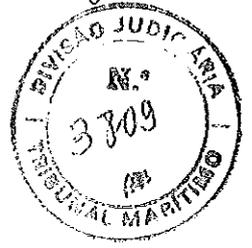
Aos 06 de Novembro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos Petição do Dr. Vezquele Levy
Balfour que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

MB

COPIA FIEL

SECRETARIA DE ESTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Exmo Sr Juiz Relator Sergio
Bokel (P-36)



Junta - re

em 06/11/2003

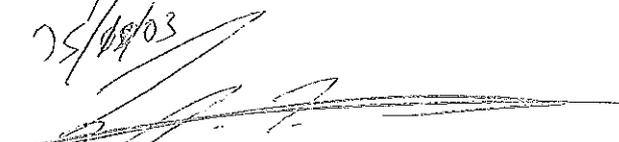

Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

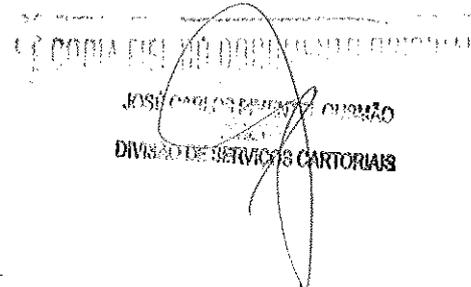
Helder G. de Moraes var,
em face do r. despacho de fls- 3793,
informar que as notificações dicitas são
executadas, para sua testemunha, no
Endereço Av Chile 65/502 - DMI^x
Nenh cidade, requerendo a data visíveis para
todos.

Helder Turro, pedr

Deferimento

25/09/03


60574



3810

CONCLUSÃO

Aos 06 de novembro de dois mil e três faço estas auto conclusões ao Exm^o(s) Sr^o(s). Juiz^o Relator ~

Do que lavrei este termo para contar.

^{RRB}
RINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

DEFIRO O REQUERIDO POR HÉLIO GALVÃO DE MENEZES EM Fls. 3809.

DESIGNO O DIA 26/11/2003 às 09:00HULIS PARA AUDIÊNCIA REQUERIDA POR HÉLIO GALVÃO DE MENEZES NA Fls. 3773 PARA CLAUDIO LUÍZ JACINTHO DA SILVA E WARDIR CARLOS SANTOS COMO TESTEMUNHAS PUBLICQUE-SE E INTIME-SE

EM 06/11/2003

[Signature]
Sergio César Bokel
Juiz - Relator

C 7550 - DR - 215 - 1030

RECEBUEMOS

Em 06.11.03, fui designado, como Juiz Relator do Juiz

EM 06/11/2003

É COPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FERREIRA CUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi expedido despacho publicação no DJ. O referido é verdade e dou fé. Aos 07 de novembro de 2003. *supra* para

[Signature]



ASSENTADA

Aos doze dias do mês de novembro de dois mil e três, nesta cidade do Rio de Janeiro, e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na baía de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁQUA e os Advogados Dr. Artur R. Carbone, Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Pedro Calmon Filho, Dr. Kenneth Cattley e Dr. Hélio Saboya e eu, Reinaldo Rocha Barauna, Assistente, foi declarada aberta a audiência de instrução designada anteriormente. Apregoada, compareceu a testemunha Roberto Paolo Cazzulo, que, depois de qualificada e compromissada, prestou o seu depoimento como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, servindo de escrivão, o escrevi, indo subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, DINÉIA DA SILVA, e assinado pelo Excelentíssimo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

CÓPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL

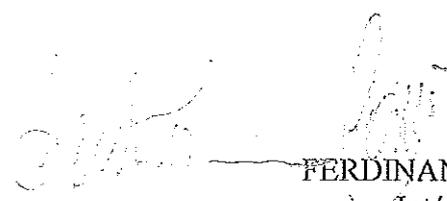
JOSÉ CARLOS FERREIRA OLIVEIRA
2003
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



TRIBUNAL MARÍTIMO

TERMO DE COMPROMISSO DE INTÉRPRETE NÃO OFICIAL

Aos doze dias do mês de novembro de dois mil e três, nesta cidade do Rio de Janeiro, e, na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, presente o Sr. Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, comigo, CB ES Omar Ferreira Neves, Escrivão, compareceu o Sr. FERDINANDO LANDI, italiano, Cédula de Identidade de Estrangeiro RNE: W551709-Z, Classificação: Permanente, Validade: 17/04/2006, Órgão Emissor: SE/DPMAF/DPF, filho de Olga Fantozzi Landi e de Landino Landi, Data de Nascimento: 09/12/1932, Residente na Rua Gabriel Matta nº 77, Recreio, Rio de Janeiro, RJ, designado pelo Sr. Juiz-Relator para servir de intérprete na oitiva da testemunha Sr. ROBERTO PAOLO CAZZULO, italiano, filho de Renato Cazzulo e de Giuseppina Cpuatrida, residente na Via C. Battisti 1/7, 16145, Gênova, Itália, prometendo bem e fielmente cumprir o mister para o qual foi designado, traduzindo para o idioma nacional, com precisão, clareza e veracidade, os termos do depoimento em questão.


FERDINANDO LANDI
Intérprete


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator


OMAR FERREIRA NEVES
Escrivão

É COPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FERREIRA CUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

TESTEMUNHA



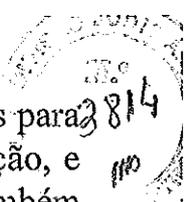
Roberto Paolo Cazzulo, passaporte nº 460470 Z, engenheiro, italiano, casado, filho de Renato Cazzulo e de Guiseppina Quatrida, residente à Via C. Battisti 1/7 16145, Genova, Itália. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade sobre tudo que soubesse ou lhe fosse perguntado, foi dada a palavra ao advogado Dr. Pedro Calmom Filho – 9.142 OAB-RJ e, passando ao interrogatório com o Juiz Relator, como segue. Que é formado em engenharia civil em 1979, tendo entrado para a RINA em 1981. Que em 1981 trabalhava na divisão de pesquisa e desenvolvimento no campo de estrutura e análise de risco, em 1992 foi promovido a Diretor do departamento de Pesquisas e Riscos, em 1999 foi promovido a Diretor de novas construções e serviços técnicos, este departamento empregava 80 engenheiros todos aplicados a pesquisa, risco e construção, sendo que, sob sua subordinação estão todos os departamentos técnicos. Em 2002 foi promovido a Diretor-Geral da divisão marítima englobando todas as atividades técnicas e contatos internacionais. Esclareceu que em 1986 passou a fazer parte pessoalmente da IMO, Presidente do sub-comitê de Projetos e departamentos da IMO e também o comitê de segurança marítima. A partir de julho de 2003 era o representante do Conselho da Associação Internacional das Sociedades Classificadoras (IACS). Que em 1999 quando era Diretor do departamento de novas construções era o responsável pelo departamento de aprovação dos planos, neste departamento existiam todos os técnicos que eram responsáveis pelo plano, quando ocorreu o sinistro ele era o responsável por este departamento. O trabalho de verificação e aprovação dos planos era de responsabilidade de seu departamento. Que o seu trabalho era de direção e gestão do seu pessoal. Que classificação e certificação são duas atividades de controle feitas por entidades técnicas independentes. Classificação é a verificação da unidade inteira com referência com as regras de classificação. Essas verificações são executadas durante o curso da construção e são efetuadas periodicamente durante a operação da unidade, a cada ano e a cada cinco anos para renovação do certificado de classificação. Durante esses períodos de operação é responsabilidade do operador manter o equipamento em conformidade com o regulamento de classificação. Certificação industrial é uma verificação à norma ou à especificação concordada contratualmente em um determinado momento do projeto, construção ou operação da plataforma. Que o RINA classificou e certificou a plataforma pela bandeira italiana, o termo certificação se entende como sendo a certificação estatutária por conta da administração italiana. Que a classificação compreendeu a unidade inteira, incluindo a estrutura, máquinas e planta de processo. Que a ABS fez a certificação industrial da planta de produção. Que o RINA e ABS trabalhavam independentemente e paralelamente no sistema da planta de produção. Pelo que se refere ao sistema da planta de produção existia um controle duplo. Que não existiu nenhum conflito entre o RINA e ABS, apenas existia um controle duplo. Que o RINA é reconhecido pelo governo brasileiro para emissão de certificados estatutários, como também é reconhecido por outros 160 países do mundo. Que a Diretoria de Portos e Costas (DPC) é a organização brasileira que reconhece o RINA e efetua os controles, não recordando precisamente desde quando, mas acha que foi em 1998 ou desde 1999.

CÓPIA PARA O DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS ROBERTO CAZZULO
DIVISÃO DE NOVAS CONSTRUÇÕES

[Handwritten signatures and initials]

Que o RINA aplicou o regulamento para classificação e em particular as regras para a construção e classificação de equipamentos Off Shore, unidades de perfuração, e outras unidades similares e que essas regras contém MODU CODE. Que também inclui as regras internacionais para instalações elétricas (IEC). Que no momento da transformação da plataforma em P-36, o RINA também aplicou o regulamento do RINA, "rules for the construction and classification of floating units intended for the productions, storage and off-loading of liquid hydrocarbons". Que o certificado emitido com base nesta regra aplica-se para FPO (Floating Production Off-Loading). Que o padrão utilizado pela autoridade marítima brasileira com relação a unidades como a P-36 em águas brasileiras é o MODU CODE, a regra do SOLAS e MARPOL. Que as regras aplicadas na certificação da P-36 pelo ABS não eram idênticas às aplicadas pelo RINA. As regras aplicadas pelo ABS eram regras publicadas pelo ABS e incluíam padrões internacionais diferentes daqueles que eram aplicados pelo RINA. As regras aplicada pelo RINA não compreendem o padrão API que são referidos, em parte aplicado pelo ABS. Que o RINA pede o elenco de desenhos que devem ser submetidos à aprovação. Este elenco de desenho não inclui os documentos: filosofia de projeto, projeto básico e HAZOP. Que o RINA exercia ações de vistoria durante a construção e a transformação da P-36 no Canadá e no Brasil. Que o RINA vistoriou a construção da plataforma na Itália, cujo nome era Spirit of Columbus, e o estaleiro de construção era o Fincantiere. A transformação ocorreu em Quebec e foi completada no Brasil. Que incluía os testes do sistemas e dos componentes da plataforma que eram requeridos no regulamento de classificação. Que ao término dos controles exigidos pelo regulamento de classificação o RINA emitiu o certificado de classe da P-36 com validade até fevereiro de 2005. Que emitiu os certificados estatutários por conta do governo italiano. Que o sistema de drenagem do TDE foi testado e aprovado com supervisão do RINA, tendo sido efetuada a prova hidrostática. Que confirma que o certificado de classificação da P-36 foi emitido sem nenhuma não conformidade. Que o RINA não recebeu nenhuma pressão da Petrobrás, Brasoil ou Petromec no que se refere na emissão dos certificados. Os certificados foram emitidos logo que os controles foram efetuados. Se os controles não tivessem sido efetuados os certificados não teriam sido emitidos. Foi dada a palavra ao Dr. Luis Felipe Galante da Silva Ramos - 036558 OAB-RJ. Que as funções do depoente anteriormente descritas são de caráter gerencial e administrativas. Que sobre a classificação da unidade como definido anteriormente, significa que são controles efetuados sobre a totalidade da unidade por uma entidade técnica independente baseada nas suas próprias regras de classificação. Que classificação de área perigosa é um conceito totalmente diferente. Com termo classificação neste caso, se entende a designação de um índice para áreas que são julgadas pelo projetista como perigosas, com diferentes níveis de risco. Que a primeira pessoa a determinar a área de risco é o projetista, que tem a responsabilidade de designar tais áreas perigosas. Que a sociedade classificadora recebe os desenhos com as classificações, com as áreas perigosas feitas pelos projetistas e verifica se este desenho está em conformidade com o regulamento da classificação. Que o projetista para a classificação das áreas de risco leva em conta o funcionamento normal da planta e analisa situações anormais que possam ser previstas em função do funcionamento normal do sistema. Como exemplo desta



TERMINO DE PROVA DO DEPOENTE ORIGINAL

[Handwritten signatures and initials]

situação normal é um vazamento de uma pequena quantidade de fluido, gás, em um espaço e em um ambiente. Que os problemas e as falhas catastróficas são explicitamente excluídas das normas internacionais IEC para classificação das áreas perigosas. As normas IEC relatam como exemplo de situação catastrófica o rompimento de um tanque pressurizado. Que a falha catastrófica está prevista no IEC 60079-10, item 1.1, letra "d", página 2, onde nas condições gerais relata que a classificação de área perigosa onde pode ocorrer risco associado à presença de gás ou vapores inflamáveis exclui falhas catastróficas, que estão compreendidas para além do conceito da anormalidade. Na nota 3 esclarece que o termo falha catastrófica aplica-se por exemplo ao rompimento de um tanque pressurizado ou de uma rede e aos eventos não previsíveis. Que uma situação catastrófica é uma coisa que não pode ser prevista devido à probabilidade e pelas conseqüências do evento. Como exemplo, uma explosão com uma liberação enorme de energia tem que ser considerada como um evento catastrófico. Outro exemplo um avião que bate com um edifício liberando grande quantidade de combustível que explode e o edifício vem a desmoronar, isto é, claramente e tristemente, um evento catastrófico. Que após o acidente da P-36 o RINA começou um estudo sobre o acidente com a contribuição de consultores externos independentes, o London Off-Shore Consultants. Resultou desse estudo um relatório que o depoente acredita estar nos autos desse tribunal, o depoente foi o Diretor que examinou o resultado desses estudos. O estudo considerou os relatórios dos inquéritos feitos no Brasil pela Petrobrás, ANP e DPC. O depoente pessoalmente participou do seminário no Rio de Janeiro, organizado pela Petrobrás com a apresentação dos resultados do inquérito. Que os TDE eram tanques de recolhimento de líquidos de drenagem, era previsto que operassem em situação de manutenção ou de emergência como relatado no manual de operação. Que cada um dos TDE tinha um volume de 450 m³, correspondendo aproximadamente a 12 vezes o volume dessa sala de audiência, como altura de mais de 10 metros, correspondendo a 3,5 vezes a altura dessa sala. Que este tanque de grande dimensão que estava localizado na perna da plataforma teve uma grande explosão mecânica com liberação de líquidos e gases correspondente a um grande volume, sendo isto um evento catastrófico que teve as conseqüências conhecidas. Que confirma com base nas regras do RINA e nos padrões internacionais IEC não tem nenhuma dúvida que este evento foi um evento catastrófico, com grande liberação de energia que destruiu os compartimentos adjacentes, como exemplo uma rede de diâmetro de cerca de 45 cm de aço que distribuía água na plataforma milhares de outras estruturas e outros componentes, isto sem dúvida foi um evento catastrófico. Que se houvesse outra classificação para o TDE e espaços adjacentes isso não teria alterado o resultado porque a liberação da energia teria destruído as instalações elétricas, as tubulações, as estruturas e conseqüentemente teria destruído qualquer proteção das instalações elétricas, alarmes ou outros sistemas que tivessem sido instalados em áreas adjacentes seguindo uma outra classificação feita pelos projetistas para área perigosa. A classificação das áreas perigosas é absolutamente não correlacionada ao acidente. Que as regras do RINA não contemplavam e não contemplam uma segunda ventilação no TDE. Que a situação do TDE era com um tubo de entrada com diâmetro de 3 polegadas e o sistema atmosférico tinha diâmetro o dobro do diâmetro da admissão (6 polegadas). O regulamento do RINA requer que a área da seção do

3215
CÓPIA PARA O JUIZADO ORIGINAL

T-
[Handwritten signatures]

tubo de saída seja igual ou maior que 1,25 vezes a área do tubo de entrada. Como a área depende do quadrado do diâmetro, a relação entre a área do tubo de saída e do tubo de entrada era 4 vezes, que era bem maior do que 1,25 vezes conforme diz a regra. Que a válvula V-535 mostrada ao depoente no desenho de fls. 2056 é a válvula de admissão ao TDE, que é uma válvula do tipo retenção com operação manual, estando indicado no desenho as letras L.O., que significam locked open (travado aberta); a válvula era adequada para o tubo e para pressão da planta. Que a válvula estava de acordo com as regras do RINA. Que o RINA tinha conhecimento que existiam trens de produção não operativos, era seguro operar a plataforma operar nesta condição porque os trens de produção eram operados separadamente e nas verificações feitas com a finalidade da emissão do certificado de classificação a plataforma foi considerada segura. Que em relação ao princípio fundamental de classificação de áreas perigosas considerar a probabilidade de formação de atmosfera explosiva para efeito em instalação de equipamentos elétricos adequados para esta área, esclareceu que a probabilidade de uma mistura de ar e gás pode comportar risco de explosão e é um dos parâmetros fundamentais por parte do projetista para zonas perigosas. Que a classificação das áreas perigosas deve levar em conta diversas variáveis e não pode ser considerada uma decisão muito simples. Os fatores que teriam que ser considerados são ligados ao funcionamento da planta, a natureza do fluido, a probabilidade e frequência no tempo que este fluido chega a certas áreas, a disponibilidades de meios de controle ou prevenção, como exemplo a ventilação ou a utilização de um sistema de gás inerte, a presença de alarmes e muitos outros fatores. Substancialmente a avaliação das áreas perigosas faz parte da análise de risco. Que a designação das áreas adjacentes ao TDE era corretamente não classificada como área de risco, baseado nas regras do RINA, nos padrões internacionais IEC e no MODU CODE. Que não acredita que existiram condições inseguras no TDE nas áreas adjacentes com relação ao acidente ocorrido. Que o motivo pelo qual o depoente afirma isto é que a primeira explosão foi mecânica, com liberação de energia muito elevada, como dito anteriormente foi um evento catastrófico. Que no estudo de investigação da Petrobrás corretamente é dito que acidentes tão grandes são devidos a combinação de diversos fatores, todavia acredita que a causa determinante da primeira explosão foi o flangeamento do vent do TDE, que transformou o TDE de um tanque atmosférico em um tanque de pressão. Que o flangeamento do vent do TDE teria sido aceitável se tivessem sido flangeadas todas as tubulações de entrada no TDE de modo a isolá-lo. Que não era aceitável somente o flangeamento do vent do TDE, teriam que ser flangeadas todas as tubulações de entrada no TDE. Que o RINA, antes do acidente, não foi informado do flangeamento do vent do TDE, desta grave e absurda operação que transformou um tanque seguro em um tanque de pressão. Que o regulamento do RINA e as normas da bandeira Italiana requerem que operações com aquela efetuada como o flangeamento do vent do TDE, seja objeto de uma comunicação à entidade classificadora para que esta tenha oportunidade de fazer um vistoria ocasional para verificar a segurança da planta. Que informação tivesse sido recebida pelo RINA teria permitido uma vistoria ocasional e o RINA teria dado prescrições e fazer a planta retornar a regras de classificação para condições seguras de modo a prevenir este gravíssimo e tristíssimo acidente. Foi dada a palavra ao Dr. Ezequiel Balfour Levy - 60574 OAB-RJ. Que a P-36 estava classificada e certificada

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

SERVIÇOS DE PERÍCIA

J. A. X. RA

por conta do governo italiano ao final dos controles que foram executados. O comissionamento não faz parte dos controles que são exigidos para classificação. Isto está muito bem escrito no regulamento de classificação. Entende-se que o comissionamento é a entrega da plataforma ao operador ao término das verificações contratuais. O estaleiro que executou os trabalho entrega ao operador, o RINA nada tem haver com o comissionamento. Que a classificação de áreas perigosas é uma tarefa executada pelo projetista que leva em conta as condições de funcionamento da planta e as possíveis anormalidades que podem ser consideradas para aquele tipo de planta. As normas devem considerar aquelas condições que são relacionadas, com a classificação com as áreas perigosas e componentes elétricos dos espaços considerados. Que não considera normal a entrada de águas pluviais pelo vent do TDE. Analisando o diagrama de fls. 2056 e outros diagramas, a eventual queda de água ou líquido de drenagem através do vent teria acontecido com duas bombas sem funcionar para esgotar o sistema de drenagem aberta. Um alarme de nível do sistema de drenagem aberto não teria funcionado e outras vias de drenagem de água ao mar estariam obstruídas, então estas condições não podem ser consideradas condições normais de funcionamento. Que a transferência de líquido de drenagem do TDE de BB para o TDE de BE não era prevista nas condições normais de operação. Que assumindo que foi detectado algum problema na válvula V-535 do diagrama de fls. 2056, existia alguma segurança prevista que não teria levado como consequência à ruptura do TDE. A primeira segurança é que o TDE era um tanque atmosférico ligado ao sistema de vent atmosférico, a segunda segurança é que ele era ligado a um alarme de alto nível do tanque, a terceira segurança é que ele era ligado ao sistema de nitrogênio e a quarta segurança, possivelmente a mais importante, depois da grave operação de flangeamento do vent, era a exigência de executar a operação sob estrito controle operacional. Que se a válvula estivesse fechada e não desse passagem não entraria líquido no TDE. Que a pressão de trabalho da válvula era de 19 bar. Que o documento de filosofia de projeto é um documento que não tem que ser submetido ao RINA e sobre o qual o RINA não é solicitado a expressar opinião. Que como técnico não tem nada a dizer sobre tal documento que diz respeito ao projetista. Que não é requerido nos regulamentos da classificadora que o documento de filosofia do projeto seja submetido ao RINA nem no começo e nem no final do projeto, nem em caso de eventual modificação. Que a sociedade classificadora recebe do projetista os desenhos que definem as estruturas e as plantas. Estes desenhos são examinados se fazem parte dos desenhos contemplados para classificação. Depois de aprovados são enviados ao projetista, ao estaleiro e ao vistoriador do RINA. Durante ao acompanhamento da construção os desenhos são enviados aos inspetores do RINA que verificam a correspondência da construção com o regulamento de classificação. Que a atribuição do RINA é de verificar a conformidade da plataforma inteira com o regulamento de classificação. Durante a construção esta verificação desenvolve em duas fases: durante a aprovação dos desenhos e durante as vistorias de construção. Não existe requerimento do RINA de submeter a aprovação "as built" (como construído). Que o HAZOP não é um documento que deve ser submetido à classificadora para aprovação. Que o depoente em relação ao projeto não deve entrar no mérito, se deve ou não ser executado o HAZOP. Que desde 1986 participa de comitês de segurança marítima da IMO e participa dos trabalhos do comitê

3827
DIVISÃO DE PROJETOS E VISTORIAS

[Handwritten signatures and initials]

3818
100

internacional das sociedades classificadoras. As incumbências do depoente no RINA são atribuições de diretoria que significa ter uma competência gerencial nas atribuições na sociedade classificadora. Que numa sociedade classificadora (SC) a competência técnica é importante porque a SC tem uma atribuição eminentemente técnica. Isto não significa ter competência sobre todos os aspectos de detalhes que são desenvolvidos pelos componentes da SC. Isto explica o papel do dirigente interno de uma SC. Que como falou anteriormente não entra no mérito do HAZOP também não entra no mérito da frequência deste estudo. É um estudo que compete ao projetista e ao operador da unidade. Que o motivo pelo qual o RINA constituiu um grupo de investigação para estudar o acidente e avaliar os estudos feitos pela Petrobrás, ANP e DPC são os seguintes: analisar sob o ponto de vista técnico as possíveis causas desse acidente. Eventuais modificações do regulamento do RINA poderão seguir de eventuais discussões desse estudo que serão entregues a nível internacional das organizações competentes, em particular a IMO. Que em relação ao item 28 de fls. 2346, não pode ser extraído do contexto do documento, considera que todo documento está correto. Que em relação a ser somente o projetista responsável pela classificação de área de risco, em relação ao depoente declarou que a classificação de área perigosa é uma tarefa do projetista. Na fase de projeto é uma atribuição do projetista que tem correspondência com os manuais de operação que chega a ser uma atribuição do gestor da plataforma. Que não houve atraso na entrega dos projetos da AMEC/Petromec para o RINA, os documentos que foram enviados ao RINA seguiram a seqüência de transformação da plataforma. Que o TDE era classificado como área não perigosa. Que a escala de classificação do MODU CODE e do RINA por área perigosa é área 0, área 1, área 2 e a quarta área é classificada como não perigosa. Que se o RINA fosse informado do flangeamento do vent do TDE teria executado uma vistoria ocasional no TDE e teria requerido o flangeamento da rede de admissão do TDE. Que o RINA possui equipe de vistoria na cidade do Rio de Janeiro e que esta equipe já estava no Rio na data do acidente. Que o RINA e o ABS agiram independentemente na classificação do sistema de produção. Que a primeira explosão mecânica conforme está descrito no estudo da Petrobrás foi no TDE de BE. Que acha que a região do TDE de BE não estava sujeita a classificação quanto a área perigosa pelo ABS. Foi dada a palavra ao Dr. Kenneth Ashley Thomas Lattuf Cattley - 036218 OAB-RJ. Que não conhece e não ouviu falar do engenheiro Nelson Moczydlower. Que o TDE tinha um sistema de gás inerte que deveria ter sido utilizado para a partida do TDE (início de funcionamento). Que o sistema de gás inerte era também utilizado para medida do nível do líquido dentro do tanque. Que o sistema de gás inerte era um sistema de segurança previsto para o TDE, a segurança era dada pelas características do nitrogênio que era injetado no interior do tanque pelo sistema de gás inerte. Era uma proteção do TDE no que se refere a segurança. Que o nitrogênio previne a explosão no interior do TDE porque modifica o conteúdo de oxigênio do interior do tanque, eliminando a causa de explosão que é o oxigênio. O nitrogênio para poder operar deve passar através de um sistema de ventilação. Que o sistema de gás inerte é uma proteção que, combinado com a utilização do TDE em emergência ou manutenção e com outros fatores em particular a ventilação, justifica a classificação do TDE como área não perigosa. Foi dada a palavra a Procuradora Dr^a Tereza Cristina Bevilacqua. Que o RINA era a SC por conta do

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO
CARTÓTIPO

T

100

estado italiano da Spirit Of Columbus e o Loyd Register (LR) era a segunda classificadora desta plataforma. Que o RINA considerou a plataforma P-36 como uma transformação (conversão). Que ao término da transformação da plataforma o RINA emitiu o certificado de classificação onde declarava que a plataforma era uma FPO (Floating Production Off Loading). Que o RINA classificou toda extensão da plataforma, desde o topo do flare até os pontões, em todos os aspectos que são referidos no regulamento da classificadora. Que a P-36 após a transformação era considerada uma MODU FPO com bandeira italiana. Que FPO é uma plataforma flutuante, ancorada, que recebe petróleo ou gás do poço no fundo do mar, que trata este produto na planta de produção de bordo e que envia o produto tratado a outras plataformas de estocagem ou para terra através de dutos. Que a classificação da Spirit Of Columbus era MODU PERF (Perf = perfuração). Que houve uma modificação na classificação da unidade ao transformar Spirit of Columbus, classe MODU PERF em classe MODU FPO, na P-36. Que a transformação de Base Oil Tank para TDE foi determinada no curso da transformação da plataforma de MODU PERF para MODU FPO, a SC ignora o momento em que esta transformação foi decidida, conhece o desenho em que foi submetida a transformação onde se entende que houve a transformação. Que o uso do TDE estava previsto em condições de manutenção e emergência, em tais condições, o risco determinante da classificação de áreas perigosas leva em conta que o líquido de drenagem que existia no TDE por período de tempos limitados, derivados de manutenção e emergência, e levados em conta todos os outros parâmetros que forneçam segurança à utilização do TDE, entre os quais a ventilação e o uso do gás inerte. Que a ação de ter flangeado o vent do TDE mudou drasticamente a configuração do tanque e não se pode ser considerada como uma intervenção de manutenção. Que a operação da bomba de requalque que foi retirada para manutenção não mudou a configuração do sistema tendo sido flangeados a aspiração e saída. Que não seria portanto necessário notificar a SC a retirada da bomba. Que o vistoriador do RINA no Brasil que estava encarregado de seguir a transformação da P-36 se chama G. Sollazzo. Estava presente no trabalho durante a transformação durante um período de tempo adequado, cerca de 250 horas trabalhadas, não se lembrando com precisão e acredita que ele esteve a bordo da P-36 no campo de Roncador, mas não se lembra exatamente quando. Que a P-36 tinha previsto uma vistoria anual cujo a validade vencia após o acidente da P-36. Que o RINA tinha conhecimento que alguns trens de produção estavam inoperantes, o RINA desconhecia que existiam componentes ou sistemas já operativos e com problemas. No primeiro caso não era necessária a presença do RINA para a fase de testes, no segundo caso, a critério do operador, poderia ter decidido chamar ou não o RINA para uma visita ocasional. O operador não chamou o RINA para a visita ocasional. Que examinando os relatórios o depoente se lembra que foi feita uma vistoria a bordo para a emissão do certificado estatutário de equipamento de segurança, se não erra foi em dezembro de 2000, o certificado de segurança se refere aos botes salva-vidas e outros equipamentos conforme requerido pelo SOLAS. Que o TDE era um tanque que ocupava diversos conveses da plataforma e em seguida à explosão mecânica a força da explosão rompeu a tubulação da rede de água e outros componentes. Considerando a análise da dispersão de gases requerida pela Petrobrás, o gás liberado pela primeira explosão mecânica invadiu diversos compartimentos

TRABALHO DE MANUTENÇÃO DE BORDO

J - [Handwritten signature]

3820

danificados pela explosão mecânica e também por esta análise resulta que passou através dos dutos de ventilação até alcançar o tank top. Nesta análise foi relatado que os alarmes de gás foram ativados como consequência a passagem de gás depois da explosão mecânica. Nesta análise é relatada como ponto provável de ignição da explosão química um componente ou uma fonte de calor presente no tank top. Examinando o resultado desta análise temos motivação para acreditar que o que foi relatado foi razoável. Que as regras de classificação são claras quanto à exclusão, da classificação de áreas perigosas dos eventos catastróficos, como a primeira explosão mecânica. A razão desta exclusão é devido à energia desprendida por este evento (catastrófico) e a sua improbabilidade e impossibilidade de prevê-lo durante o projeto. Não se pode a nível de projeto e durante a classificação da plataforma ter presente todos os possíveis eventos, também aqueles absurdos que podem acontecer. Este evento, a explosão mecânica, começou com uma condição da plataforma totalmente e absolutamente anormal. Que o relatório do London Off Shore Consultant não dá nenhuma indicação de qual seria a fonte de calor ou ponto de ignição no tank top. Que na opinião pessoal do depoente a dispersão do gás consequente da primeira explosão mecânica alcançou várias amplas áreas da plataforma, em particular a passagem do gás através dos dutos de ventilação que conduziram o gás para áreas muitos difíceis de prever ou imaginar qual seria o ponto de ignição da explosão. Infelizmente a plataforma afundou e não foi possível examinar os destroços e identificar a área onde a explosão ocorreu. Examinando as fotografias antes do afundamento da plataforma, com ela inclinada pode-se notar que a estrutura externa das pernas estava intacta e portanto a explosão não danificou a estrutura externa das pernas da plataforma. Que o cálculo de estabilidade e alagamento executados após o acidente parecem demonstrar que a passagem de água era permitida no interior da plataforma, o que determinou o alagamento progressivo até o afundamento da plataforma. Que o rompimento mecânico do TDE provocou o rompimento da rede de água que levava água à rede de incêndio. Esta água passou por vários compartimentos que de acordo com o projeto deveriam ser estanques. Pode-se imaginar que alguns desse compartimentos perderam a estanqueidade devido à explosão catastrófica. A água penetrou até a parte inferior vindo a determinar a perda de estabilidade da plataforma. Pelas considerações do RINA esses compartimentos não estavam estanques. Que o representante do RINA, Eduardo Xavier, não estava a bordo da plataforma após o acidente, ele foi convidado para ficar a bordo de um Navio Supply que estava próximo. Que não é possível dizer o que poderia ter sido feito para evitar o naufrágio da plataforma, tendo em vista que, não conhece as condições efetivas da plataforma após o acidente. Que está esperando o resultado das investigações, as quais já foram publicadas os estudos e eventuais novas investigações ele desconhece, incluindo este inquérito. Considerando que as análises dos acidentes marítimos são normalmente apresentado ao IMO, com a finalidade de avaliar as eventuais necessidades de modificar as normas internacionais. Talvez venham a ser feitas modificações nos regulamentos internacionais pela IMO ou por outras organizações. O RINA modificará os próprios regulamentos de classificação que estão baseados em tais normas internacionais. E, como nada mais houvesse nem lhe fosse perguntado, foi encerrado este termo, que, depois de lido e achado conforme, vai assinado pelo depoente, juntamente com a D.

TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO DO TDE
DIVISÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS

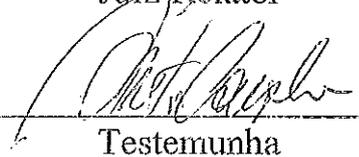
M
D

Procuradora, os I. Advogados e o Juiz-Relator. Do que para constar, eu, Reinaldo Rocha Barauna, assistente, servindo de escrivão, o escrevi.

3822
MAB



Juiz-Relator



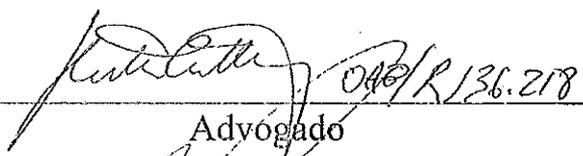
Testemunha



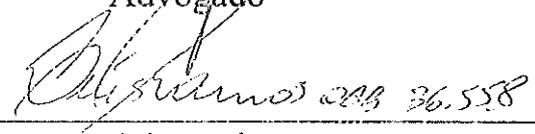
Procuradora



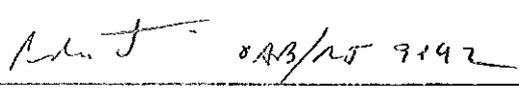
Advogado



Advogado



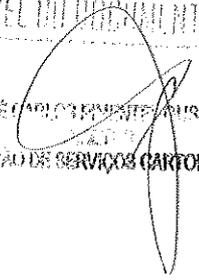
Advogado



Advogado

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES ALMEIDA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS



2822
Mm

**TRASLADO DO TERMO DE AUDIÊNCIA DE
INSTRUÇÃO, NA FORMA ABAIXO:**

Aos doze dias do mês de novembro de dois mil e três na cidade do Rio de Janeiro, RJ , e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de dois mil e um, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁQUA e os Advogados Dr. Pedro Calmon Filho , Dr. Artur R. Carbone, Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Hélio Saboya (ausentou-se às 12h20min) e Dr. Kenneth Cattley, foi declarada aberta a audiência de instrução, para ouvir a testemunha. Apregoada, compareceu o Sr. Roberto Paolo Cazzulo, que prestou o seu depoimento conforme os respectivos termos nos autos. Às 12h20min foi dado intervalo e a audiência foi reiniciada às 13h30min. Às 18h10min como nada mais houvesse, o Exm^o Sr. Juiz deu por findo os trabalhos levantando a audiência e ordenando que fosse lavrado este termo, cujo traslado vai nos autos. Do que, para constar, eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, assistente , o lavrei indo subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária e assinado pelo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz - Relator

(É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL)


JOSÉ CARLOS MENDES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



JUNTADA

Aos 13 de Novembro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos N.º 4 Juranção P/Audiência do Dia
28/11/03 que perante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

DWS

CÓPIA EM DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE MOURA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

3824
11/11/03

AC/DS/11

TRIBUNAL MARÍTIMO

Nº 1462

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 11 de novembro de 2003.

Do: Presidente
Ao: Exmº Sr. Diretor da Procuradoria Especial da Marinha

Assunto: audiência de instrução

Referência: processo nº 19.489/2001

1. Solicito a V. Exª seja dado conhecimento a Drª Tereza Cristina Bevilacqua que, pelo Juiz Sergio Cezar Bokel, Relator do processo em referência, foi incluída, para o dia 26/11/2003, às 09h, a oitiva das testemunhas Cláudio Luiz Jacintho da Silva e Waldir Carlos Santos.

POR ORDEM:

DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

Cópias:
TM-10 1
TM-11.1 2
Arquivo 1

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREZ OLIVEIRA
DIRETOR DE SERVIÇOS CARTORIAS



11/11
3825
M.D.

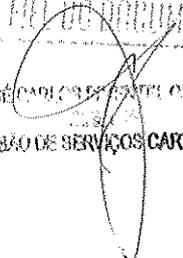
Processo nº 19.489/2001

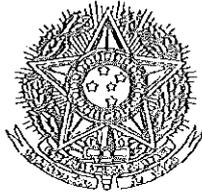
NOTIFICAÇÃO

O JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Dr. SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na baía de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma da Lei, expede a presente NOTIFICAÇÃO, por ele assinada e subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, ao Sr. WALDIR CARLOS SANTOS, com endereço na Av. República do Chile nº 65/502 - DMI, Centro, Rio de Janeiro, RJ, Cep: 20.031-170, para comparecer a este Tribunal, sob as penas da Lei, no dia 26 de novembro de 2003, às 09h, a fim de prestar depoimento nos autos do processo supramencionado. **QUE SE CUMPRE NA FORMA DA LEI.** Dado e passado na sede deste Tribunal, Avenida Alfred Agache s/nº, nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 07 de novembro de 2003. Eu, ANGELA CARNEVALE , Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINEIA DA SILVA , Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS DE CASTEL OUSMEIO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



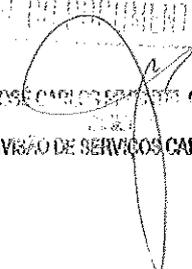
3826
2003

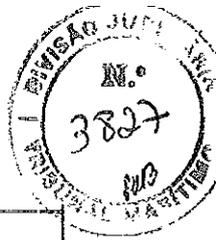
Processo nº 19.489/2001

NOTIFICAÇÃO

O JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Dr. SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do Processo nº 19.489/2001, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, na forma da Lei, expede a presente NOTIFICAÇÃO, por ele assinada e subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, ao Sr. CLÁUDIO LUIZ JACINTHO DA SILVA, com endereço na Av. República do Chile nº 65/502 - DMI, Centro, Rio de Janeiro, RJ, Cep: 20.031-170, para comparecer a este Tribunal, sob as penas da Lei, no dia 26 de novembro de 2003, às 09h, a fim de prestar depoimento nos autos do processo supramencionado. **QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI.** Dado e passado na sede deste Tribunal, Avenida Alfred Agache s/nº, nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 07 de novembro de 2003. Eu, ANGELA CARNEVALE , Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINEIA DA SILVA , Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

CÓPIA FIM DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA CURIOSO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



JUNTADA

Aos 19 de novembro de 2003 em Secretaria, junto aos presentes autos AR das testemunhas CLAUDIO WIZ JACINTHO DA SILVA e WALDIR C. SANTOS que adiante segue. Do que para constar lavrei este termo.

MB

É COPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA TAVARES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

7250-ED-218-1030



Jacinto - M.

19/11/2003

[Signature]
Sergio César Bokel
Juiz - Relator

Sr. CLÁUDIO LUIZ JACINTHO DA SILVA
Av. República do Chile, nº 65/502 - DMI
Centro - Rio de Janeiro - RJ
20031-170
Notificação Proc. 19489/01

PETROBRAS

NOTIFICAÇÃO { OBS: Recebi p/ordem do DR. WALTER }

PETROBRAS JURÍDICO
GERÊNCIA DE APOIO À GESTÃO
AV. REPÚBLICA DE CHILE, 65 - 5º ANDAR
CENTRO - RIO DE JANEIRO - BRASIL
CEP: 20.031-912

13 NOV. 2003
13 NOV 2003
[Signature]
Marianinha de S. e Silva
Cep. 011250-7



Nel. 893462-0

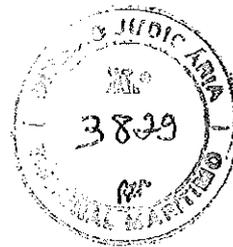


PCC483173

114 x 138 mm

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Signature]
JOSÉ CARLOS FERREIRA OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



Justiça - RJ

em 19/11/2003.

Sergio Ceze Bokel
Juiz - Relator

Sr. WALDIR CARLOS SANTOS
Av. República do Chile, nº 65/502 - DMI
Centro - Rio de Janeiro - RJ
20031-170
Notificação Proc. 19489/01

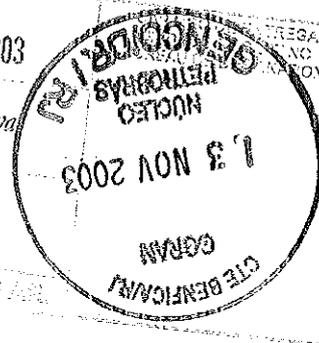
{Recebi p/ordem do DR. Walter} =

PETROBRAS/JURIDICO
GERÊNCIA DE APOIO À GESTÃO
AV. REPÚBLICA DE CHILE, 65-5º ANDAR
CENTRO - RIO DE JANEIRO - BRASIL
CF: 20.031-912

13 NOV. 2003

Mariazinha de O. e Silva

Ad. 8953462



PO0033 / 13

14 x 83 mm

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE MOURA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

JUNTADA

Aos 25 de Novembro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos A.R. do Sr. ACLAIRTON PEREIRA
de Melo. que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

REC.

ORIGINAL DO CARTORIO ORIGINAL

JANUÁRIO DE 2004
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



Junta - re.

em 25/11/2003

Sergio Cozar Bokel
Sergio Cozar Bokel
Juiz - Relator

DESTINATÁRIO / DESTINATAIRE Sr. AGLAIRTOM PEREIRA DE MELO Estrada Benvindo de Novaes, nº 1055, aptº 104 Recreio dos Bandeirantes - Rio de Janeiro - RJ 22795-710 Notificação Proc. 19489/01	
JOSÉ BERNEIRA OF. 14.03	
JOSE PEREIRA 1540514	
CARVÃO DE ENTRADA UNIDADE DE DESTINO LOCAL DE DESTINAÇÃO	
* 7 5 2 4 0 2 0 3 - 0 *	

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA DE OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



JUNTADA

Aos 27 de novembro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos AUDIÊNCIA DO DIA 26/11/2003
que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

[Handwritten signature]

CÓPIA FIEL DO ORIGINAL DO JUNTADA

JOSÉ CARLOS FERREIRA OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

TESTEMUNHA



Waldir Carlos Santos, identidade n.º 337.370 - 2ª via, Técnico de Operação, brasileiro, solteiro, filho de Valdemar Santos e de Jovanete de Moraes, residente à Rua José de Alencar, nº 103, Aracajú, SE. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade sobre tudo que soubesse ou lhe fosse perguntado, foi dada a palavra ao advogado Dr. Ezequiel Balfour Levy - 60574 OAB-RJ e, passando ao interrogatório com o Juiz Relator, como segue. Que o TDE era constituído de dois tanques e eles foram concebidos para drenagem em emergência, sendo possível, através de alinhamentos, drenar fluidos dos equipamentos da planta. Que era possível o TDE receber fluidos resultantes de operações normais, não em emergência, se assim fosse desejado. Que em nenhuma situação o sistema previa uma drenagem automática do SLOP. Que havendo excesso do SLOP era possível querendo fazer a drenagem manual deste excesso para o TDE, tendo em vista, que eram interligados através da planta de processos, que esta manobra não é uma manobra muito comum. Que, embora não estivesse embarcado na época do acidente, a função do depoente era operador na sala de controle. Que a válvula de admissão do TDE era uma válvula manual de bloqueio confiável, prevista para exercer bloqueio estanque. Que a válvula se estivesse fechada e não vedasse oferecia o risco de pressurização do tanque, tendo em vista que o vent estava flangeado. Que o SLOP é um vaso de processo que uma vez com excesso de nível existe um alarme de nível que provocaria uma parada controlada do processo. Que o TDE não dispunha de nenhum dispositivo de segurança do tipo anteriormente referido, era apenas um tanque. Foi dada a palavra ao Dr. Pedro Calmom Filho - 9.142 OAB-RJ. Que o depoente participou do final da obra da P-36, no estaleiro em Quebec, na fase de comissionamento desde a partida da planta até o acidente, sendo que, esteve de serviço na P-36 até dois dias antes do acidente. Que começou a familiarizasse com a sala de controle desde Quebec, embora esta fase tenha sido curta, a fase de operação propriamente dita ocorreu no Brasil. Que participou da gerencia voltada para novos projetos, por aproximadamente um ano e meio antes do início de operação da planta, e que antes de ir para Quebec fez um curso de 4 meses em Campos/Macaé, curso geral sobre a operação da planta como um todo, sendo que o curso específico para sala de controle foi feito em Macaé durante 3 dias. Que no ano e meio de estágio/treinamento citado anteriormente embarcou como estagiário nas plataformas P-19, P-20 e P-22, esclareceu que, este ano e meio compreende o curso teórico e o estágio prático. Que no curso de 3 dias da sala de controle é feito uma simulação de distúrbios da planta e vai sendo treinado pelo operador como atuar nesses distúrbios, é um curso bastante amplo de caráter geral. Que no conceito básico da sala de controle, o depoente não encontrou nenhuma diferença em relação aquelas das P-19, P-20 e P-22, apenas o software de controle era diferente mas a operação era a mesma. Que em relação a P-36 eram simuladas situações de emergência semanalmente para treinamento dos operadores quanto as atitudes a serem tomadas. Que este treinamento era recebido dos supervisores para os operadores da sala de controle. Que normalmente quem dava este treinamento era o SUPROD (Supervisor de Produção), sendo que, quase sempre participava o técnico

3835
11/13

de segurança. Que os três SUPROD que orientavam o treinamento e as operações eram Cláudio Jacinto, Helio Galvão e Sebastião Francisco, que eram superiores hierárquicos do depoente. Que o turno de trabalho do operador da sala de controle é de 12h, como trabalham em dupla, não é necessário a permanência na sala de controle por 12h seguidas. Que os turnos eram de 12h com revezamento, durante 14 dias, sendo de 7h às 19h e de 19h às 7h do dia seguinte. Que durante uma semana trabalhava no turno de 7h às 19h e na semana seguinte de 19h às 7h, sendo que o trabalho de 14 dias seguidos com 21 dias de folga. Que a dupla que trabalha por 12h não tem horários para revezamento dentro das 12h, os dois permanecem juntos durante todo o tempo, sendo normal quando um sai, convoca um outro da equipe de campo para manter a dupla. Que no período de treinamento do depoente não houve uma simulação da parada da planta com drenagem para o TDE, entretanto o depoente esclarece que houve treinamento nas funções para operar o sistema como um todo incluindo o TDE. Que neste treinamento não houve simulação para esgotar o TDE. Que houve a operação de esgotamento do TDE por varias vezes antes do sinistro seguindo os procedimentos padrões. Que o procedimento era verificar se a válvula de descarga (sucção) estava aberta e se a válvula de retorno estava fechada e aí partia a bomba de esgotamento. Que a bomba de esgotamento só era acionada através do painel de campo, por segurança não era possível partir a bomba da sala de controle, isto era feito para obrigar o operador a verificar o alinhamento antes de partir a bomba. Que esclarece que quando fala em operador verificar o alinhamento não é o operador da sala de controle e sim o operador da área. Que neste caso o operador da área era o responsável pelo sistema de drenagem fechada e aberta. Que o operador que fazia esta função, conhecia bem essa operação. Que o operador que era responsável por essa manobra, do grupo que estava embarcado na época do acidente era o operador Sérgio, que faleceu no acidente. Que a operação de partida da bomba de esgotamento era coordenada com a sala de controle, o operador do campo verificava o alinhamento e quando fosse partir a bomba, antes de dar partida, pedia autorização à sala de controle. Que a definição da drenagem do TDE era iniciada na sala de controle, o operador de campo verificava o alinhamento e pedia autorização para partir a bomba de esgoto, essa operação sempre era do conhecimento do SUPROD. Que a operação não exigia a presença do SUPROD na sala de controle, apenas a comunicação prévia a ele. Que a operação não era considerada de risco e nem anormal, embora não fosse muito freqüente. Que o ponto de interligação do TDE com a planta de processos era uma linha antes dos vasos de processos. Que o fluido era sempre bombeado para a planta de processos. Que na interligação existia uma válvula que era comanda a partir da sala de controle. Que a válvula era chamada de SDV (Shut Down Valve) e ficava entre o manifold e os vasos de processos. Que o manifold está sempre aberto quando a planta estiver operando. Que após o manifold tem um T ligado a SDV, e estando o SDV aberto liga o manifold com o TDE. Que o projeto previa uma senha para operar uma válvula existente antes da SDV, na linha tronco entre a bomba de esgotamento e a SDV, esta senha com a operação continuada da planta, o uso do TDE passou a ser rotina, ficou liberada, não precisando mais de senha para operar a válvula, significando que o operador da sala de controle tinha autonomia para operar tal válvula, pois era de seu conhecimento a senha. A senha

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

ASSINADO
EM CARTORIAS

originalmente era de conhecimento e uso do SUPROD para cima, sendo usada através do profissional da automação. Esclarece o depoente que o sistema de drenagem do TDE era interligado fisicamente a planta de processo através da SDV. Que originalmente a senha era utilizada pelo SUPROD e à medida que o procedimento de utilização do TDE foi se tornando rotina a senha passou a ser de domínio dos operadores da sala de controle, que tinham autonomia para utilizar tal senha, sempre comunicando previamente tal utilização ao SUPROD. Que a senha originalmente era digitada pelo profissional de automação na sala de controle, esclarece o depoente que isso somente ocorria, bem no início, da operação da plataforma. Que esta senha não estava escrita em nenhum local de que o depoente se lembre. Que o depoente sabia que a bomba de esgotamento do TDE de BE estava fora da plataforma para reparo. Que o depoente não executou nenhuma operação de esvaziamento do TDE de BB no período em que o TDE de BE estava sem a bomba de esgotamento. Que não executou operação de esvaziamento do TDE de BE sem bomba, principalmente que isto não é possível. Que o depoente sabia que o vent do TDE de BE estava raqueteado. Que o vent foi raqueteado com certeza no período de embarque do depoente mas não sabe precisar o dia, por determinação do SUPROD, Hélio Galvão. Que o vent foi raqueteado porque o tanque estava sem bomba, portanto inoperante, admitindo líquido de condensação do sistema atmosférico da plataforma, que é comum acontecer tal condensação. Que não se recorda se a decisão de raqueteamento do vent do TDE de BE pelo SUPROD foi tomada em alguma reunião, lembra apenas que foi uma decisão do SUPROD. Que a execução do raqueteamento foi feita por firma terceirizada (serviço de caldeiraria), mas com certeza existia uma permissão de trabalho (PT) emitida pelo operador da área e assinada pelo técnico de segurança. Esclareceu que a PT é sempre emitida pelo operador da área e ratificada por outro operador da área. Que o técnico de segurança tinha que assinar a PT por se tratar de uma linha com carbonetos. Que tomou conhecimento do raqueteamento através do colega que rendeu o turno da manhã estando o depoente assumindo o turno das 19h às 7h da manhã do dia seguinte, recebeu daquele que ele rendia a informação de que o vent do TDE de BE tinha sido raqueteado, não lembrando exatamente a o dia da semana em que isso ocorreu. Que não pode precisar se existia vazamento do SLOP para o TDE. Que o TDE tinha um indicador de nível que era visualizado na sala de controle. Que não lembra o valor indicado pelo indicador de nível do TDE de BE por ocasião do acidente. Que não existia uma rotina programada para verificação do nível do TDE, tendo em vista que isto fazia parte da verificação diretamente pelo operador da sala de controle, 24h por dia. Que pela importância do TDE era mantida uma estação sempre com a tela mostrando as condições do equipamento, durante a qualquer operação do TDE era obrigatório mostrar a tela e fora de operação a tela era mantida disponível. Que o depoente como operador da sala de controle estava sempre ligado em monitorar as condições do TDE. Que ao observar a tela referente ao TDE sempre aparecem os dois TDE, BE e BB, razão pela qual sempre se verificam as condições dos dois tanques. Que o depoente tem formação do 2º grau do ensino médio, iniciou como assistente técnico na Petrobrás e em 1992 passou a técnico de operação, tendo nessa área de operação 25 anos de experiência, tendo um pouco de experiência na área de caldeiraria. Que nesses 25 anos participou de outros

3836

CÓPIA FIECO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ
DIRETOR
DE CARTÓTIPO

3837
isolamentos de vasos de processos mas não especificamente de um tanque do sistema de drenagem. Que esclarece isolamento de um vaso significa fechar todos os pontos de entrada e saída de um vaso para permitir o acesso de pessoas quando for o caso, isto não se encaixa no caso do TDE uma vez que o vaso estava fora e não estava previsto o acesso a ele. Que no caso do TDE de BE a válvula de admissão do tanque era uma válvula de bloqueio (100% de estanqueidade), razão pela qual foi dispensado o isolamento. Que a válvula de bloqueio foi projetada para 100% de estanqueidade, salvo se houver uma falha mecânica. Que a manobra da válvula de bloqueio de admissão do TDE é de responsabilidade do operador da área. Foi dada a palavra ao Dr. Hélio Saboya. Que o depoente não conheceu o engenheiro Nelson Moczydlower e que nunca ouvir falar em qualquer envolvimento na P-36. Foi dada a palavra a Procuradora Dr^a Tereza Cristina Bevilacqua. Que os operadores da sala de controle eram Carlos Maciel, operador no dia do acidente, Odilton, Leôncio, Paulo Junior (dupla do depoente) e Gilberto Donizete, não lembrando o nome dos demais. Que não sabe informa se foi feito o teste do TDE durante o comissionamento, quer em Quebec, quer na Baía de Guanabara ou no campo de Roncador. Que em nenhum momento foi necessário fazer uma drenagem para o TDE em emergência ou devido a manutenção de equipamento, só foi necessário devido ao problema do líquido proveniente do vent atmosférico. Que oficialmente o projeto previa que o TDE poderia ser bombeado para CAISSON, isto não foi feito porque a água estava suja e iria poluir o mar, razão pela qual foi decidido fazer o bombeamento para a planta. Que quando se tentou bombear o TDE via TD (tubo de despejo) do CAISSON verificou-se que o líquido estava contaminado (água suja) razão pela qual resolveram fazer o bombeamento para a planta. Que o depoente considera que o sinal enviado para a sala de controle indicando o nível do TDE era confiável. Que não pode precisar o motivo pelo qual foi decidido executar o esgotamento do TDE de BE, mas que na quinzena que precedeu o acidente o depoente não lembra de ter havido esgotamento do TDE. Que a variação de nível durante o esgotamento é acompanhado pela sala de controle, que o acompanhamento da queda do nível do tanque é uma maneira de ver o desempenho da bomba. Que não sabe informar porque não foi visto pela sala de controle que o TDE de BE estava aumentando de nível, mesmo não tendo a bomba do TDE de BB partido. Que na época que a bomba de admissão do TDE de BE foi retirada para reparos por estar inoperante o depoente não estava a bordo. Que não lembra por quem foi retirada, nem quem era o SUPROD e nem a equipe que a retirou. Que a função básica do técnico de operação na sala de controle é monitorar todo o processo da planta de produção, monitorar os distúrbios e intervir quando necessário. Que a operação de drenagem do TDE de BB é considerada pelo depoente como uma operação rotineira, do mesmo modo que o TDE de BE. Que o horário para realização da operação de drenagem do TDE é independente da noite ou do dia, a necessidade é feita pela definição do nível. O SUPROD nessa ocasião era Hélio Galvão, que foi rendido pelo Sebastião Francisco, e pelo COPLAT Paulo Viana, uma vez que o Hélio Galvão estava acumulando SUPROD e COPLAT. Que o operador da sala de controle tinha conhecimento da operação de drenagem independente do SUPROD e do COPLAT. Que o operador da sala de controle no momento do acidente era Carlos Maciel e que o operador da área era o operador

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Handwritten signatures and initials]

3838

Evanildo, conhecido pelo apelido Tropical. Que o operador Carlos Maciel pediu ao Evanildo para verificar o painel e ao operador Sergio para ver a válvula, que o depoente esclareceu que tomou conhecimento disso através do próprio operador Carlos Maciel. Que não pode precisar se foi cometida falha na sala de controle interligando a planta ao TDE de BE, mas é fato que esse sistema de drenagem é interligado a planta de processos podendo haver presença de hidrocarbonetos. Que não tem conhecimento de alarmes que não funcionavam e sinais que não chegavam na sala de controle, nas vezes que fez a drenagem do TDE fez seguindo os procedimentos. Que o serviço de caldeiraria é executado pelo caldeireiro e pelo supervisor da equipe de caldeiraria com a presença do operador da área e do técnico de segurança que avalia a necessidade de sua presença, neste caso o técnico de segurança era o Matheus, falecido no acidente. E, como nada mais houvesse nem lhe fosse perguntado, foi encerrado este termo, que, depois de lido e achado conforme, vai assinado pelo depoente, juntamente com a D. Procuradora, os I. Advogados e o Juiz-Relator. Do que para constar, eu, Reinaldo Rocha Barauna, assistente, servindo de escrivão, Omar Ferreira Neves, o escrevi.

Juiz-Relator

Testemunha

Procuradora

Advogado

018/RJ 36.219

Advogado

043 RJ 9142

Advogado

008 36.558

Advogado

605711

E COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

TESTEMUNHA

3834

Aglaírtom Pereira de Melo, identidade n.º 03311809 CRQ, Engenheiro Químico, brasileiro, separado, filho de Gabriel Pereira de Melo e de Núbia Ferreira de Melo, residente à Estrada Benvindo de Novaes nº 1055 – Apto 104, Recreio dos Bandeirantes, RJ. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade sobre tudo que soubesse ou lhe fosse perguntado, foi dada a palavra ao advogado Dr. Ezequiel Balfour Levy – 60574 OAB-RJ e, passando ao interrogatório com o Juiz Relator, como segue. Que o depoente trabalha no CENPES (Centro de Pesquisas da Petrobrás) na gerência de engenharia básica e é engenheiro de processos, funcionário da Petrobrás. Que a Petrobrás ao adquirir a P-36 enviou conjunto de documentos que representava a filosofia operacional da empresa. Esses documentos consistiam de folha de dados, especificação técnica e fluxograma de engenharia. O CENPES não participou do projeto e durante desenvolvimento desse projeto pela NOBLE DANTON/AMEC, quando qualquer pessoa da equipe da Petrobrás, em Londres, tinha qualquer dúvida sobre qualquer assunto era enviado para os técnicos da Petrobrás e que quando a dúvida era sobre processos no CENPES o depoente era o responsável. Que após o acidente foi formada a comissão de acidente da Petrobrás, a comissão solicitou para o depoente e mais alguns técnicos da Petrobrás determinasse por simulação qual a abertura da válvula que seria necessária para a atingir a pressão de ruptura do tanque. Que o TDE não é uma pratica que a Petrobrás adote normalmente. Normalmente temos um vaso bem menor para fazer a drenagem dos equipamentos. A P-36 só tinha um vaso de drenagem de 20m³ foi perguntado ao depoente se este vaso com 20m³ seria suficiente, o depoente respondeu que era necessário ter 30m³. Daí para frente o depoente não sabe qual a solução dada, vindo a saber posteriormente sobre a existência do TDE. A análise de projeto depois do acidente mostrou que foi colocado 2 tanques muito grande que poderiam drenar toda a Plataforma, sendo que a linha de drenagem era a mesma de esgotamento. O projeto normalmente tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar mais segurança. Para usar a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, existindo várias etapas de salvaguarda, sendo uma delas o estudo do HAZOP, onde se simula várias situações de falhas. Como o TDE tem ligação com a linha de óleo vivo, na análise do HAZOP poderia haver uma falha na válvula de admissão, uma operação indevida poderia aumentar o volume de líquido no vaso e aumentar a pressão no vaso, por isso deveria ter uma chave de pressão muito alta (PSHH) e uma chave de nível muito alta (LSHH), estas chaves ao detectarem pressão alta ou nível alto, dependendo do caso, interromperiam a causa da elevação da pressão ou da elevação do nível atuando na válvulas SDV (Shot Down Valve). Além do que embora o TDE tivesse um vent, portanto com pressão atmosférica, podendo receber pressão mais alta no estudo do HAZOP uma das hipóteses estudadas deveria ser que o vent poderia entupir, daí elevaria a pressão do tanque. Mas uma salvaguarda que se usa é colocar um disco de ruptura na linha do vent, com o entupimento do vent, o disco de ruptura que esta em outro lugar na linha se rompe pela pressão elevada

TRANSCRITO E AUTENTICADO
EM 10/05/2011
Pelo Tabelião
D. CARLOS ALBERTO
CANTANHO

criando nova saída para atmosfera. Que o disco de ruptura não é um vent secundário, mas ao romper-se por entupimento do vent principal ele passa a funcionar como um vent secundário. Que o depoente fez os cálculos de uma simulação dinâmica para calcular a abertura de passagem da válvula durante o tempo de 55min para que fosse atingida a pressão de ruptura do vaso, chegando a conclusão que a válvula teria uma abertura de cerca de 20% para que o TDE atingisse a pressão de ruptura. Que os cálculos foram feitos juntamente com o colega do CENPES de nome Geovani Cavalcante Nunes. Que a hipótese que foi trabalhada era de falha. Que o cálculo pela hipótese apresentada, partiu da pressão de ruptura do tanque fornecida pelo pessoal estrutural. Que o resultado se baseou nessas hipóteses não podendo afirmar com certeza sua exatidão. Que no caso da válvula falhar 100%, ou seja, dar passagem total o tempo para atingir a pressão de ruptura seria menor que 55min, porque teria uma vazão muito maior e atingindo mais rapidamente a pressão de ruptura do tanque. Que é possível que uma válvula tenha 100% de falha. Que se a válvula desse passagem de 100% por falha e sem a bomba ter partido, o tempo para atingir a pressão de ruptura do tanque seria bem menor do que 55min. Foi dada a palavra ao Dr. Kenneth Ashley Thomas Lattuf Cattley - 036218 OAB-RJ. Que o depoente não sabe se a Petrobrás se teve oportunidade de examinar os desenhos da P-36, por não ter participado do grupo do projeto. Que, apesar da não introdução das salvaguardas adicionais citadas pelo depoente acima, se o vent tivesse sido flangeado e a admissão do tanque também tivesse sido flangeada não ocorreria o acidente. Que entende que a capacidade dos TDE da P-36 eram suficientes para este tipo de plataforma. Que um ponto que pode haver entupimento no vent é na região do abafador de chamas. Que desconhece qualquer outro ponto que possa haver entupimento do vent. Que analisando o diagrama de fls. 2056 não é possível identificar nenhum sensor de pressão ligado a linha do vent. Que se houvesse um sensor diferencial de pressão no vent, próximo ao abafador de chamas, poderia ser detectada a variação da pressão. Que uma vez detectada o aumento da pressão próximo ao abafador de chamas deve ser feita a sua limpeza. Que se as premissas em que se baseou para fazer o cálculo da abertura da válvula para atingir a pressão de ruptura do tanque fossem diferentes, levaria a resultados diferentes. Que se admissão do tanque fosse flangeada a vazão para o interior do tanque seria nenhuma. Que o depoente formado na UERJ em 1982 em engenharia química, mestrado na COPPE sem defesa de tese, ingressando na Petrobrás em 1985 fez o curso de engenharia de processamento e trabalha no CENPES no departamento de engenharia básica, na gerência de instalação e produção. Que como químico trabalhou antes na área de química. Que esteve embarcado em plataforma como estagiário, em 1985/1986 aproximadamente. Nas plataformas de PAMPO, GAROUPA e CHERNE. Que não sabe informar se eram plataformas de primeira geração na época, que eram plataformas fixas. Que o depoente não é de operação, na Petrobrás ele é especialista na parte de separação de óleo e gás. Que após o acidente o depoente teve acesso aos desenhos da plataforma e fez uma análise não oficial, por iniciativa do depoente, e essas conclusões aqui emitidas são baseadas nessa análise feita pelo depoente. Que conseguiu uma cópia dos fluxogramas de engenharia através do pessoal do departamento de engenharia da

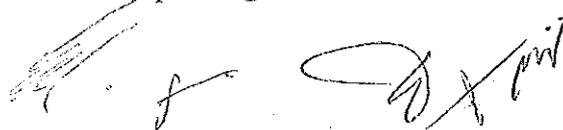
3840
112

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

3841

Petrobrás (SEGEN). Que o fluxograma de fls. 2056 era parte desse fluxograma. Que o depoente não examinou o estudo do HAZOP. Que a válvula que estava dando passagem era uma válvula de esfera. Que é possível que uma válvula de esfera indique um grau de fechamento e na realidade o fechamento seja outro. Que se o depoente não se engana, a pressão de ruptura do tanque fornecida pelo pessoal estrutural era de 10bar. Que para ter uma pressão de 10bar em uma coluna de água ela teria que ter 100m de altura. Que sim, quando fez o cálculo uma das premissas era que a bomba de recalque estivesse funcionando. Esclareceu o depoente que nessas premissas recebidas tinha parte do tempo, a bomba funcionava e outra parte não funcionava. Que não se recorda da pressão de recalque da bomba. Que se lembra apenas que era superior a 10bar. Que o foco da análise do depoente foi relativo ao desenho de fls. 2056, principalmente em relação ao TDE, não tendo analisado o sistema de vent como um todo. Que se o abafador de chamas tivesse entupido haveria uma contra-pressão nos diversos equipamentos através das redes do vent. Que não sabe qual é a pressão de ruptura de um tubo de vent. Que a válvula PSV (Pressure Safety Valve) normalmente é colocada nos vasos de pressão e o disco de ruptura é normalmente usado em tanques. Que vaso de pressão é um vaso normalmente segue normas de classificação para agüentar pressão e tanques normalmente são para trabalhar na pressão atmosférica. Que pelo que o depoente sabe o TDE era um tanque. Que um tanque atmosférico usa o disco de ruptura quando ele poderá em determinadas posições vir a sofrer pressões além das atmosféricas. Que na parte do projeto que o depoente analisou não viu nenhum tanque com disco de ruptura. Que como exemplo de aplicação de disco de ruptura o depoente aponta o tanque de óleo diesel que tem um vent dedicado (vent só para o tanque). Que como exemplo de utilização das chaves PSHH e LSHH poderia citar um tanque de diesel alimentado por uma bomba, cuja pressão de saída fosse muito maior que a pressão atmosférica, a chave teria função de desligar o motor da bomba caso a pressão ou o nível fosse ultrapassado. Que a finalidade das bombas existentes no TDE era de esgotamento. Que como o TDE só possuíam bombas para esgotamento o projetista não deve ter pensado em colocar as chaves, PSHH e LSHH, que não seriam necessárias, entretanto na opinião do depoente, deveria ser pensado numa situação anormal. Que as situações anormais seriam por exemplo uma abertura indevida da válvula de admissão de um dos tanques ou rompimento da válvula vir a pressão mais alta na rede para o tanque que tem uma pressão mais baixa. Que se o vent tivesse funcionando mesmo que houvesse um enchimento inadvertido de um dos tanques nada aconteceria, pois o líquido sairia pelo vent. Que não tem conhecimento de válvula com senha. Que não conhece válvula com senha. Que uma das seguranças usadas em válvulas são válvulas com cadeados que impede que a válvula seja aberta inadvertidamente, mas não impede passagem se houver uma falha na válvula. Que entre as medidas de segurança que o depoente citou no projeto, a colocação de válvula de segurança seria adicional aquelas já citadas. Que o depoente é um engenheiro de processo que trabalha em projeto, esclareceu que não existe engenheiro de projeto, existe engenheiro mecânico, engenheiro químico, engenheiro de instrumentação, etc. que podem trabalhar tanto em projeto como em processos.

Que na Petrobrás nunca usou os tanques do tipo TDE não é cultura da Petrobrás a utilização deste tipo de tanque. Que no caso de outras plataformas não é utilizado o TDE é utilizado os vasos de drenagem de menor tamanho, como por exemplo o citado acima com 30m³. Que para a P-36 o volume necessário para drenagem era de 30m³ segundo cálculos do depoente. Que não sabe informar porque tendo informado que eram necessários 30m³ porque foram utilizados dois tanques de 450m³ cada um. Que existiam duas possibilidades de esgotamento do TDE, um para o outro ou para antes da bateria de pré-aquecimento da produção (HEADER). Que olhando o documento de fls. 2056, existe mais uma alternativa para o CAISSON. Que não examinou o manual de operação de processos. Que é normal o esgotamento do TDE para a planta de processos. Que participou do HAZOP da P-52, Plataforma de MANATI PMNT1, estação de São Francisco, todas no Brasil e no projeto Básico. Foi dada a palavra ao Dr. Luis Felipe Galante da Silva Ramos - 036558 OAB-RJ. Que conhece o engenheiro Nelson Moczydlower, foi chefe do depoente na engenharia básica do CENPES. E desconhece qualquer participação do referido engenheiro no projeto da P-36. Que em relação as salvaguardas sugeridas anteriormente o depoente considera em parte tinha a preocupação do entupimento do vent. Que o entupimento ocasional e acidental do vent seria uma condição indesejável de risco. Que a norma API RP14C pede que tenham duas salvaguardas para essa situação de pressurização, no caso do TDE só existiu o vent, portanto faltando uma segunda salvaguarda. Foi perguntado se a ocasional e acidental obstrução do vent era uma situação indesejável e de risco se é correto concluir-se por mais forte razões se mais inadequado, se mais indesejável e mais grave a sua obstrução voluntária mediante raqueteamento. O depoente respondeu que quando se faz o raqueteamento desse tipo o equipamento está fora de operação. Perguntado e se o equipamento estivesse em operação com o vent obstruído. Respondeu que, neste caso, seria inadequado o raqueteamento. Perguntado se tem conhecimento que a API RP14C aplica-se somente a vasos de pressão. Respondeu que sim, esclareceu que na realidade um tanque que tenha uma fonte e possa pressurizá-lo, esse tanque deve ser tratado como um vaso de pressão, sendo essa a maneira de trabalhar da Petrobrás. Que confirma a necessidade de estudo de risco mesmo não tendo lido o estudo do HAZOP da P-36. Perguntado se confirma suas declarações anteriores que desconhecia a existência de um sensor diferencial de pressão junto ao abafador. Respondeu que confirma as suas declarações anteriormente citadas, mesmo desconhecendo a existência ou não de sensor diferencial de pressão junto ao abafador, esclareceu que quando o for detectado um problema de entupimento no abafador de chama, não significa que o problema de entupimento fosse ocasionado por problemas no TDE, tendo em vista que vários equipamentos usam o mesmo sistema de vent. Que tem conhecimento das conclusões da comissão da Petrobrás sobre o acidente. Que retifica a resposta anterior dizendo que tem conhecimento em parte do relatório acima citado. Que tem conhecimento que as considerações pelo depoente aqui feitas não foram acampadas no relatório da comissão da Petrobrás. Que não sabe o que significa RP na API RP 14C. O advogado perguntou se não seria Recommend Practice, respondeu que realmente é isso que significa. Foi dada a



RECEBUE
DEPARTAMENTO DE SUAS CARTORIAS

palavra a Procuradora Dr^a Tereza Cristina Bevilacqua. Que a filosofia de TDE não faz parte da cultura de projeto da Petrobrás, mesmo após o acidente. E pelo que o depoente sabe nos seus 18 anos de Petrobrás, nenhuma plataforma usa a filosofia do TDE usada na P-36. Que não considera temerário, que a plataforma iniciasse a operação com apenas dois trens de compressão de gás, tendo em vista que o terceiro trem, que estava inoperante, era de reserva. Esclareceu que a plataforma na ocasião do acidente estava produzindo 80 mil barris/dia e a produção total dela era de 180 mil barris/dia, portanto era necessário apenas um trem de compressão de gás. E, como nada mais houvesse nem lhe fosse perguntado, foi encerrado este termo, que, depois de lido e achado conforme, vai assinado pelo depoente, juntamente com a D. Procuradora, os I. Advogados e o Juiz-Relator. Do que para constar, eu, Reinaldo Rocha Barauna, assistente, servindo de escrivão, Omar Ferreira Neves, o escrevi.

Juiz-Relator

Testemunha

Procuradora

Advogado

Advogado

Advogado

Advogado

Cópia fiel do original

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUNHA
2008/11
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

3844
147

**TRASLADO DO TERMO DE AUDIÊNCIA DE
INSTRUÇÃO, NA FORMA ABAIXO:**

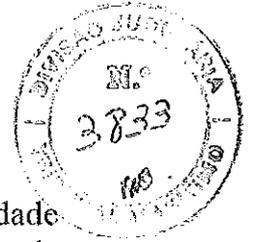
Aos vinte e seis dias do mês de novembro de dois mil e três na cidade do Rio de Janeiro, RJ , e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de dois mil e um, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁQUA e os Advogados Dr. Pedro Calmon Filho , Dr. Artur R. Carbone substituído pelo Dr. Luis Felipe Galante da Silva Ramos , Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Hélio Saboya (ausentou-se às 12h20min) e Dr. Kenneth Cattley, foi declarada aberta a audiência de instrução, para ouvir as testemunhas. Apregoada, compareceram os Srs. Waldir Carlos Santos e Aglairton Pereira de Melo, que prestaram o seu depoimento conforme os respectivos termos nos autos. Às 12h20min foi dado intervalo e a audiência foi reiniciada às 13h30min. Às 17h50min como nada mais houvesse, o Exm^o Sr. Juiz deu por findo os trabalhos levantando a audiência e ordenando que fosse lavrado este termo, cujo traslado vai nos autos. Do que, para constar, eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, assistente , o lavrei indo subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária e assinado pelo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz - Relator

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS MENDES GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

ASSENTADA



Aos vinte e seis dias do mês de novembro de dois mil e três, nesta cidade do Rio de Janeiro, e na Sala de Audiência deste Tribunal, às 09h, em audiência de instrução do Juiz SERGIO CEZAR BOKEL, Relator do processo nº 19.489/01, referente ao acidente e fato da navegação com a plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001, estando presentes a representante da Procuradoria Especial da Marinha, Advogada da União, Dr^a TEREZA CRISTINA BEVILÁQUA e os Advogados Dr. Artur R. Carbone, Dr. Ezequiel Balfour Levy, Dr. Pedro Calmon Filho, Dr. Kenneth Cattley e Dr. Hélio Saboya e eu, Reinaldo Rocha Barauna, Assistente, foi declarada aberta a audiência de instrução designada anteriormente. Apregoada, compareceram as testemunhas Waldir Carlos Santos, Aglairton Pereira de Melo e Cláudio Luiz Jacintho da Silva. Waldir Carlos Santos e Aglairton Pereira de Melo, depois de qualificadas e compromissadas, prestaram o seu depoimento como segue. Cláudio Luiz Jacintho da Silva foi dispensado pelo Juiz-Relator, a pedido do Advogado Dr. Ezequiel Balfour Levy, por ter sido convocado para atender emergência na PETROBRAS, razão pela qual o Advogado Dr. Ezequiel desistiu da oitiva da referida testemunha. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, REINALDO ROCHA BARAUNA, servindo de escrivão, o escrevi, indo subscrita pela Diretora da Divisão Judiciária, DINÉIA DA SILVA, e assinado pelo Excelentíssimo Juiz-Relator.


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

É COPIA FIEL DO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

3845
1980

JUNTADA

Aos 07 de novembro de 2003 em Secretaria junto aos
presentes autos Petição do Dr. Cezquiel Balfovo
Levy. que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

LEVI

SECRETARIA GERAL DO GOV. DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE ADMINISTRAÇÃO E GESTÃO PÚBLICA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS

3846

Egrégio Tribunal Marítimo

Exmo. Sr. Juiz Sergio Bokel - Relator do Processo no. 19.489/01 (P-36)

Junte-se

em 27/11/2003

Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

PETROLEO BRASILEIRO S/A – PETROBRAS, sociedade de economia mista, já qualificada nos autos deste processo, vem, mui respeitosamente, expor para ao final requerer o que se segue.

O presente processo, gerado através da Representação Pública de autoria da Ilma. Representante da Procuradoria Especial da Marinha e aditado através de Representação Privada de autoria do Exmo. Deputado Federal Eduardo Consentino da Cunha, encontra-se em fase de cognição, mais especificamente na produção de provas.

É elementar que a importância da questão (afundamento da P-36 e óbito de 11 trabalhadores) demande uma instrução longa e detalhada, não bastasse pela norma constitucional esculpida no artigo 5º.- LV da Carta Cidadã, como pelo próprio clamor público que cerca este processo e que observa atentamente o seu desenrolar.

Dessa forma, vem a ora Representada, comunicar fato muito grave que espera seja devidamente apurado seja pelo prejuízo às partes, seja pela busca de verdade, seja pela afronta moral que fazem contra a Justiça Marítima e contra as partes e seus advogados.

O documento de fls. 2056, um diagrama da planta de processo dos tanques de armazenamento de drenos, juntado a requerimento do Representado Paulo Viana teve, em algum momentos após a juntada, o quadrante inferior direito de quem o observa, apagado justamente onde se encontrava a identificação do no. do documento ali juntado, com o vezo de impedir a sua identificação e cotejo com as referências produzidas em todos os outros documentos como, por exemplo, o de fls. 2973/2974.

COPIA (PEL) DO ORIGINAL ORIGINAL
JOSÉ CARLOS DE VASCONCELOS
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



Acredita-se, *prima facie*, e apenas por amor ao raciocínio, que a intenção do infeliz "agente de má-fé" era desnaturar o documento que demonstra cabalmente, entre outras coisas, que a filosofia do projeto não foi atendida, ou que o estudo de HAZOP não foi executado **justo neste diagrama nodal**. Mas poderia ser outro o motivo.

O referido documento (fls.2056) foi objeto de inúmeras assertivas na defesa de outros Representados, inclusive este peticionante, ou de perguntas nos depoimentos ouvidos na instrução processual, muitas vezes gerando respostas confusas ou até evasiva. Grife-se que tal evasividade descabida passa a ser suspeita e, por isso mesmo eloqüente, se considerada a qualidade ou a verborragia dos depoente até aqueles momentos. No mínimo curioso, mas confirmativo da importância do documento.

Na penúltima oitiva, quando do depoimento do Sr. Carlos Galvão, justamente Gerente da Marítima, estando a formular suas perguntas, a ora peticionante, ao buscar nos autos o documento para utilizá-lo, **como tem sido notório neste processo, já que assim procedeu por inúmeras vezes anteriormente, em ato já conhecido e, por isso, projetado pelo "agente de má-fé"**, não conseguiu encontrá-lo, tendo sua defesa obviamente prejudicada.

Somente em outra ocasião, já com as cópias dos documentos juntados, compulsou os autos do processo, e conseguiu confirmar este lamentável e grave incidente.

Se não bastasse a clareza meridiana do prejuízo à instrução do processo, tal fato, imagina-se, tenha prejudicado o entendimento de V. Exa., senão vejamos. O depoente João Carlos Pacheco ao ser inquirido se o documento em tela (diagrama emitido pela Amec para ser enviado para Hazop - fls 2056) foi objeto de Hazop, respondeu que "NÃO SABE INFORMAR; QUE PODERIA VERIFICAR SE O DOCUMENTO DE FLS. 2056 ESTARIA NA LISTA DE FLS. 2973/2974."

Por conseqüência óbvia foi requerido ao mesmo depoente que, diante dos autos, e dessa resposta, assim verificasse e informasse. Entretanto tal pergunta foi indeferida (?), por V. Exa., gerando irresignação e o natural pedido de consignação em ata deste ato.

O que se presume é que V. Exa. não entendeu que, além de tal pergunta confirmar a ausência de hazop naquele diagrama, também serviria para apontar a falha nos autos. Assim, dois prejuízos foram causados pelo indeferimento da pergunta.

Realmente, não imaginaria o agente de má-fé, e nem seria de se esperar, que nessa altura do processo uma simples página (pelo menos até agora) em meio à 17 volumes (cerca de 3.400 páginas), seria percebida como modificada.

Mas....

A presente petição tem como única razão apontar tais questões e requerer as medidas enérgicas que impendem no caso, mormente se considerado que o fato ocorreu em dependências militares. Por questões várias, prescindirá de tecer comentários acerca dos interesses que cercam o presente caso, até porque ainda não é o foro adequado para tal e nem pretende tumultuar o processo, em respeito ao Tribunal, ao Relator e às partes.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PACHECO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



3848

Entretanto, este espírito pacífico e desarmado, não pode e não vai ser confundido com fraqueza ou desconhecimento do direito.

Algumas vezes, artifícios discutíveis têm tentado tumultuar aspectos da instrução e dificultar a transparente busca da verdade. Direitos processuais já foram estranhamente questionados. Parte por casuística, outros por "estranha" ignorância de aspectos jurídicos de teoria geral do processo e da dialética do contencioso. Outros ainda por interesses que ultrapassam o compreensível e a ética. Mas os rios sempre correm para o mar. E onde mais, se não neste Tribunal Marítimo, estará o mar onde deságua a justiça.

Tem-se repetido às escâncaras que mérito não se confunde com processo. O mérito ao final será decidido por quem de direito mas, até lá, o processo, como meio eficaz de alcançar este desiderato, não pode ser arranhado sob pena de obnubilar a visão da verdade.

Desta forma, requer a V. Exa. que se digne a determinar a natural remessa de peças deste processo para o Ministério Público para a apuração da existência ou não de crime de falsificação de documento público, capitulado no art. 297 do Código Penal ou outro que aquele Parquet entender tipificado.

Outrossim, requer, como enfaticamente já vem há tempos rogando, que os volumes sejam costurados e lacrados ou, alternativamente, seja confeccionado processo suplementar para o manuseio .

Por derradeiro, requer a repetição de, pelo menos, os últimos dois depoimentos até a presente data, onde restou sobejamente demonstrado que a instrução foi prejudicada e cerceada, fato, registre-se, incomum na condução de V. Exa.

Tais medidas não visam prejudicar ninguém, mas apenas salvaguardar o sacro-santo exercício da justiça por aqueles operadores do bom direito, sagrados pela magna carta como indispensáveis, sejam eles juízes, procuradores ou advogados.

Nestes termos, pede
DEFERIMENTO

Rio de Janeiro, 11 de novembro de 2003.


Ezequiel Balfour Levy
OAB/RJ 60574

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FERREIRA MURATO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



CONCLUSÃO

Aos 27 de Novembro de dois mil e três faço estas minhas conclusões no
Tomo (º) (º) (º) (º) Relator

Do que lavrei este termo para constar.

RKB
RENALDO NOVA BARACITA
Assistente

AO REPRESENTADO SOCIEDADE CLASSIFICADORA
REGISTRO ITALIANO MARCA (RINA) PARA TOMA R
CONHECIMENTO DO DOCUMENTO DE FLS. 3782. PRADO:SDIAS
ROBQUE-SE.

EM 28/11/2003

Sergio César Bokel
Juiz - Relator

RECEBIMENTO

Aos 28/11/03, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator

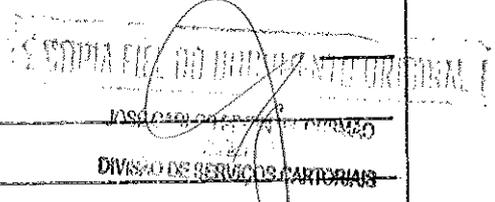
Do que lavrei este termo para constar.

lms

CERTIDAO

CERTIFICO que, nesta data foi expedido despacho supra para
publicação no DJ. O referido é verdade e dou fé.

Aos 28 de novembro de 2003.





escritório jurídico carbono

Soc. RS/OAB - RJ 106.391

Artur R. Carbono
Maria Helena Cirio Carbono
Luís Felipe Galante S. Ramos
Flávio Infante Vieira
Cláudia Maria J. Iabrudi
Luiz Fernando Yparraquirre
João Roberto Maligo
Luciano Penna Luz

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO - DOUTOR
SÉRGIO CEZAR BOKEL**

Trabalho - ve.

Em 11/12/2003.

Sergio
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Refator

Processo nº 19.489/2001

REGISTRO ITALIANO NAVALE, já devidamente qualificado nos autos do processo em epígrafe, ante o despacho de fl. 3.849, que abriu vistas à peticionante acerca da manifestação de 3.782, vem expor e requerer a V. Exa. o que se segue:

1. Como se constata dos autos, a Petrobrás fez juntar à sua defesa, mais precisamente às fls. 2.096/2.134, 18 registros esparsos de passagem de serviço da plataforma P-36. Em razão disso, a ora peticionante requereu à fl. 3.072, item "d", a exibição de todos os registros de passagem do serviço da unidade desde o início de suas operações (supostamente em 25/11/00) até o acidente em 15/03/01. Este requerimento foi deferido por V. Exa. através do despacho de fls. 3.350/3.351 *in fine*.
2. Não tendo havido resposta em prazo razoável, houve reiteração da requisição por parte do Cartório. Somente recentemente, aos 28/06/03, cerca de quatro meses após a determinação inicial, a Petrobrás afinal respondeu a este Tribunal, aí porém para informar "*que não possui mais nenhum registro de passagem do naipe do requerido pela Representada RINA*", justificando a não-exibição da documentação mediante o argumento "*do afundamento da plataforma com o restante*".

COPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL

REGISTRO DE SERVIÇOS CARTORIAIS
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



escritório jurídico carbone

7. O mesmo vale se, por exercício hipotético, admitirmos que os 18 registros não estão armazenados em CD-ROM, mas sim em papel, e teriam sido os únicos salvos apressadamente pela tripulação antes do abandono da unidade. É que, ainda nessa circunstância, ao pegar uma pilha de relatórios de passagem de serviço para levá-la consigo, o tripulante em questão teria pego a pilha relativa a um determinado período de tempo, por exemplo, todo o mês de Fevereiro de 2001, ou, ainda figurativamente, com parte do mês de Novembro e parte de Dezembro de 2000.
8. Jamais uma casual pilha de arquivo, dentro de um armário ou sobre uma mesa, contemplaria, tão casuística e inverossimilmente, uma amostragem de 18 relatórios temporalmente dispersos, cobrindo 4 meses seguidos de operação, assim simétrica e criteriosamente dispostos: dois jogos de 3 exemplares cada para os meses de Novembro e Dezembro de 2000 e outros dois jogos de 6 exemplares cada para os meses de Janeiro e Fevereiro. Ainda mais com datas tão descasadas entre si, porém pinçadas de molde a fazer de elementos esparsos um conjunto coerente.
9. E vale notar que, paradoxalmente, essa amostragem da passagem dos serviços já em si própria tão pouco espontânea quanto fracionada, peça, ademais, sintomaticamente, pela ausência de registros sobre o mês de Março/01, exatamente o do acidente.
10. Portanto, todas essas circunstâncias e a própria implausibilidade das explicações da Petrobrás deverão ser cuidadosamente sopesadas e levadas em conta quando da avaliação da prova dos autos e da formação final do convencimento por este Tribunal, com a devida consideração à sinceridade com que as partes litigam neste processo.
11. Aliás, nesse contexto e nesse mesmo diapasão, tendo agora tomado ciência de nova petição da Petrobrás de fls. 3.846/3.848 — onde se alega adulteração de documento dos autos para efeito de remessa de peças ao Ministério Público e para a anulação/repetição de prova supostamente prejudicada pela pretensa adulteração —, a petionante pede vênias para igualmente manifestar-se a respeito.
12. Antes de mais nada, deve ser dito que o documento de fl. 2.056, desde o

JOSÉ CARLOS FERREIRA DE OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
JOSÉ CARLOS FERREIRA DE OLIVEIRA



3853
1982

autos, sempre apresentou sua margem inferior direita (de quem olha) parcialmente apagada, esmaecida.

13. Isso pode ser afirmado porque tão logo os autos retornaram da conclusão após a juntada das defesas dos Representados, o Cartório disponibilizou cópia integral dessas peças aos interessados, a partir de autos suplementares (uma cópia dos autos originais) mantidos na secretaria deste Tribunal. E a cópia assim disponibilizada pela serventia à ora peticionante já apresentava-se, desde essa primeiríssima hora, parcialmente desbotada no ponto em questão. A própria peticionante percebera isso desde então. Para a cabal prova dessa circunstância, a ora Defendente faz juntar a sua cópia da peça de fl. 2.056 então tirada a partir dos autos suplementares (doc. anexo).
14. Em outras palavras, a circunstância em foco é um problema de origem, fruto da má qualidade da cópia utilizada pelo co-Representado Paulo Roberto Vianna para instruir sua defesa.
15. Mas não bastasse isso, o fato é que a Petrobrás de há muito tempo teve vista das defesas e jamais questionou o ponto ou sanou-o. O ponto é da maior relevância PORQUE O DIAGRAMA EM APRECO É DOCUMENTO SEU, e lhe teria sido facilímo, pois, juntar aos autos o original ou pelo menos uma cópia sem aquela falha de reprodução.
16. E devia tê-lo feito, nos termos da lei, na primeira oportunidade que teve para falar nos autos depois da juntada do referido documento. Porém, não tomou tal atitude, deixando ao invés para suscitar a circunstância SOMENTE AGORA, ao encerrar da instrução. Ora, assim agindo, deixou PRECLUIR a oportunidade de alegar a nulidade da prova pretensamente afetável pelo defeito reprográfico do documento de fl. 2.056, em vista do que expressamente estabelece o art. 245 do Código de Processo Civil:

“Art. 245. A nulidade dos atos deve ser alegada na primeira oportunidade em que couber à parte falar nos autos, sob pena de preclusão.”

CÓPIA FEE DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUNHA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



3854
P/B

17. Por conseguinte, duas são as conclusões inafastáveis relativamente aos requerimentos da Petrobrás de remessa de peças ao Ministério Público para apuração de possível ilícito penal e de anulação/repetição da prova oral supostamente prejudicada pela pretensa adulteração.

18. Quanto ao primeiro requerimento, ele descabe por completo, eis que o esmaecimento do documento de fl. 2.056 é fato originário, contemporâneo à sua juntada aos autos, fruto de defeito de reprodução gráfica. Má qualidade de cópia, em mais simples palavras, que poderia ter sido suprida pela simples juntada de cópia melhor.

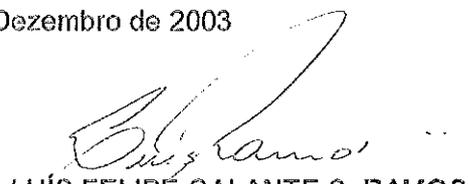
19. No tocante ao segundo pedido, este improcede às inteiras, porquanto a Petrobrás perdeu, em virtude de PRECLUSÃO, o direito de pedir a anulação de qualquer ato processual em virtude do defeito reprográfico do diagrama de fl. 2.056, isso por não haver se manifestado a propósito NA PRIMEIRA OPORTUNIDADE QUE TEVE PARA FALAR NOS AUTOS.

20. Feitos esses imprescindíveis esclarecimentos, a ora peticionante informa, por fim, que está concluindo os trabalhos de tradução juramentada da documentação técnica em língua estrangeira trazida anteriormente aos autos, comprometendo-se a juntá-la em breve.

Nestes Termos
Pede Deferimento.

Rio de Janeiro, 08 de Dezembro de 2003


ARTUR R. CARBONE
OAB-RJ 1.295-A


LUÍS FELIPE GALANTE S. RAMOS
OAB-RJ 36.558

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS DE MOURA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

B-533604B (NOTE 2)

V-533604B (NOTE 1)

DRAINS STORAGE PUMP STARBOARD DRAINS STORAGE TANK

CAPACITY: 50 m³/h

(STRUCTURAL VOID)

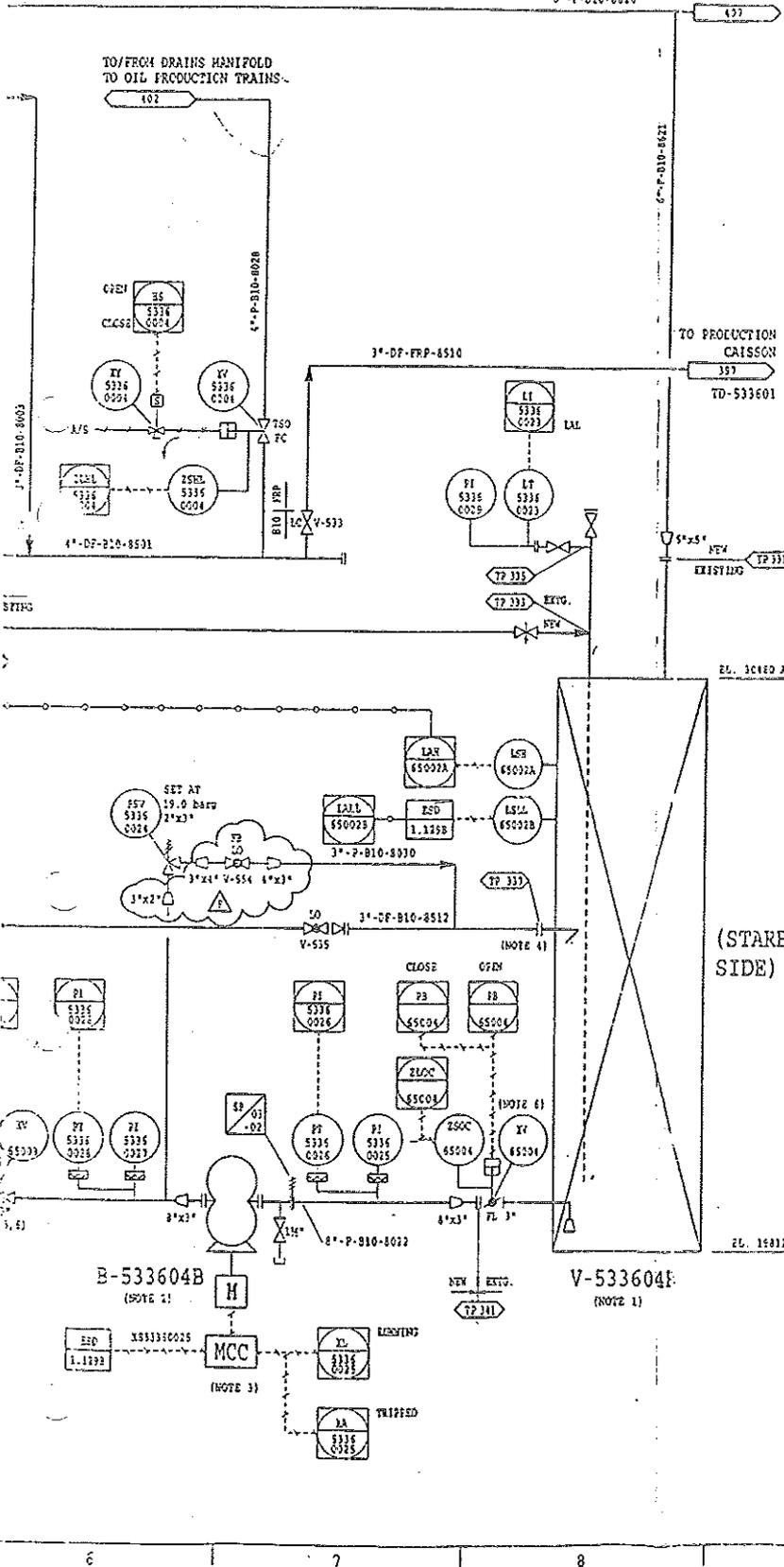
OP: 0 bar

VOLUME: 450 m³

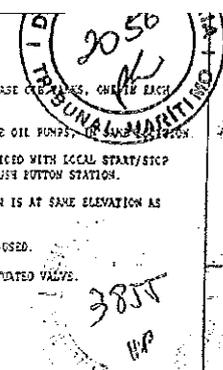
NOTE: 13 kW

D/T: ATM/AMBIENT

TO PLATFORM ATMOSPHERIC VENT SYSTEM
6"-P-810-8622



1. TANKS ARE EXISTING BASE ON PILING, ONE IN EACH AFT COLUMN.
2. PUMPS TO REPLACE BASE OIL PUMPS.
3. EACH PUMP TO BE PROVIDED WITH LOCAL START/STOP AND EMERGENCY STOP PUSH BUTTON STATION.
4. TANK INLET CONNECTION IS AT SAME ELEVATION AS OUTLET TO PUMP.
5. EXISTING XV VALVE RE-USED.
6. ELECTRO-HYDRAULIC ACTUATED VALVES.



THIS DRAWING HAS BEEN DEVELOPED FROM AN EXISTING DRAWING, NO. A 51531050.01

DRAWING NUMBER		DRAWING TITLE				
REFERENCE DRAWINGS						
F	REVISED AFC	FC				
F	23/03/78 REVISED AFC	FC	GC DPE			
D	15/02/78 REVISED AFC	FIC	GC DPE			
C	12/02/78 AFC	FIC	JTR EF			
B	15/01/77 REVISED AFD	FIC	JTR EF			
A	12/01/77 AFD	GT	JTR EF			
0	25/04/77 FOR IFC	NOE	AR EF			
REV	DATE	DESCRIPTION OF REVISION	BY	QC	APP	APPROV

BR ARABOIL	P36-RICADDER FIELD DEVELOPMENT CONTRACT : L0277	
NOBLE DENTON	Petromec	AMOC
TITLE P & I DIAGRAM DRAINS STORAGE TANKS		DATE/INIT P. CARVALLO 26/04/57 DATE/INIT P. CARVALLO 26/04/57 APPROVED/INIT B. FREEMAN 26/04/57 SCALE NCM
CLIENT NUMBER DE-3010.38-5336		SCALE NCM

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 JOSE CARLOS...
 DIVISAO DE SERVICOS CARTORIAS

3856

118

CONCLUSÃO

Aos 11 de dezembro de dois mil e três faço estes autos conclusos ao Exm^o(^a) Sr^o(^a) Juiz^o Relator

Do que lavrei este termo para contar.

^{REJA}
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

A PEÇA PARA TOMAR CONHECIMENTO E SE
MANIFESTAR SOBRE OS DOCUMENTOS DE FLS. 3846 A
3848.

EM 11/12/2003.

[Signature]
Sergio Cozar Bokel
Juiz - Relator

RECEBIMENTO

Aos 11/12/2003, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator.

Do que lavrei este termo para constar.

[Signature]

VISTA

Aos 12 de dezembro de 2003 em Secretaria faço estes autos com
vistas à peça.

Do que lavrei este termo para constar.

O referido é verdade e dou fé.

[Signature]
DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

FÉ COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA OLIVEIRA
DIRETOR DE SERVIÇOS CARTORIAS

PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA
Estes autos foram recebidos por esta
Procuradoria em, 12 DEZ 2003 /

ANTONIO GARRA PAULA MARTINS
Encarregado de Divisão Processual

~~ANTONIO GARRA PAULA MARTINS~~
~~Encarregado de Divisão Processual~~
~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~
DRA. CRISTINA

Proc. nº 19.489/01
M.M. Sr. Juiz Relator

Este órgão, em sua função autônoma legal,
atendendo v. a. despacho de fs. 3856, ma-
nifesta-se pelo indeferimento dos pedidos da
1ª representada PETROBRAS BRASILEIRO S/A - PETROBRAS,
ân fs. 3846/48, a uma por ausência de
indícios de fraude, considerando ter havido,
simplesmente, má qualidade da cópia
"xerox" procurada e, em seguida, face
à ocorrência do fenômeno processual da
PRECLUSÃO.

O que, finalmente, não impede à
1ª representada de fazer juntada de
cópia bem legível do reclamado documento,
e de pedir re-inquirição de quem bem
lhe aprouver, considerando que ainda

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS MANTUEL GUSMÃO
DE FATOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓFIAS

DIVISÃO JUNTA
N.º
3857
PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA

estamos no salutar fase de instrução processual.

Rio, 21 de Janeiro de 2004

Devolução

Tereza Cristina Devolúqua
Advogada da União - AGU
Representante da Procuradoria
Especial da Marinha - PEM

RECEBIMENTO/JUNTADA

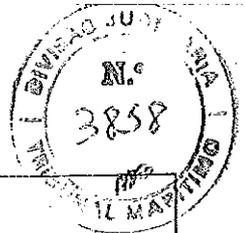
Aos 05/02/04, em Secretaria, recebi os presentes autos do PEM
e junto PETIÇÃO DO DR.
WALTER DE SÁ LUIZÃO em 09/02/04.
Do que lavrei este termo para constar.

ASS

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS DE MOURA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS

650-DE-218-1050



EXMO. SR JUIZ RELATOR DO PROCESSO NO. 19489/01

Junta-se.

EM 16/12/2003

[Signature]
Sergio Cezer Bokel
Juiz - Relator

PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. – PETROBRAS, já devidamente qualificada nos autos, vem solicitar que V. Exa. determine a oitiva das seguintes testemunhas:

SOMMA GIUSEPPE, nascido em 19/02/1951, nacionalidade italiana, CLC, exercendo a função de comandante da P-36 por ocasião do acidente, matriculado na Capitania do Porto de CASTELLAMARE STABIA, sob o no. 7947.(telefone: 39 81 8086716 ou 39 335 6193348)

GIAMMARINO ANTONELLO, nascido em 6/7/1063, nacionalidade italiana, CLC, exercendo a função de 1º UFF. COPERTA, imediato da P 36 por ocasião do acidente, matriculado na Capitania do Porto de CASTELAMARE STABIA, sob o no. 11540.(tel: 39 81 5323306 ou 39 339 7113541)

COLLIA RODOLFO, nascido em 13/8/1951, nacionalidade italiana, CAPPO MACCHINISTA, exercendo a função de DIRETORE MACHINA, CHEFE DE MÁQUINAS, da P-36 por ocasião do acidente, matriculado na Capitania do Porto de Genova sob o no. 01336. (tel 39 6 913 7364 ou 347 3766976).

Nestes Termos
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 3/12/2003

[Signature]
WALTER DE SÁ LEITÃO
OAB-RJ 15.802.

COPIA EM REPRODUÇÃO ORIGINAL
[Signature]
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

[Signature]



CONCLUSÃO

Aos 09 de Janeiro de dois mil e quatro faço estes autos conclusos ao Exm.º Sr. Juiz Relator

Do que lavrei este termo para contar.

RRB
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

A ASSISTENTE DA PEM, VANUZIA DE SOUZA OSCAR PARA TOMAR CONHECIMENTO DOS DOCUMENTOS DE FLs. 3846 A 3848. PUBLICUE-SE.

EM 10/02/2004.

Sergio Cozer Bokel
Juiz - Relator

RECEBIMENTO

Aos 10/02/04, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz Relator

Do que lavrei este termo para constar.

RRB

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi expedido despacho supra para publicação no DJ. O referido é verdade e dou fé.

Aos 12 de Janeiro de 2004.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi publicado no DJ. número 33 de 17-10-2-04, súmula do despacho.

O referido é verdade e dou fé.
Aos 1.º de Fevereiro de 2004.

JOSÉ CARLOS DE ASSIS GUIMARÃES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

RRB



Ministério da Fazenda
Secretaria da Receita Federal
Inspetoria da Receita Federal em Macaé-RJ
SRRF 7ªRF



OFÍCIO N.º 04/2004
EM 22/01/2004

Juntar-se
EM 19/02/2004
Sergio Cezar Boket
Juiz - Relator

DE: INSPETORIA DA RECEITA FEDERAL EM MACAÉ/RJ
PARA: E. TRIBUNAL MARÍTIMO NO RIO DE JANEIRO/RJ

Assunto: Informações processo

Exmo. Sr Presidente

No resguardo dos interesses da Fazenda Nacional, solicitamos a contribuição deste E. Tribunal no sentido de nos encaminhar cópia da sentença proferida, se houver, nos autos do processo que trata da imputação de responsabilidade pelo naufrágio da Plataforma Petrobrás 36, ou simplificada, P36, ocorrido em 15/03/2001 na Bacia Sedimentar de Campos.

Esclarecemos que o documento ora solicitado é peça necessária ao prosseguimento do processo administrativo que trata da concessão do regime aduaneiro especial de Admissão Temporária, deferida à Petrobrás para importação da referida embarcação.

Sem mais para o momento, aproveitamos a oportunidade para renovar votos de estima e consideração.

Atenciosamente,

PEDRO RICARDO B. FREITAS
INSPETOR/SUBSTITUTO

Ao Exmo Sr.
Almirante de Esquadra Waldemar Nicolau Canellas Júnior
Presidente do E. Tribunal Marítimo no Rio de Janeiro/RJ
Rua Alfred Agache, s/nº - centro - Rio de Janeiro/RJ
CEP:20021-000

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



CONCLUSÃO

Aos 19 de Fevereiro de dois mil e quatro faço estes autos conclusos ao Exm^o Sr^o Juiz^o Relator

Do que lavrei este termo para contar.

REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

OFICIAL A INSPECTORIA DA RECEITA FEDERAL EM
MACAÉ/RJ INFORMANDO A FASE EM QUE SE ENCONTRA O
PROCESSO.

EM 19/02/2004.

Sergio Ceza Bokel
Juiz - Relator

RECEBIMENTO

Aos 19/02/04, em Secretaria, recebi os presentes autos de Juiz
Relator

Do que lavrei este termo para constar.

18/03

CERTIDÃO JUNTADA

CERTIDÃO que, neste dia, foi depositado ofício
à INSPECTORIA DA RECEITA FEDERAL em MACAÉ.

e é esta juntada em processo nos autos

O referido é verdade e sou fê.

Aos 27 de fevereiro de 2004.

1ª COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DOS SANTOS
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



TRIBUNAL MARÍTIMO
Av. Alfred Agache, s/n – Praça XV de Novembro – Centro
20021-000 – Rio de Janeiro – RJ
Tel.: (21)22536018 - secom@tm.mar.mil.br

Ofício nº 04 /2003-TM
RR/SB/11

Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 2004.

A Sua Senhoria o Senhor
Pedro Ricardo B. Freitas
Inspetor da Receita Federal em Macaé-RJ
Av. Governador Roberto Silveira s/nº, Centro
CEP: 27916-000, Macaé - RJ

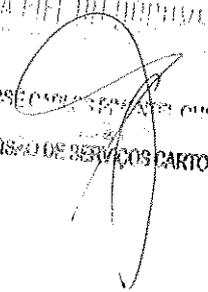
Assunto: Informações de Processo

Senhor requerente,

1. Com relação ao solicitado através do ofício nº 04/2004 de 22/01/2004 dessa Inspetoria, informo a Vossa Senhoria que o Processo nº 19.489/2001 em curso neste Tribunal para apurar as causas e responsabilidades pelo naufrágio da Plataforma P-36 ocorrido em 15/03/2001 na bacia de Campos encontra-se em fase de Instrução.
2. Outrossim, participo a Vossa Senhoria tão logo o acórdão esteja concluído, será encaminhado a cópia do mesmo a essa Inspetoria.

Atenciosamente,


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator


JOSÉ CARLOS SILVA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Cópias:
TM-11 2 s/anexo
Arquivo s/anexo



CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data decorreu o prazo para APRECIAR DOC. sem que o Assistente da Procuradoria se manifestassem.

O referido é verdade e dou fé.
Aos 26 de Janeiro de 2004.

RUB

CONCLUSÃO

Aos 02 de março de dois mil e quatro faço estes autos conclusos ao Exm^o(^o) Sr^o(^o) Juiz^o Relator

Do que lavrei este termo para contar.

RUB
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

**AO AUTOR DA REPRESENTAÇÃO DE DANOS PARA TOMAR
CONHECIMENTO DOS DOCUMENTOS DE FLs. 3846 A 3848.
PUBLIQUE-SE.**

em 02/03/2004

[Signature]
Sergio Cozer Bokel
Juiz - Relator

RECEBIMENTO

Aos 02/03/04, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator

Do que lavrei este termo para constar.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
[Signature]
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi expedido despacho dispensa para publicação no DJ. O referido é verdade e dou fé.
Aos 04 de março de 2004.

[Signature]



CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi expedido despacho para publicação no DJ. O referido é verdade e dou fé.
Aos 17 de março de 2002.

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi publicado no DJ. número 54 de 19 103 104, súmula do despacho. O referido é verdade e dou fé.
Aos 19 de fevereiro de 2004.

JUNTADA

Aos 01 de Abril de 2004 em Secretaria junto aos presentes srtes. PATELON DO REPRESENTADO NELSON MCCYZOWER que adiante segue. Do que para constar lavrei este termo.

COPIA FIM DO DOCUMENTO ORIGINAL
SECRETARIA DE COMÉRCIO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

530 - BR - 210 - 1030

MOTTA, FERNANDES ROCHA

ADVOGADOS



NELSON CÂNDIDO MOTTA
PEDRO PAULO CRISTOFARO
OSWALDO DE MORAES BASTOS SOBRINHO
ALADOR DE LIMA FILHO
HELIO SABOYA
HELIO SABOYA FILHO
MARIA LUCIA CANTIDIANO
JULIAN FONSECA PEÑA CHEDIAK
EDUARDO GARCIA DE ARAUJO JORGE
PAULO PENALVA SANTOS
VANILDA FÁTIMA MAIOLINE HN
CARLOS ALBERTO DIREITO FILHO
ANDRÉ CANTIDIANO
LUIZ CLAUDIO SALLES CRISTOFARO
OSMAR SIMÕES
ALEXANDRA GARCHET
MÁRCIO MONTEIRO GEA
BRUNO COTECCHIA
CLAUDIA GOTTSFRITZ
CARLOS EDUARDO DA COSTA PIRES STENER
MARCIO MARÇAL F. DE SOUZA
HÉLIA MARCIA GOMES PINHEIRO
JOSÉ ALEXANDRE CORRÊA MEYER
CARLOS EDUARDO MENEZES CÔRTEZ
MICHAEL ALTTI
ANTONIO JOAQUIM PIRES E ALBUQUERQUE
VIVIANE PALADINO
LARISSA POSSATO
CAROLINA NIEDEIROS
CECÍLIA MIGNONE MODESTO LEAL
JULIANA LUDWIG SCHNEIDER
ISABEL CANTIDIANO
SABRINA MONTEIRO
CONSULTOR:
J. A. PENALVA SANTOS

RIO DE JANEIRO

AV. ALMIRANTE BARROSO, 52 - 5º ANDAR
TELEFONE: + 55 21 2533-2360
TELEFAX: + 55 21 2362-2459
CEP: 20.051-000
mfra@mfra.com.br
www.mfra.com.br

SÃO PAULO

ALAMEDA SANTOS, 2.335 - 11º ANDAR
TELEFONE: + 55 11 3082-9393
TELEFAX: + 55 11 3082-3272
CEP: 01.419-092
mfra@mfra.com.br
www.mfra.com.br

Eg. Tribunal Marítimo

Exmo. Juiz Dr. Sergio Bokel

Processo nº 19.849/01 (P-36)

CÓPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE MOURA GOMES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

NELSON MOCZYDLOWER, por seu advogado, nos autos do processo epigrafado, em atendimento ao r. despacho de fls. , no pressuposto de que este é também dirigido ao defendente – vem dizer o que se segue:

1. A peça de fls. 3846/3848 revela apenas a diligência do ilustre advogado que a subscreve. Mas, objetivamente, só gera de efeito – pelo menos nesta altura do processo – o de procrastiná-lo.

1.1 O documento sobre o qual se questiona, cujos comentários de outros representados são classificados de “respostas confusas ou até mesmo evasivas” não tem a importância que lhe é emprestada.



1.1.1 Além disso, a impugnação é extemporânea. A própria autora dela, a PETROBRÁS S.A., afirma em seu petítório que, em face do depoimento prestado por JOÃO CARLOS PACHECO, *“ao ser inquirido se o documento em tela (diagrama emitido pela AMEC para ser enviado para Hazop – fls. 2056)” “foi objeto de Hazop” (?)*, respondeu:

“NÃO SABER INFORMAR; QUE PODERIA VERIFICAR SE O DOCUMENTO DE FLS. 2056, ESTARIA NA LISTA DE FLS. 2973/2974”.

1.1.2 Abstraídas as contradições do texto da denúncia, a PETROBRÁS informa que diante de tal resposta – que o signatário confessa não alcançar o sentido – pediu assim se “verificasse e informasse” (certamente com o depoente “JOÃO CARLOS PACHECO”), o que veio a ser *“indeferido”* (seguramente pelo Juízo).

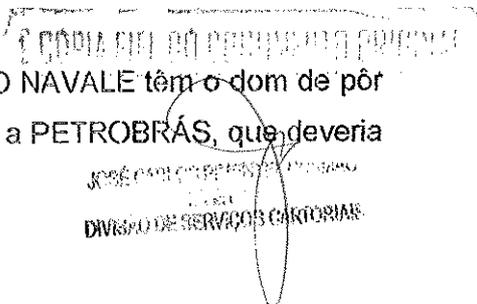
1.1.3 Ora, se tal ocorreu, a partir do aludido indeferimento, iniciou-se o prazo recursal para a interessada manifestar o seu inconformismo, o que deveria ocorrer em 5 (cinco) dias a partir de sua ciência (Código Marítimo, art. 111, letra b c/c o § 2º do mesmo dispositivo).

1.1.4 No entanto, só agora a questão vem a baila na impugnação formal, muito tempo depois de se ter verificado a preclusão (CPC, art. 245).

1.1.5 Mas não é apenas por este aspecto formal que não deve, *d.v.*, ser admitido o pedido ora contraditado. Qual a diferença que acarretará para o desate da lide a *falta de identificação do número do documento? Como justificar que a omissão, proposital ou não, acarrete a intervenção do Ministério Pública para aprovação de crime de falsificação?*

1.1.6 Não é preciso ser criminalista – e o signatário não o é – para concluir que só remotamente a diligência do *Parquet* chegará a alguma conclusão sobre a autoria (se ocorrida) da adulteração. E nenhuma contribuição trará para a elucidação da responsabilidade pela tragédia da P-36. E, por último, o que concorrerá para a elucidação do “mistério” a repetição dos últimos depoimentos prestados perante o Tribunal, como requerido pela impugnante?

2. As explicações apresentadas pelo REGISTRO ITALIANO NAVALE têm o dom de pôr as coisas em seu lugar. O que é estranho – muito estranho – é a PETROBRÁS, que deveria



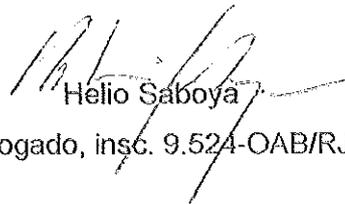


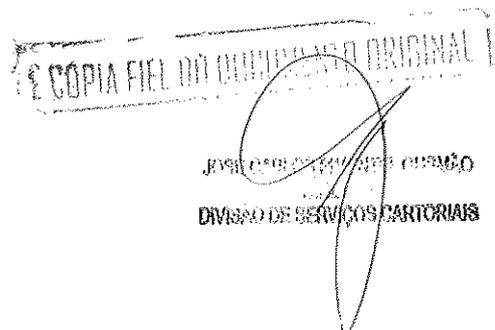
ter em seu poder “*todos os registros de passagem do serviço da unidade desde o início de suas operações (supostamente em 25/11/00) até o acidente (15.03.01)*”, traz aos autos apenas 18 registros, completamente esparsos, em contraposição à técnica que há algum tempo predomina das anotações de relatórios em discos naturalmente em ordem seqüencial.

3. Mas, ressalve-se, o defendente, para quem pouco importa – para efeito de responsabilidade – o mérito *da controvérsia surgida depois de encerrada a instrução processual* – só tem um posicionamento: o de não ver protelado ainda mais o seu envolvimento em um sinistro para o qual não teve qualquer intervenção, direta ou indireta, próxima ou remota.

3.1 O que revolta o “representado” é ver admitida a sua inclusão em uma *representação privada*, da autoria de um homem “público” inteiramente desmoralizado, ainda por cima confirmada, na apreciação do recurso que interpôs, pelo plenário do augusto Tribunal Marítimo, a despeito dos pronunciamentos (quer na denúncia privada, quer no recurso) da digna representação da Procuradoria Especial da Marinha, no sentido da exclusão do “denunciado” como possível responsável ou co-responsável pelo infortúnio que o País sofreu.

Rio de Janeiro, 25 de março de 2004.


Helio Saboya
advogado, insc. 9.524-OAB/RJ





JUNTADA

Aos 01 de Abril de 1977 en la Secretaría, junto con
presentes autos MANEJO DE REPOSICION
"ABS" que adelante sigue.
De que para constar librei este tenor.

1170

COPIA FIEL NO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ MARÍA GARCÍA GUMERO
DIVISION DE SERVICIOS CARTORARIOS

CATTLEY
ADVOGADOS



RUA TEÓFILO OTONI, 93
20090-080 RIO DE JANEIRO RJ

TELEFONE: * [021] 2203.3600
FACSIMILE: [021] 2253.5340
E-MAIL: PCN@PCN.COM.BR

Exmo. Sr. Comandante SERGIO CEZAR BOKEL

M.D. Juiz Relator

PROCESSO Nº 19489/2001

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, nos autos do processo em referência, que tramita perante esse E. Tribunal, vem, por seu procurador abaixo assinado, em atenção ao r. despacho de fls. 3863v, dizer a V. Exa. para ao final requerer o que se segue:

1. TEMPESTIVIDADE

1.1. O despacho de V. Exa. foi publicado no Diário Oficial no dia 19 de março de 2004, sexta-feira. O prazo para manifestação dos representados começou, assim, a ser contado no dia 22 de março de 2004.

1.2. Tendo em vista a multiplicidade de representados com patronos distintos e face ao disposto nos artigos 298 e 191¹ do Código de Processo Civil, aplicável subsidiariamente por força do artigo 155 da Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, conforme o artigo 50 do RITM, o prazo em questão deve ser de dez dias, vencendo em 31 de março de 2003.

1.3. Manifesta, assim, a tempestividade da presente.

CÓPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ ROBERTO FERREIRA DE OLIVEIRA
PROCURADOR DE DEFESA

2. A PETIÇÃO DE FLS. 3846-3848

2.1. A petição da representada Petrobras sugere tenha havido adulteração de folha dos autos, juntada em anexo da defesa dos representados Paulo Roberto Viana, Hélio Galvão de Menezes e Cláudio Marinho Machado, em 16 de julho de 2002.

2.2. Desde o início deste processo, adota a requerente procedimento padrão de acompanhamento processual, consistente na reprodução por fotocópia, semanalmente ou a intervalos menores, das folhas acrescidas aos autos nesses períodos. Assim, ressalvados eventuais períodos de conclusão a V. Exa., a folha em questão terá sido reproduzida pelo cartório, a pedido da requerente, uma semana ou menos após a juntada do documento aos autos.

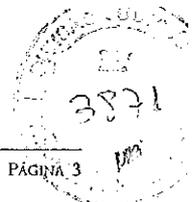
2.3. A cópia constante dos arquivos encadernados da requerente é **absolutamente idêntica** à hoje existente nos autos.

2.4. Consigne-se que, em obediência às determinações desta Corte, quaisquer fotocópias são sempre efetuadas pelo cartório, sem que haja manipulação dos autos pelas partes.

2.5. Parece, dessa forma, extremamente improvável que tenha havido qualquer adulteração do referido documento entre a data da juntada e a data de sua reprodução pelo acompanhamento da requerente. E a cópia em poder da requerente é evidência de que o documento existente nos autos é idêntico ao reproduzido naquela ocasião. Não há, assim, quaisquer indícios de adulteração.

2.6. De qualquer sorte, evidente a intransponível ocorrência de preclusão, por não se haver manifestado a peticionante no momento processual oportuno, na forma do art. 245 do Diploma Processual Civil².

² Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, art. 245: "A nulidade dos atos deve ser alegada na primeira oportunidade em que couber à parte falar nos autos, sob pena de preclusão"



2.7. A peticionante reporta-se, ainda, ao indeferimento por V. Exa. de pergunta formulada ao depoente João Carlos Pacheco, gerente da requerente.

2.8. O indeferimento foi manifestamente cabível, dada a absoluta ausência de nexos entre a pergunta, o documento e o depoente. Conforme demonstrado à saciedade nestes autos, não há qualquer relação entre o estudo de Hazop e a atividade de certificação da planta de processo desempenhada pela requerente. Foi evidentemente despropositada a solicitação ao depoente de cotejo de informações, ato de simples execução pelo próprio advogado indagante.

2.9. A quem, de resto, cabia esclarecer de imediato ao Juízo a real motivação de sua pergunta, particularmente se eivada de suspeitas motivadoras da grave acusação que ora lança sobre este Egrégio Tribunal. Ou, ao menos, insurgir-se tempestivamente pela via própria.

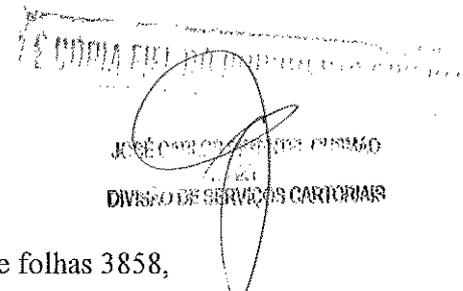
2.10. Inevitável, assim, o indeferimento do petitório de folhas 3846-3848, em linha com o parecer da D. Procuradoria.

3. A PETIÇÃO DE FLS. 3858

3.1. Pede vênias a requerente para pronunciar-se sobre a petição de folhas 3858, em que a representada Petrobras requer a oitiva de três testemunhas adicionais.

3.2. O despacho de V. Exa. que determinou a produção de provas no prazo de 5 (cinco) dias, foi publicado no Diário Oficial no dia 1º de abril de 2003. Quase um ano nos separa, assim, do momento processual correto para o arrolamento de testemunhas.

3.3. Em obediência aos prazos processuais e à determinação do Juízo, foram naquela oportunidade arroladas pelas representadas testemunhas em grande número, superior, inclusive, às ouvidas na fase de inquérito.



3.4. A certidão atestando o final do prazo para especificação de provas e arrolamento de testemunhas está a folhas 3349. Este relevante evento processual ocorreu no dia 26 de maio de 2003.

3.5. Em 17 de outubro de 2003, inequivocamente operada a preclusão, requereu Helio Galvão de Menezes a oitiva de três testemunhas (fls. 3774). Após solicitar fundamentação, V. Exa. houve por bem deferir o pedido extemporâneo. Esse deferimento evidenciou a costumeira preocupação de V. Exa. com o amplo direito de defesa, não tendo havido qualquer oposição dos demais representados.

3.6. Pleiteia agora a Petrobras (cujos ilustres patronos foram autores do pedido extemporâneo anterior) a oitiva de ainda três outras testemunhas, desta feita cidadãos italianos residentes no exterior. Indivíduos que, por exercerem a bordo da P-36 funções meramente burocráticas requeridas pelo país de bandeira, sequer foram ouvidos no inquérito, e que dificilmente poderão ofertar esclarecimentos relevantes sobre o objeto deste feito.

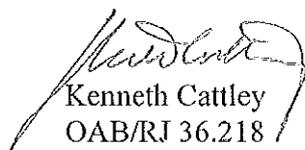
3.7. Sr. Relator: são inegáveis a latitude e a liberalidade demonstradas por V. Exa. no curso deste processo, com o fito evidente de assegurar a judiciosa apuração dos fatos e o mais amplo direito de defesa a todos os representados. Mas é importante atentar para os efeitos que a postergação injustificada do julgamento deste processo impõe sobre os representados, em particular os que se limitaram ao exercício de seus direitos nos prazos legais.

3.8. A requerente respeitosamente entende que o deferimento de novo pedido intempestivo de oitiva de testemunhas adicionais terá como condão exclusivo o diferimento injustificado do julgamento deste longo processo, em detrimento das legítimas expectativas de conclusão dos demais representados.

3.9. Pelo que, com a devida vênia ao ilustre patrono da Petrobras, requer o indeferimento da petição de folhas 3858 e o encerramento da fase instrutória.

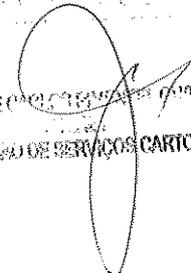
Nestes termos,
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 29 de março de 2004.


Kenneth Cattley
OAB/RJ 36.218

E CÓPIA FIEL DO ORIGINAL ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA GOMES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



3874
118

JUNTADA

Aos 01 de abril de 2004 em Secretaria junto aos
presentes autos: MAY. FERREIRA DA RINA REPROSCOLADA
que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

MB

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA VIEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIS



escritório jurídico carbone

Soc. RS/OAB - RJ 106.391

Artur R. Carbone
Mária Helena Cirio Carbone
Luís Felipe Galante S. Ramos
Flávio Infante Vieira
Cláudia Maria J. Tabruki
Luiz Fernando Yparreguirre
Luciano Penne Luz
Rodrigo Borges Costa Pereira

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO - DOUTOR
SÉRGIO CEZAR BOKEL**

REGISTRO ITALIANO NAVALE, já devidamente qualificado nos autos do processo em epígrafe, ante o despacho de fl. , que abriu vistas à peticionante acerca da manifestação de fls. 3.846/3.848, vem expor e requerer a V. Exa. o que se segue:

1. A ora peticionante, por ocasião da sua manifestação de fls. 3.850/3.854, já pronunciou-se sobre a petição de fls. 3.846/3.848. Assim, neste tocante, pede simplesmente vênia para reportar-se às respectivas razões expostas nos itens 11 a 20 da referida petição.
2. Entretanto, tomando conhecimento, agora, da petição da Petrobrás de fl. 3.858, onde esta requer a oitiva de três novas testemunhas estrangeiras, a peticionante pede vênia para tecer as imprescindíveis considerações que seguem.
3. Há, pelo menos, três insuperáveis razões a impor a sumária rejeição do pedido da Petrobrás.
4. Primeiramente, é absolutamente forçoso convir na mais completa INTEMPESTIVIDADE do pedido. Isso porque o despacho concedendo prazo de 5 dias para a produção de provas foi publicado no D.O em

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS CARVALHO
DIRETOR DE SERVIÇOS CAJTORIAIS



3876
113

01/04/2003, ou seja, praticamente um ano atrás. E todas as partes interessadas, cumprindo a determinação, arrolaram no devido prazo as testemunhas cujos depoimentos desejavam tomar.

5. Portanto, encontra-se PRECLUSO o direito da Petrobrás de requerer prova testemunhal, por força do que dispõe o art. 183 do CPC, *verbis*:

“Art. 183. Decorrido o prazo, extingue-se, independentemente de declaração judicial, o direito de praticar o ato, ficando a salvo, porém, a parte provar que o não realizou por justa causa.”

6. Nada obstante inexistir direito da Petrobrás à produção dessa prova, poder-se-ia, entretanto, pelo menos em tese, cogitar de este Tribunal admitir a produção da prova, por mera liberalidade. Aliás, é firme tradição desta Casa ser o mais liberal possível na produção das provas.

7. Entretanto, nem por este viés o requerimento poderia merecer guarida. E aí reside o segundo fundamento a impor seja rechaçado, imediatamente, a pretensão da Petrobrás.

8. Jamais pode se perder de vista que mesmo a liberalidade do órgão julgador na produção da prova encontra evidentes limites na LEI, à vista de circunstâncias que causem prejuízo ao processo ou aos direitos das demais partes da causa. Essa preocupação com os limites da atuação judicial coloca-se de modo mais saliente ainda na presente circunstância, em que seu exercício visaria a suprir a falha de uma parte no tempestivo arrolamento da prova.

9. E o pretendido pela Petrobrás claramente excede e afronta tais limites.

10. Toda a parte tem o direito a ver o processo concluído com celeridade. Não apenas a parte autora, na busca pelo bem ou situação da vida que pleiteia através do processo. Também aos réus assiste o mesmo direito, para o fim de ter a ação julgada improcedente ou (nos processos punitivos) ver-se exculpado do processo que lhe é movido, fazendo assim cessar tanto o transtorno (pessoal e financeiro) que o processo lhe causa

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO
JOSÉ CARLOS PEREIRA DE SOUZA
DIRETOR DE SERVIÇOS CARTORARIAS



como a dúvida pública sobre a sua situação jurídica (culpado ou inocente; devedor ou não, etc.). O direito a livrar-se de um pleito do qual se é réu, constitui-se, pois, em si próprio, em bem juridicamente protegido.

11. E o interesse de ver o processo julgado sem delongas está indubitavelmente vivo na peticionante e nos demais co-representados deste processo que não a Petrobrás. Todos aguardam ansiosamente o veredicto deste Tribunal de modo a poderem comprovar publicamente, mediante o pronunciamento do órgão técnico competente, se exculpados forem, que não contribuíram por culpa, imperícia ou negligência profissional para o trágico acidente com a P-36. Os destinos profissionais de muitos inclusive dependem, em vasta medida, do pronunciamento desta Corte. O próprio RINA inclui-se nessa situação, pois tem necessidade de demonstrar ao mercados segurador, de *shipping* e de classificação que seus serviços foram prestados dentro dos padrões de qualidade exigidos.

12. E ao lado do direito a um julgamento célere, têm também as partes direito a tratamento igualitário, o qual é, ademais, até mesmo um princípio de origem constitucional. Como regra, nenhuma parte pode desfrutar de possibilidades processuais diferentes das demais.

13. Esses dois limites impostos ao poder do juiz de condução do processo vêm taxativamente enunciados no art. 125, incisos I e II do CPC, *litteris*:

“Art. 125. O juiz dirigirá o processo conforme as disposições deste Código, competindo-lhe:

- I – assegurar às partes igualdade de tratamento;
- II – velar pela rápida solução do litígio;”

14. Portanto, no caso concreto, o poder de condução do processo não poderia ir até o ponto de deferir o pedido da Petrobrás, em razão das duas limitações acima apontadas. Atender-se ao pedido implicaria em ofensa aos direitos processuais, líquidos e certos da peticionante (e também de demais partes), pois:

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERRETTI CORREIA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



- a) permitir que a Petrobrás ouça as testemunhas intempestivamente arroladas implicaria em gravíssimo DESEQUILÍBRIO PROCESSUAL e inegável DESIGUALDADE DE TRATAMENTO, eis que somente a Petrobrás estaria na posição de descumprir os prazos processuais e, nada obstante, recuperar as oportunidades perdidas, fruto da sua própria inação;
- b) inevitável, igualmente, o prejuízo à CELERIDADE PROCESSUAL, com a reabertura da oportunidade de produção de prova testemunhal para a Petrobrás. E isso sem falar nos incontroláveis desdobramentos daí decorrentes, uma vez que às demais partes deste processo haveria de ser reaberto o direito também a novas testemunhas, acaso se sentissem prejudicadas pelos novos depoimentos da Petrobrás. Um inconcebível recomeçar do processo, uma negação do conceito de processo como movimento para frente (do latim *pro + cedere*), o retrocesso a um trabalho de Sísifo.

15. Passando agora ao terceiro e último fundamento a obstar a pretensão da Petrobrás, não podem deixar de ser levados em consideração dois requisitos processualmente indispensáveis ao acatamento da pretensão: a regularidade formal do pedido e a sua sinceridade.

16. Quanto ao primeiro ponto, como sabido, nenhum pedido pode ser submetido à apreciação do respectivo órgão julgador sem a devida motivação e fundamentação legal — salvo, naturalmente, a exceção dos direitos líquidos e certos já preestabelecidos na lei —, ainda mais quando se trata, como é o caso presente, de se pretender ouvir testemunhas não arroladas tempestivamente (!!!). Para que V. Exa. pudesse inclusive aferir a pretensão da Petrobrás à luz dos limites legais estabelecidos no art. 125 do CPC transcrito acima, imprescindível que a respectiva petição declinasse os fundamentos legais em que estaria amparada.

17. Todavia, surpreendentemente, nada disso acontece. A petição da Petrobrás NÃO TRAZ UMA ÚNICA LINHA, UMA ÚNICA PALAVRA DE FUNDAMENTAÇÃO QUALQUER. Pura e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS FERREIRA GOMES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



simplesmente, a Petrobrás informa que deseja ouvir tais e quais testemunhas e ponto final. *Tout court.*

18. Nessas circunstâncias, é patente que o pedido, por mais esta razão, deve ser liminarmente INDEFERIDO, ante a total ausência de fundamentação ou justificação para a pretensão anormal que deduz. Não atende o requerimento o mínimo de regularidade formal para poder ser examinado.

19. E dessa questão da irregularidade formal do pedido, desaguamos, de forma absolutamente natural, na questão correlata da sinceridade da pretensão. A questão da forma, devidamente situada no contexto do processo, revela os aspectos da sua substância.

20. Objetivamente falando, de algum tempo para cá os autos registram um claro comportamento da Petrobrás ou de seus funcionários representados nos autos de não colaboração no descobrimento da verdade ou de geração de desordem processual.

21. Assim, à fl. 3.782 a Petrobrás primeiro estranhamente informou não dispor dos registros de passagem de serviço da plataforma, exceto alguns já apresentados por ela, circunstância completamente inverossímil e devidamente denunciada e refutada na petição de fls. 3.850/3.854.

22. Depois, foi a vez do Representado HÉLIO GALVÃO abrir o precedente de pretender ouvir testemunhas não arroladas tempestivamente, o que, em caráter excepcional, foi deferido por V. Exa. à fl. 3.792. O deferimento, embora homenageando a tradição deste Tribunal, note-se, já trazia à tona a questão dos limites postos no art. 125 do CPC. Porém, nenhuma das partes recorreu daquela decisão, inclusive a ora peticionante, por entenderem que o prejuízo prático poderia ser pequeno, até porque ainda se estava em meio à oitiva de outras testemunhas tempestivamente arroladas.

23. A seguir, veio a Petrobrás com o incidente sobre a adulteração de documento (fls. 3.846/3.848), o qual, com todas as devidas vênias, afigura-se inteiramente despropositado, já tendo merecido repúdio formal por parte da douta Procuradoria da Marinha (fl. 3.856vº/3.857) e da ora peticionante.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

BRASIL, 2014
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



24. Agora, finalmente, EM VISÍVEL CRESCENDO, a Petrobrás volta à carga, desta feita pretendendo também ouvir três testemunhas não tempestivamente arroladas, e, como se não bastasse, residentes no exterior.

25. É preciso, pois, colocar URGENTE PARADEIRO a essa seqüência de requerimentos ilegais e disparatados, os quais estão mais e mais afastando o processo de seu curso normal. Apenas para que se tenha idéia, somente o incidente da Petrobrás alegando adulteração de documento tem custado ao processo meses de tramitação, pois, suscitado em princípio de Novembro de 2003, até agora ainda não ficou processualmente maduro para decisão! Se não tivessem existido todas as intervenções descabidas que os autos registram, certamente este processo estaria agora em fase de razões finais.

26. Os fatos do processo, Exa., objetiva e friamente falando, levam à conclusão, lamentavelmente, de que é do interesse da Petrobrás protelar ao máximo a decisão deste Tribunal Marítimo, possivelmente em razão dos outros procedimentos, no Brasil e no exterior, que lidam com o acidente da P-36. Porém, seja lá qual for o desígnio que move o seu claro intuito procrastinatório, o fato é que a sua pretensão não pode nem deve prosperar, sob pena de permitir-se que uma salutar tradição liberal desta Casa seja desvirtuada, findando por agasalhar, inadvertidamente, intenções contrárias ao direito.

27. Em face de tudo que foi aqui aduzido requer-se a V. Exa. o seguinte:

I. o INDEFERIMENTO do pedido da Petrobrás de oitiva de testemunhas (fl. 3.858);

II. o INDEFERIMENTO do pedido da Petrobrás de repetição de depoimentos, bem assim de remessa de peças ao Ministério Público com vistas a apuração de falsidades (fl. 3.846/3.848), reportando-se o RINA, no particular, também às suas razões de fls. 3.850/3.854;

RECEBUEMOS DO DOCUMENTO ORIGINAL
11/11/03
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



3881

escritório jurídico carbone

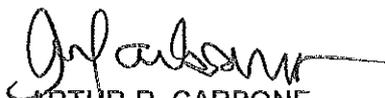
III. seja concedido à ora peticionante, qual já anteriormente requerido, prazo para a juntada das traduções juramentadas dos documentos técnicos nos quais sua defesa está respaldada;

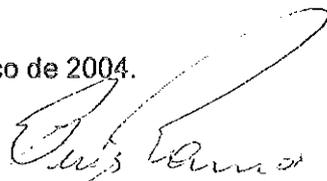
IV. que, após dar-se vista desses documentos às demais partes do processo, seja aberta a fase de razões finais do processo.

Nestes termos.

P. deferimento.

Rio de Janeiro, 31 de Março de 2004.


ARTUR R. CARBONE
OAB-RJ 1.295-A


LUÍS FELIPE GALANTE S. RAMOS
OAB-RJ 36.558

COPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ MARCELO DE MOURA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

3882
118

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data decorreu o prazo para ciência de documentos sem que o(s) representado(s) Paulo Roberto Viana, Heilo Galvão, Evanildo S. Santos, Carlos José Azeredo, Cláudio Marinho, Marítima Petróleo Ltda, German Efremovich, Hamylton Padilha, Alberto P. Lisondo, Otoniel S. Reis, Joel Kenno, José Loufimo, Sebastião Vilarinho, Aiceu B. Lima, Roberto Orzechowsky, Carlos E. Bellot, Luiz Eduardo Guimarães se manifestassem.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 31 de novembro de 2004.

118

CONCLUSÃO

Aos 06 de abril de dois mil e quatro fezo estes autos conclusos no Exm. Sr. Juiz Relator

Da que lavrei este termo para contar.

REB
REGINALDO ROCHA BARREIRA
Assistente

COPIA FICHA DO DOCUMENTO

JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Quanto ao requerido em fls.3846 a 3848:



1) Indefiro o requerido quanto a remessa de peças ao Ministério Público para apuração de existência ou não de crime de falsificação de documento público, tendo em vista que não há evidências de que o documento de fls. 2056 teve, em algum momento após juntado, o quadrante inferior direito de quem o observa, apagado justamente onde se encontrava a identificação do número do documento, face que o Juiz-Relator determinou a reprodução de todo o processo com cópia tirada no momento da juntada de documentos aos autos, e analisando-se a referida cópia da fl. 2056, nota-se que também contém o canto direito apagado, o que indica que o documento deu entrada nos autos já com esta falha de reprodução. Além disso, o documento de fls. 2056 está muito bem identificado no processo, pois é só verificar que os anexos, trazidos aos autos pela defesa de Paulo Roberto Viana, Hélio Galvão de Menezes e Cláudio Marinho Machado, contém cada um uma folha de rosto. Neste caso (documento de fls. 2056), a folha de rosto (Fls. 2055) lista o documento contido em fls. 2056 com os seguintes dizeres: "DOCUMENTO III – Drains Storage Tanks P & ID 3010.38 – 5336 – 944 AMK 398", sendo que na FLs. 2056, no alto à esquerda, está impresso "DOCUMENTO III", o que definitivamente liga o desenho de Fls. 2056 àquele citado em sua Fls de rosto 2055, deste modo, sem dúvida, o desenho de fls. 2056 é aquele citado em sua folha de rosto 2055, trazida aos autos pela própria defesa, não havendo portanto nenhuma razão para acreditar que existiu modificação da página por agente de má fé, uma vez que o desenho em questão continua sendo perfeitamente identificado como 3010.38-5336-944 AMK 398.

2) Quanto ao requerido que os volumes sejam costurados e lacrados, ou, alternativamente, seja confeccionado processo suplementar para o manuseio, nada há a deferir, uma vez que os autos do processo permanecem regularmente em cartório, sendo possibilitado vistas as partes, através dos advogados devidamente habilitados, nas oportunidades pertinentes.

3) Indefiro o requerido quanto a repetição de, pelo menos, os últimos dois depoimentos até a presente data (12/11/2003), tendo em vista que o I. Advogado teve o tempo que quis para formular suas perguntas e se teve alguma pergunta indeferida, foi por não fazê-la de

TRIBUNAL MARÍTIMO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



maneira clara, perdendo, portanto, a oportunidade de refazer tal pergunta de modo a que fosse entendido o seu sentido, uma vez que não houve, em momento algum, limitação no tempo para formulação das perguntas aos depoentes.

Quanto ao requerido em fls. 3858:

1) Indefiro o requerido quanto a oitivas das testemunhas, tendo em vista que a PETROBRÁS pôde no momento certo arrolar testemunhas que lhe conviesse e não o fez naquele momento. Após quase um ano decorrido o momento processual correto para arrolamento de testemunhas e após terem sido ouvidas a maioria das testemunhas arroladas pelos representados naquela época, e sem que o pedido ora em apreciação fosse sequer fundamentado, explicando as razões que levaram a representada PETROBRÁS a pedir tais oitivas, não havendo qualquer conexão entre os depoimentos prestados e os ora requeridos que justificasse tais oitivas, considero que o requerido traria prejuízo à celeridade processual.

Quanto ao requerido em fls. 3880, deixo de apreciar os itens I e II, tendo em vista os despachos acima. Quanto ao item III prazo de 5 dias, e finalmente, quanto ao item IV indefiro o requerido, tendo em vista que os documentos poderão ser conhecidos e comentados pelas partes durante as alegações finais.

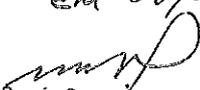
Designo o dia 28/04/2004 às 0900 horas para audiência requerida por German Efromovich às fls. 3.067 para Brian Friman e requerida pela Marítima Petróleo e Engenharia LTDA. às fls.3.069 para Bill O' Brian, ambos como testemunhas.

Designo o dia 05/05/2004 às 0900 horas para audiência requerida pela Marítima Petróleo e Engenharia LTDA. às fls. 3.069 para Mike Taylor e para o Lead Process Engineer da AMEC, ambos como testemunhas.

Designo a Sra. Rosa Maria Ripper D'Almeida para funcionar como intérprete nas audiências marcadas para as 0900horas dos dias 28/04/2004 e 05/05/2004. Estipulo os honorários em R\$ 238,00 (Duzentos e trinta e oito reais) a hora trabalhada, com o montante a ser apurado após a prestação do serviço.

Publique-se e notifique-se à PEM.

EM 08/04/2004.


Sergio Cezer Bökel
Julz - Relator





AC/DS/11

TRIBUNAL MARÍTIMO

Nº 392

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 03 de abril de 2004.

Do: Presidente
Ao: Exmº Sr. Diretor da Procuradoria Especial da Marinha
Assunto: audiências de instrução
Referência: processo nº 19.489/2001

1. Solicito a V. Exª seja dado conhecimento a Dirª Tereza Cristina Bevilacqua que, pelo Juiz Sergio Cezar Bokel, Relator do processo em referência, foram marcadas audiências de instrução para os dias 28/04/2004, às 09h, quando será realizada a oitiva das testemunhas Brian Friman e Bill O'Brian e 05/05/2004, às 09h, a oitiva das testemunhas Mike Taylor e para o Lead Process Engineer da AMEC.

POR ORDEM:


DINÉIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

Cópias:
TM-10 1
TM-11.1 2
Arquivo 1

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA GOMES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



CERTIDÃO

Certifico que nesta data foi encerrado o 1º volume do processo nº 19.489/2001 com sua fls. partir do nº 3887 dos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 20 de abril de 2004.

RES

E CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL E

JOSÉ CARLOS DE SOUZA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS