

21° V

TRIBUNAL MARÍTIMO

DRA. GILMA

PROCESSO N. 19489/2001

JUIZ(A) RELATOR(A): SÉRGIO CEZAR BOKEL
JUIZ(A) REVISOR(A): MARIA CRISTINA DE O. PADILHA
EMBARCAÇÃO(ES): PETROBRAS XXXVI
DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:30
LOCAL DO ACIDENTE: BACIA DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

Representado(s): _____

AUTUAÇÃO

Aos 09 de AGOSTO de dois mil e QUATRO

na Secretaria do Tribunal Marítimo autuo os presentes autos.

EMBARGOS

Embargos de Declaração

Embargantes: Petróleo Brasileiro S.A. – PETROBRAS

- Paulo Roberto Viana
- Helio Galvão de Menezes
- Carlos José Maciel Azeredo
- Evanildo Souza Santos
- Cláudio Marinho Machado

Advogado: Dr. Ezequiel Balfour Levy

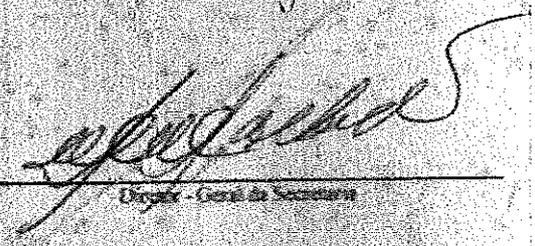
Embargato: Decisão do TM de 19/07/2005

Acórdão: 19/JUL/2005

Relator: Juiz Sérgio Cezar Bokel

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIREÇÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS



Dir. Geral - Secretaria



CERTIDÃO

Certifico que nesta data é iniciado o 2º volume do processo nº 19.489/2001 com sua fls. numeradas a partir do nº 45704 dos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 24 de agosto

de 2005.

REC

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS MACHIEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

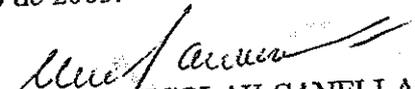
Mario Rebello de Oliveira
Advogado



**EXMO. SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL
MARÍTIMO**

Deferido. Junte-se.

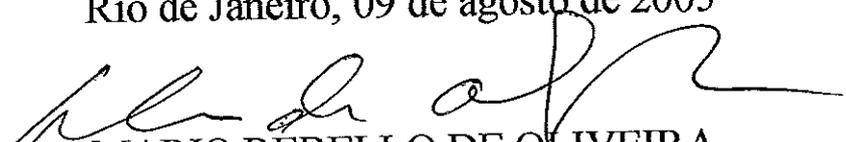
Em 22 de agosto de 2005.


WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

**EDUARDO COSENTINO DA
CUNHA**, brasileiro, separado, Deputado Federal, CPF nº
504.479.717-00, natural do Rio de Janeiro, com domicílio na
Rua Nilo Peçanha nº 50/sl. 3201 – Centro, nesta cidade, que
figura como Autor da Representação Privada nos autos do
processo nº 19.489/2001 (naufrágio da Plataforma P-36), tendo
notícia que lhe foram dirigidas palavras de conteúdo ofensivo
quando da sustentação oral do advogado HÉLIO SABOYA,
vem requerer cópia das gravações efetuadas dos debates em
plenário, quanto à preliminar e quanto ao mérito,
exclusivamente na parte da fala do mencionado advogado, para
as providências cabíveis.

P. deferimento

Rio de Janeiro, 09 de agosto de 2005


MARIO REBELLO DE OLIVEIRA
OAB/RJ-23.550

*Recebi a fite requerida:
19/8/05
Manisela Dandy Bento*

É CÓPIA DELA

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIREÇÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

EXMO. SR. JUIZ PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO



Ref.: Processo nº 19.489/01 (P-36)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Paulo Roberto Viana, Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado por seus bastantes procuradores, nos autos da Representação no.19.489/2001 (P-36), vêm, respeitosamente, expor e requerer o quanto segue:

1. Tendo tomado ciência da publicação da Ata da 6137ª Sessão Ordinária desse E. Tribunal, realizada no último dia 19 de julho de 2005, vêm, pela presente, no prazo e forma regimentalmente previstos, requerer, sob todas as vênias, se digne V.Exª determinar a integração de seus termos para que retrate, de forma fiel e completa o requerimento da parte a que alude, como adiante se expõe:

2. O trecho que registrou o requerimento do advogado da PETROBRAS no sentido de que seja oficiado à resseguradora para que forneça ao Egrégio Tribunal documento novo fundamental ao julgamento da causa (*"A seguir, o Dr. Ezequiel Balfour Levy, invocando o art. 72, da Lei no. 2.180/54, requereu "Pela Ordem", que o julgamento fosse convertido em diligência, a fim de que a PETROBRAS pudesse trazer novos documentos aos autos. O Exmo. Sr. Juiz-Presidente submeteu o requerimento em votação e após a manifestação de todos os Juizes, por unanimidade, foi o requerimento indeferido."*), não retratou, *data venia*, com a exatidão que seria indispensável, o pedido então formulado, sujeitando-se, portanto, ao presente RECURSO INOMINADO, ora apresentado com fulcro no parágrafo único do art. 31 do Regimento Interno do Tribunal Marítimo (RITM), requerendo se digne V.Exª de acolhê-lo para determinar que passe a constar da referida ata a seguinte redação para o trecho inquirado:

WJK



"O Dr. Ezequiel Balfour Levy apresentou requerimento "pela ordem", invocando o princípio constante do art. 72, da Lei no. 2.180/54. Com base na imprescindível busca da verdade, e por se tratar de prova reiteradamente referida nas Razões Finais e na sustentação oral, solicitou que o Tribunal, usando de seus poderes, pois esse documento novo não se encontra disponível para terceiros por estar sujeito a regras de confidencialidade, oficiasse à resseguradora GARD para que forneça cópia de Relatório elaborado pelo conceituado perito internacional Rod Sylvester-Evans sobre o acidente da P-36. O Sr. Evans tem em seu currículo a participação na famosa comissão promovida pela Coroa Britânica para apuração das causas do acidente envolvendo a Piper Alpha. O Relatório do Perito britânico sobre a P-36 é documento superveniente, com inúmeros elementos importantes para a investigação das causas do acidente, chegou posteriormente ao conhecimento da PETROBRAS e não se encontrava disponível à época do final da instrução da presente Representação."

3. Requer, ainda, que mais adiante também conste da referida Ata que o mesmo requerimento para a remessa de ofício solicitando a juntada do citado relatório foi reiterado pelo advogado Ésio Costa Junior, quando da sustentação oral em nome dos Representados por ele patrocinados.

N. Termos e

Por razões da mais lúdima Justiça e preocupação com a busca da Verdade,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 01 de agosto de 2005.

Walter de Sá Leitão

OAB/RJ 15.802

Ezequiel Balfour Levy

OAB/RJ 60.574

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

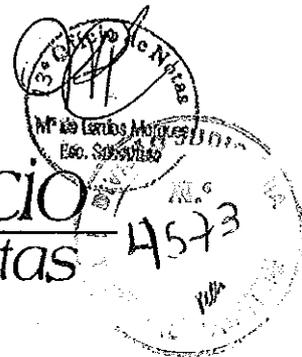
JOSÉ CARLOS PIMENTEL CORDÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Inclui Doc/RJ/50, 60

TABELIÃO Luiz Fernando C. de Faria

SUBSTITUTO Jaques Rezende Faria

13º ofício
de notas



PROCURAÇÃO BASTANTE QUE FAZ:
PETROLEO BRASILEIRO S/A – PETROBRAS
na forma abaixo:

Proc02

CERTIDÃO

LIVRO: 539

FOLHAS: 082

ATO: 65

DATA: 06/03/2003

SAIBAM quantos este público instrumento de procuração bastante virem que, no ano de dois mil e tres, aos seis (06) dias do mês de março, nesta cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, neste cartório do 13º Ofício de Notas, sito na Av. Rio Branco nº 135/3º andar, perante mim, MARIA DE LURDES DA SILVA MARQUES, Escrevente Substituta, compareceu como Outorgante PETRÓLEO BRASILEIRO S/A – PETROBRAS, Sociedade de Economia Mista com sede nesta Cidade, na Av. República do Chile, número 65, inscrita no CNPJ-MF sob o número 33.000.167/0001-01, neste ato representada por seu Presidente JOSÉ EDUARDO DE BARROS DUTRA, brasileiro, separado judicialmente, geólogo, portador da carteira de identidade da SSP/MG nº 699.943 e inscrito no CPF sob o nº 347.586.406-10, residente na SQS-305, Bloco E, apartamento 604, Brasília - DF; identificado por mim. Então pela Outorgante, por seu representante me foi dito que, por este público instrumento, nomeia e constitui, na forma do artigo 26 do Estatuto da Companhia, seus bastantes procuradores; NILTON ANTÔNIO DE ALMEIDA MAIA, brasileiro, solteiro, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 67.460 e inscrito no CPF sob o nº 492.926.767-68, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente Executivo do Jurídico, da Outorgante; NELSON SÁ GOMES RAMALHO, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 37.506 e inscrito no CPF sob o nº 344.289.927-34, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente Jurídico de Serviços; GUILHERME RODRIGUES DIAS, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 58.476 e inscrito no CPF sob o nº 743.500.807-91, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente do Apoio Jurídico; e ÉSIO COSTA JÚNIOR, brasileiro, solteiro, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 59.121 e inscrito no CPF sob o nº 853.989.937-04, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente do Jurídico de Contencioso; todos com escritório na Av. República do Chile, nº 65, 5º andar, nesta cidade, aos quais Outorga poderes da cláusula “ad judicium et extra”, inclusive para receber citações, notificações e intimações, reconhecer a procedência do pedido, requerer falências, desistir, renunciar ao direito sobre que se funda a ação, efetuar depósito como garantia de instância ou levantá-los, receber, dar quitação e firmar compromissos, requerer cancelamento de protestos de título, ficando outrossim, investidos dos poderes para representar a Outorgante na fase de conciliação prevista no Artigo 477 do Código de Processo Civil, recebendo intimações para comparecer como representante da parte às audiências de instrução e julgamento, nelas podendo acordar e transigir com o que ficam os Outorgados qualificados para representar e defender a Outorgante em juízo e perante quaisquer pessoas naturais ou jurídicas, de direito público ou de direito privado, interno ou externo, bem como a União Federal, os Estados da

Handwritten signature and stamp of the 13th Office of Notary Public, Rio de Janeiro.

Av. Rio Branco, nº 135, 3º andar, Grupos 312/319 - Rio de Janeiro - RJ
Tel/Fax: 2224-8423 / 2252-1611

MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
 Documento de Arrecadação de Receitas Federais

DARF

01 NOME / TELEFONE

Paulo Roberto VIANA

Veja no verso
 instruções para preenchimento

ATENÇÃO

É vedado o recolhimento de tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal cujo valor total seja inferior a R\$ 10,00. Ocorrendo tal situação, adicione esse valor ao tributo/contribuição de mesmo código de períodos subseqüentes, até que o total seja igual ou superior a R\$ 10,00.

02 PERÍODO DE APURAÇÃO	→	
03 NÚMERO DO CPF OU CGC	→	830370127
04 CÓDIGO DA RECEITA	→	1505
05 NÚMERO DE REFERÊNCIA	→	
06 DATA DE VENCIMENTO	→	01/08/2008
07 VALOR DO PRINCIPAL	→	
08 VALOR DA MULTA	→	
09 VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69	→	É COPIA FÉLIX DO DOCUMENTO ORIGINAL: JOSÉ CARLOS PIMENTA GUSMÃO DIRETOR DIVISÃO DE SERVIÇOS PARTICIPATIVOS
10 VALOR TOTAL	→	
11 AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)		BB 28450523 01082005 159,60RC1086

TAMOJO - GRÁFICA TAMOJO LTDA - CMC - IM (RTP) DI (RTP) DI - CMC - IM (RTP) DI (RTP) DI - CMC - IM (RTP) DI (RTP) DI - CMC - IM (RTP) DI (RTP) DI

INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO *

CAMPO	O QUE DEVE CONTER
01	Nome e telefone do contribuinte.
02	Data de ocorrência ou do encerramento do período base no formato DD/MM/AA.
03	Número de inscrição no CPF ou CGC.
04	Código da receita que está sendo paga. Os códigos de tributos e contribuições administrados pela SRF podem ser obtidos na "Agenda Tributária", publicada mensalmente no Diário Oficial da União.
05	Preencher com: - Código da Unidade da SRF responsável pelo despacho aduaneiro, se relativo ao recolhimento do imposto de Importação e IPI Vinculado à Importação; - Número do lançamento, se relativo ao ITR; - Código do município produtor, se relativo ao IOF - Ouro; - Número da respectiva inscrição, se relativo a débito inscrito em Dívida Ativa da União; - Número de processo, se pagamento oriundo de processo fiscal de cobrança ou de parcelamento de débitos; - Número de inscrição no Departamento Nacional de Telecomunicações, se relativo a taxa FISTEL; - Número de inscrição do imóvel, se relativo a rendas do Serviço de Patrimônio da União.
06	Data de vencimento da receita no formato DD/MM/AA.
07	Valor principal da receita que está sendo paga.
08	Valor da multa quando devida.
09	Valor dos juros de mora, ou encargos do DL - 1.025/69 (PFN), quando devidos.
10	Soma dos campos 07 a 09.
11	Autenticação do Agente Arrecador.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PRUDENTE GUSMÃO
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



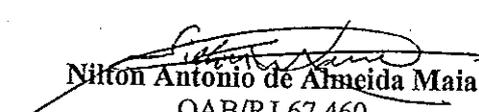
SUBSTABELECIMENTO

Substabeleço, com reserva, aos advogados **CARLOS CESAR BORROMEU DE ANDRADE**, brasileiro, separado judicialmente, OAB-RJ-25.044, **CRISTINA BRITO REPSOLD**, brasileira, separada judicialmente, OAB-RJ-69.633, **WALTER DE -SÁ LEITÃO**, brasileiro, solteiro, OAB-RJ-15.802, **EZEQUIEL BALFOUR LEVY**, brasileiro, solteiro, OAB-RJ 60.574, **CECÍLIA VIANA LUGON**, brasileira, solteira, OAB-RJ-128.749, todos com escritório à Avenida República do Chile, nº 65 - 5º andar, nesta Cidade, e aos Advogados **CANDIDO FERREIRA DA CUNHA LOBO**, brasileiro, casado, com inscrição principal na OAB-RJ-49.659, **LENOIR DE SOUZA RAMOS**, brasileiro, casado, OAB-DF-3.492, **PEDRO LUCAS LINDOSO**, brasileiro, casado, OAB-DF-4.543, **RUY JORGE RODRIGUES PEREIRA FILHO**, brasileiro, casado, OAB-DF-1.226, **ALINE SILVA DE FRANÇA**, brasileira, solteira, OAB-RJ-114.722, **FLAVIA CAMINADA JACY MONTEIRO**, brasileira, casada, OAB-RJ-110.602, **IGOR COELHO FERREIRA DE MIRANDA**, brasileiro, solteiro, OAB-MG-88.140, **MICAELA DOMINGUEZ DUTRA**, brasileira, solteira, OAB-RJ-121.248, **PATRÍCIA ALMEIDA REIS**, brasileira, solteira, OAB-RJ-83.947, com escritório no Setor de Autarquias Norte - SAN - Rua N2 - Qd.01 - Blc. D - Edifício PETROBRAS - 6º andar, Brasília (DF) CEP: 70040-901, os poderes a mim conferidos pela **PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS**, na anexa procuração, lavrada em 06.03.2003, no livro 539, fls.082, Ato 65, no 13º Ofício de Notas da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro, exclusivamente os relativos à cláusula *ad judicium*, vedado o substabelecimento e o recebimento de citações.

Rio de Janeiro, 27 de junho de 2005.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS PIETRELLI GUSMÃO
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

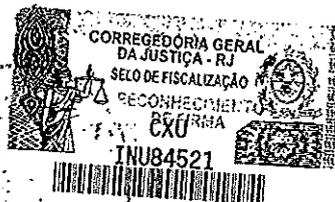

Nilton Antonio de Almeida Maia
OAB/RJ 67.460

22º OFÍCIO DE NOTAS - NOTÁRIO WILHAMI DE OLIVEIRA

Matriz, Rua Senador Dantas 39 - Centro-RJ - 2544-0277. Reconheço por semelhança a firma de: **NILTON ANTONIO DE ALMEIDA MAIA**
Cod: 075C557790ED (MAJC)
Rio de Janeiro, 29 de Junho de 2005.
Em testemunho da verdade.

MARIA ANTONIA DE JESUS CORREIA-SUBSTITUTA

Serventia	:	3.07
20% P.Judiciário:	:	0.61
Total	:	3.68



2º OFÍCIO DE NOTAS - NOTÁRIO WILHAMI DE OLIVEIRA

Matriz, Rua Senador Dantas, 39 - Centro - RJ - Tel: 2544-0277.

AUTENTICAÇÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia é a reprodução fiel do original que me foi apresentado. Cod: 075C5724D2B307 (MAJC)
Rio de Janeiro, 28 de Junho de 2005.

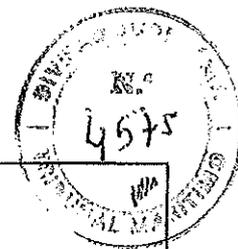
Serventia	:	3.15
20% P.Judiciário:	:	0.63
Total	:	3.78

MARIA ANTONIA DE JESUS CORREIA-SUBSTITUTA





PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



EXMO. SR. JUIZ- PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

COPIA PARA O PROCURADOR GERAL

JOSE CARLOS PIMENTA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

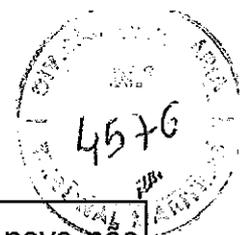
Ref.: Processo nº 19.489/01 (P-36)

PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. — PETROBRAS, por seus bastantes procuradores, nos autos da Representação no.19.489/2001 (P-36), vem, respeitosamente, expor e requerer o quanto segue:

1. Tendo tomado ciência da publicação da Ata da 6137ª Sessão Ordinária desse E. Tribunal, realizada no último dia 19 de julho de 2005, vem, pela presente, no prazo e forma regimentalmente previstos, requerer, sob todas as vênias, se digne V.Exª determinar a integração de seus termos para que retrate, de forma fiel e completa o requerimento da parte a que alude, como adiante se expõe:

2. O trecho que registrou o requerimento do advogado da PETROBRAS no sentido de que seja oficiado à resseguradora para que forneça ao Egrégio Tribunal documento novo fundamental ao julgamento da causa ("A seguir, o Dr. Ezequiel Balfour Levy, invocando o art. 72, da Lei no. 2.180/54, requereu "Pela Ordem", que o julgamento fosse convertido em diligência, a fim de que a PETROBRAS pudesse trazer novos documentos aos autos. O Exmo. Sr. Juiz-Presidente submeteu o requerimento em votação e após a manifestação de todos os Juizes, por unanimidade, foi o requerimento indeferido."), não retratou, data venia, com a exatidão que seria indispensável, o pedido então formulado, sujeitando-se, portanto, ao presente RECURSO INOMINADO, ora apresentado com fulcro no parágrafo único do art. 31 do Regimento Interno do Tribunal Marítimo (RITM), requerendo se digne V.Exª acolhê-lo para determinar que passe a constar da referida ata a seguinte redação para o trecho inquirado:

"O Dr. Ezequiel Balfour Levy apresentou requerimento "pela ordem", invocando o princípio constante do art. 72, da Lei no. 2.180/54. Com base na imprescindível busca da verdade, o Sr. Juiz-Presidente, em sessão de 19 de julho de 2005, indeferiu o requerimento, por não se tratar de documento novo fundamental ao julgamento da causa."



que o Tribunal, usando de seus poderes, pois esse documento novo não se encontra disponível para terceiros por estar sujeito a regras de confidencialidade, oficiasse à resseguradora GARD para que forneça cópia de Relatório elaborado pelo conceituado perito internacional Rod Sylvester-Evans sobre o acidente da P-36. O Sr. Evans tem em seu currículo a participação na famosa comissão promovida pela Coroa Britânica para apuração das causas do acidente envolvendo a Piper Alpha. O Relatório do Perito britânico sobre a P-36 é documento superveniente, com inúmeros elementos importantes para a investigação das causas do acidente, chegou posteriormente ao conhecimento da PETROBRAS e não se encontrava disponível à época do final da instrução da presente Representação."

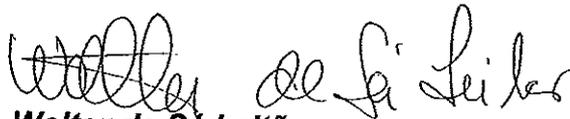
3. Requer, ainda, que mais adiante também conste da referida Ata que o mesmo requerimento para a remessa de ofício solicitando a juntada do citado relatório foi reiterado pelo advogado Ézio Costa Junior, quando da sustentação oral em nome dos Representados por ele patrocinados.

N. Termos e

Por razões da mais lúdima Justiça e preocupação com a busca da Verdade,

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 01 de agosto de 2005.


Walter de Sá Leitão

OAB/RJ 15.802


Ezequiel Balfour Levy

OAB/RJ 60.574

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS FINEANTE GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



SUBSTABELECIMENTO

Substabeleço, com reserva, aos advogados **CARLOS CESAR BORROMEU DE ANDRADE**, brasileiro, separado judicialmente, OAB-RJ-25.044, **CRISTINA BRITO REPSOLD**, brasileira, separada judicialmente, OAB-RJ-69.633, **WALTER DE SÁ LEITÃO**, brasileiro, solteiro, OAB-RJ-15.802, **EZEQUIEL BALFOUR LEVY**, brasileiro, solteiro, OAB-RJ 60.574, **CECÍLIA VIANA LUGON**, brasileira, solteira, OAB-RJ-128.749, todos com escritório à Avenida República do Chile, nº 65 - 5º andar, nesta Cidade, e aos Advogados **CANDIDO FERREIRA DA CUNHA LOBO**, brasileiro, casado, com inscrição principal na OAB-RJ-49.659, **LENOIR DE SOUZA RAMOS**, brasileiro, casado, OAB-DF-3.492, **PEDRO LUCAS LINDOSO**, brasileiro, casado, OAB-DF-4.543, **RUY JORGE RODRIGUES PEREIRA FILHO**, brasileiro, casado, OAB-DF-1.226, **ALINE SILVA DE FRANÇA**, brasileira, solteira, OAB-RJ-114.722, **FLAVIA CAMINADA JACY MONTEIRO**, brasileira, casada, OAB-RJ-110.602, **IGOR COELHO FERREIRA DE MIRANDA**, brasileiro, solteiro, OAB-MG-88.140, **MICAELA DOMINGUEZ DUTRA**, brasileira, solteira, OAB-RJ-121.248, **PATRÍCIA ALMEIDA REIS**, brasileira, solteira, OAB-RJ-83.947, com escritório no Setor de Autarquias Norte - SAN - Rua N2 - Qd.01 - Blc. D - Edifício PETROBRAS - 6º andar, Brasília (DF) CEP: 70040-901, os poderes a mim conferidos pela **PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS**, na anexa procuração, lavrada em 06.03.2003, no livro 539, fls.082, Ato 65, no 13º Ofício de Notas da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro, exclusivamente os relativos à cláusula *ad judicium*, vedado o substabelecimento e o recebimento de citações.

Rio de Janeiro, 27 de junho de 2005.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS FIMMEL GUEIRO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

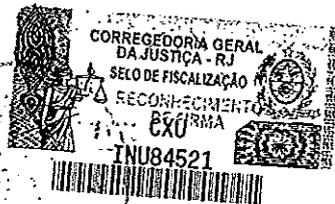
Nilton Antonio de Almeida Maia
Nilton Antonio de Almeida Maia
OAB/RJ 67.460

22º OFÍCIO DE NOTAS - NOTÁRIO WILHAMI DE OLIVEIRA

Matriz. Rua Senador Dantas 39 - Centro - RJ - 2544-0277. Reconheço por semelhança a firma de: **NILTON ANTONIO DE ALMEIDA MAIA**
Cod: 075C557990ED (HAJC)
Rio de Janeiro, 28 de Junho de 2005.
Eu testamento da verdade.

Maria Antonia de Jesus Correia
MARIA ANTONIA DE JESUS CORREIA-SUBSTITUTA

Serventia : 0.07
20% P. Judiciário: 0.61
Total : 3.88



22º OFÍCIO DE NOTAS - NOTÁRIO WILHAMI DE OLIVEIRA

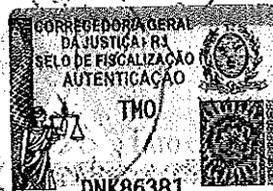
Matriz. Rua Senador Dantas, 39 - Centro - RJ - Tel: 2544-0277

AUTENTICAÇÃO

Certifico e dou fé que a presente cópia é a reprodução fiel do original que me foi apresentado. Cod: 075C572402B306 (HAJC)
Rio de Janeiro, 28 de Junho de 2005.

Maria Antonia de Jesus Correia
MARIA ANTONIA DE JESUS CORREIA-SUBSTITUTA

Serventia : 3.15
20% P. Judiciário: 0.63
Total : 3.78



IF 01.91261
GRÁFICA TAMBÓIO LTDA - C/C 40.050 23-001-000 - AP
TAMBÓIO

MINISTÉRIO DA FAZENDA
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
Documento de Arrecadação de Receitas Federais

DARF

01 NOME E TELEFONE
Petroleo Sudeco S/A

Veja no verso
instruções para preenchimento

ATENÇÃO

É vedado o recolhimento de tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal cujo valor total seja inferior a R\$ 10,00. Ocorrendo tal situação, adicione esse valor ao tributo/contribuição de mesmo código de períodos subsequentes, até que o total seja igual ou superior a R\$ 10,00.

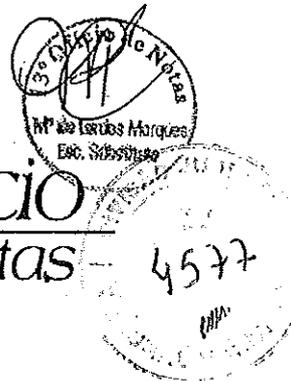
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PRIMEIRO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS
CENTRAIS

02 PERÍODO DE APURAÇÃO	→	
03 NÚMERO DO CPF OU CGC	→	<i>33 000 167/0004</i>
04 CÓDIGO DA RECEITA	→	<i>1505</i>
05 NÚMERO DE REFERÊNCIA	→	
06 DATA DE VENCIMENTO	→	<i>01/08/05</i>
07 VALOR DO PRINCIPAL	→	<i>31,92</i>
08 VALOR DA MULTA	→	
09 VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/69	→	
10 VALOR TOTAL PARCIAL	→	<i>31,92</i>
11 AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)		BB 28650521 01082005 31,92RC10865

TABELIÃO Lulz Fernando C. de Faria
SUBSTITUTO Jaques Rezende Faria

13º ofício
de notas



PROCURAÇÃO BASTANTE QUE FAZ:
PETROLEO BRASILEIRO S/A – PETROBRAS
na forma abaixo:

Proc02

CERTIDÃO

LIVRO: 539

FOLHAS: 082

ATO: 65

DATA: 06/03/2003

SAIBAM quantos este público instrumento de procuração bastante virem que, no ano de dois mil e tres, aos seis (06) dias do mês de março, nesta cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, neste cartório do 13º Ofício de Notas, sito na Av. Rio Branco nº 135/3º andar, perante mim, MARIA DE LURDES DA SILVA MARQUES, Escrevente Substituta, compareceu como Outorgante PETRÓLEO BRASILEIRO S/A – PETROBRAS, Sociedade de Economia Mista com sede nesta Cidade, na Av. República do Chile, número 65, inscrita no CNPJ-MF sob o número 33.000.167/0001-01, neste ato representada por seu Presidente JOSÉ EDUARDO DE BARROS DUTRA, brasileiro, separado judicialmente, geólogo, portador da carteira de identidade da SSP/MG nº 699.943 e inscrito no CPF sob o nº 347.586.406-10, residente na SQS-305, Bloco E, apartamento 604, Brasília - DF; identificado por mim. Então pela Outorgante, por seu representante me foi dito que, por este público instrumento, nomeia e constitui, na forma do artigo 26 do Estatuto da Companhia, seus bastantes procuradores; NILTON ANTÔNIO DE ALMEIDA MAIA, brasileiro, solteiro, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 67.460 e inscrito no CPF sob o nº 492.926.767-68, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente Executivo do Jurídico, da Outorgante; NELSON SÁ GOMES RAMALHO, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 37.506 e inscrito no CPF sob o nº 344.289.927-34, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente Jurídico de Serviços; GUILHERME RODRIGUES DIAS, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 58.476 e inscrito no CPF sob o nº 743.500.807-91, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente do Apoio Jurídico; e ÉSIO COSTA JÚNIOR, brasileiro, solteiro, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 59.121 e inscrito no CPF sob o nº 853.989.937-04, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente do Jurídico de Contencioso; todos com escritório na Av. República do Chile, nº 65, 5º andar, nesta cidade, aos quais Outorga poderes da cláusula “ad judicium et extra”, inclusive para receber citações, notificações e intimações, reconhecer a procedência do pedido, requerer falências, desistir, renunciar ao direito sobre que se funda a ação, efetuar depósito como garantia de instância ou levantá-los, receber, dar quitação e firmar compromissos, requerer cancelamento de protestos de título, ficando outrossim, investidos dos poderes para representar a Outorgante na fase de conciliação prevista no Artigo 477 do Código de Processo Civil, recebendo intimações para comparecer como representante da parte às audiências de instrução e julgamento, nelas podendo acordar e transigir com o que ficam os Outorgados qualificados para representar e defender a Outorgante em juízo e perante quaisquer pessoas naturais ou jurídicas, de direito público ou de direito privado, interno ou externo, bem como a União Federal, os Estados da

Av. Rio Branco, nº 135, 3º andar, Grupos 312/319 - Rio de Janeiro - RJ
Tel/Fax: 2224-8423 / 2252-1611

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS DE ARAÚJO TEL CUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



CONCLUSÃO

Aos 25 de Agosto de dois mil e cinco faço estes autos conclusos ao Exm^o(^o) Sr^o(^o) Juiz^o Relator.

Do que lavrei este termo para contar.

RAB
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

RECEBIMENTO

Aos 30/08/05, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator.

Do que lavrei este termo para constar.

sub

CONCLUSÃO

Aos 31 de agosto de dois mil e cinco em Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exm^o Sr. Juiz-Presidente.

Do que lavrei este termo para constar.

M. Machado
MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

RECEBIMENTO/JUNTADA

Aos 06/09/05, em Secretaria, recebi os presentes autos do Sr.
Juiz Presidente e junto Polícia DA PETROBRAS
em 06/09/05.

Do que lavrei este termo para constar.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

RAB

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

C 7550 - BR - 218 - 1030

DESPACHO



Nos termos do Art. 22, letra "f", da Lei nº 2.180/54, não admito os Recursos Inominados apresentados por PETRÓLEO BRASILEIRO S/A. (NE 2710/05); Paulo Roberto Viana, Helio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado (NE 2789/05), uma vez que os acontecimentos não ocorreram como informados nas petições.

Contudo, autorizo o Sr. Secretário transcrever, das fitas K-7, nºs 04, 05 e 06, da Sessão nº 6.137, de 19/JUL/05, as partes a que se referem os Requerentes e a fazer JUNTADA, nos autos do Processo nº 19.489/2001.

Intime-se.

Rio de Janeiro, 22 de agosto de 2005.

WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

Recebi a cópia e Tomai
ciência do despacho
supra.
05/09/05

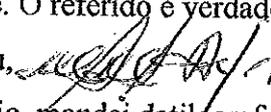
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

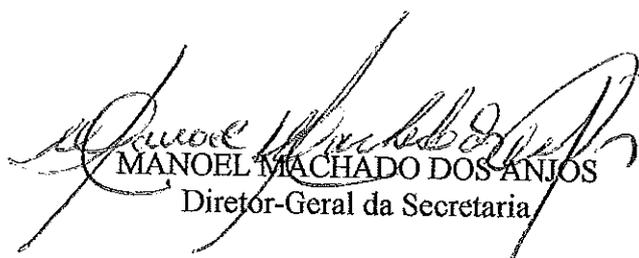
JOSE CARLOS PINHEIRO GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTORIAS

To sub.

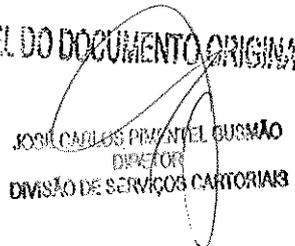
4580

CERTIDÃO

O SERVIDOR CIVIL – DAS – MANOEL MACHADO DOS ANJOS, DIRETOR-GERAL DA SECRETARIA DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, usando das atribuições que lhe confere, o item III do art. trinta e oito (38) do Regimento dos Serviços Administrativos deste Tribunal, aprovado pela Portaria nº 0035, de 25/11/1997, do Exmº Sr. Juiz-Presidente, e em cumprimento ao despacho do Exmº Sr. Juiz-Presidente, exarado nas petições de 01/AGO/2005 da Petróleo Brasileiro S/A. – PETROBRAS (NE 2710/05) e Paulo Roberto Viana, Helio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azevedo e Cláudio Marinho Machado (NE2709/05). CERTIFICA que transcreveu fitas K-7, nºs 04, 05 e 06 da Sessão nº 6.137, de 19/07/2005, nas partes a que se referem os petionários, fazendo JUNTADA de seu conteúdo, 13 laudas, que ficam fazendo parte desta Certidão, nos autos do Proc. nº 19.489/2001, como decidiu o Sr. Presidente. O referido é verdade e dou fé. Dada e passada na sede deste Tribunal aos 22 de agosto de 2005. Eu,  MANOEL MACHADO DOS ANJOS, Diretor-Geral da Secretaria e Secretário, mandei datilografar, conferi, assino e dou fé.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

É CÔPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:


JOSÉ CARLOS PRIMITIVO GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIÁRIOS

Às 10h de 20 de julho, o Presidente, verificando haver quorum regimental reiniciou os trabalhos e concedeu a palavra ao Dr. Kenneth que fez a defesa da American Bureau of Shipping – Sociedade Classificadora, ABS.

4581
[Handwritten signature]

A seguir, concedeu a palavra ao Dr. Artur R. Carbone que defendeu a Sociedade Classificadora Registro Italiano Navale (RINA).

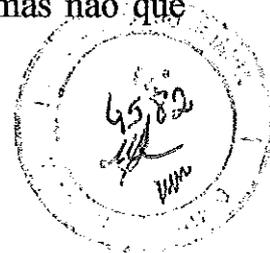
Em seguida, o Presidente passou a palavra ao Dr. Pedro Calmon que fez a defesa da Empresa Marítima Petróleo Engenharia Ltda.

No momento em que o Presidente ia suspender a sessão, para o almoço, o Dr. Ezequiel pede a palavra, da seguinte forma:

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
JOSE CARLOS BILMEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Uma questão que se faz necessário o esclarecimento é quanto ao trâmite a ser seguido por esse Tribunal. Entende a Representada que seria não só em busca da verdade, bastante ressaltada por esse Tribunal, bem como, pela coerência da unicidade deste julgamento, que é um julgamento, absolutamente, sistêmico. É todo um evento, na realidade o evento é um só, Representação Privada ou Pública o evento é um só. Existe enormes questões, quanto a integração da Privada e da Pública, mas, no fundo, é um evento só, dentro do principio da busca da verdade. Ademais, o Exmº Sr. Advogado do Representante Privado, também, já usou da palavra, nesse momento. Neste mesmo diapasão, todas as preliminares, também, foram julgadas. Desta forma, entende a Representada que o julgamento deveria ser, data máxima vênua, único, ou seja, que todas as questões sejam analisadas até o final, trazendo a verdade à pauta, as discussões sendo feitas, já que não são fatos isolados, isso é inquestionável. Todos são ligados ao mesmo evento. Tal solicitação, vem com base, exatamente, na Lei Orgânica do Tribunal, na Lei nº 2.180, no seu art. 68, letra "c", que fala do julgamento. Em nenhum momento, trata da separação de privada ou pública para efeito de julgamento. Possivelmente, se me é permitido uma ilação pelo sistema de conhecimento do todo evento. Ademais, o Regimento Interno, da mesma maneira, não dispõe da separação de julgamentos. Assim, venho a requerer a V. Exa, em prol da busca da verdade, em prol de que o assunto é o mesmo, em prol de que é

todo um sistema que se está julgando, referente ao mesmo evento que após a prolação dos últimos réus Representados, que ainda faltam, só assim sejam julgadas, julgada dividida ou não, mas que todos conheçam o que aconteceu num todo, mas não que haja uma separação, esta, que pode prejudicar o julgamento.



O Presidente respondeu ao Dr. Ezequiel:

Apesar de sua má interpretação, o julgamento será feito hoje. A discussão, não. A discussão não comporta o julgamento, é coisa separada. O julgamento será feito de uma maneira única, ao final. Quanto a isso, não há dúvida.

Dr. Ezequiel continua falando:

Eu gostaria de deixar registrado, formalmente, ademais, agora majorado pelo que foi falado, justamente, a questão da chamada nova prova ou novos elementos ou elementos do Tribunal Inglês ou elementos da Corte Americana. Chamemos como quisermos, mas de todo modo é, oficialmente então, se assim, V. Exas entendem, requer que esse Tribunal seja, sob os auspícios do art. 72, conforme diligência ou sobre outro qualquer artigo que entenda cabível às peças, seja Requerida a Resseguradora GAT, que o processo está em segredo de justiça. Se for de interesse, desse Tribunal, conhecer essa documentação, realmente na busca da verdade, requer, oficialmente, a Petrobrás que seja oficiada a Resseguradora GAT, que forneça o relatório elaborado, pelo perito, sobre o fundamento da P-36, de modo a que não fique parecendo que são meras ilações ou meras opiniões.

O Presidente agradece ao Dr. Ezequiel.

Fala da Juíza Maria Cristina Padilha:

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

Eu preferia que o Juiz Bokel, primeiro, se manifestasse ou se o Juiz Bokel me permitir, eu me manifestarei.

MENDES MARILINDA DOS ANJOS
Diretor-Geral do Secretária

A minha opinião, eu acredito dos demais juizes, que seja feita a discussão no final de tudo. Eu acredito que o advogado, quando pediu questão de ordem, quando abriu a palavra para os juizes, para os juizes se manifestarem, a nossa opinião era a de que preferimos deixar para o final, porque é um assunto só. Quanto a parte de o Tribunal requerer novos documentos que correm lá fora, a opinião dessa Revisora é de que não há necessidade. O processo está fartamente instruído, foi um processo que teve ampla instrução, o Juiz-Relator, em nenhum momento, inibiu alguém para que apresentasse provas, mesmo quando o Juiz-Relator indeferiu uma nova perícia, ele no despacho, deixou por conta da Requerente que eles apresentassem o laudo do assistente técnico. Então, eu não vejo, neste momento, o Tribunal suspender um processo que está, fartamente, instruído, muito bem conduzido e o Tribunal está pronto para julgar. No momento em que o Tribunal pediu o dia, é porque não só o Juiz-Relator como a Revisora e os demais Juizes estavam prontos para dar sua DECISÃO. Se a DECISÃO do Tribunal está certa ou errada, para os Juizes é a DECISÃO em que eles acreditam, têm certeza da verdade do Tribunal. Na minha opinião, eu sou pelo indeferimento desse Requerimento.

Fala do Juiz Marcelo:

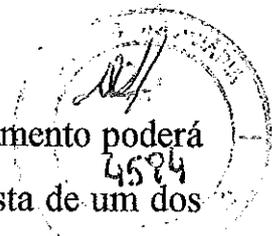
Já que houve um requerimento do advogado para ser colocado em votação no Tribunal, se o Tribunal convertesse então, em diligência esse julgamento, do qual eu sou, absolutamente, contrário. Seria procedente, tal pedido, se tal prova pudesse influenciar na DECISÃO do Tribunal o que eu acho, absolutamente, incompatível uma coisa com a outra, já que esse Tribunal é de outro país, não há prova suplementar que pudesse contribuir para a DECISÃO do Tribunal Marítimo, não tem caráter vinculativo. O Tribunal está pronto e preparado. Foram quatro anos de Instrução. Nunca se abriu tanta oportunidade para apresentação de provas e defesas, então, eu acredito que o pedido do advogado deve ser julgado pelo Tribunal. Nesse momento, de converter, ou não, o julgamento em diligência e, antecipadamente, já digo que sou absolutamente contrário, comungando com a opinião da eminente Juíza-Revisora.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Fala do Juiz Ladeiras:

Foi citado o art. 72 da nossa Lei nº 2.180/54, ela diz: "o Julgamento poderá ser convertido em diligência a critério do Tribunal em virtude de proposta de um dos Juízes, apresentada antes de iniciar-se a votação". Não é o caso, então, não caberia o art. 72. A parte, ou todas as partes, ela tem direito de embargo infringente, com base no art. 106: "é passível de embargos a decisão final sobre o mérito do processo, versando os embargos exclusivamente matéria nova". Então, se houver matéria nova que possa vir a ser relevante para reconsideração do Tribunal, existe o remédio jurídico que é o art. 106 que a parte poderá fazer uso, não agora. Esse não é o momento de se propor. Então, acompanho, como já foi colocado. Eu acho que não cabe a proposta do art. 72, visto que ela seria com base em proposta de um dos Juízes e isso não aconteceu.



Fala do Juiz Relator:

Como o Juiz Marcelo e a Juíza Cristina, não vejo motivo para se interromper o julgamento, numa prova que nem sabe qual é. Então, concordo se houver prova nova que se faça o Embargo Infringente, após o julgamento, e se apresente como matéria nova que será julgada, se há matéria nova ou não.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PRACINHA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

Fala do Juiz Everaldo: inaudível.

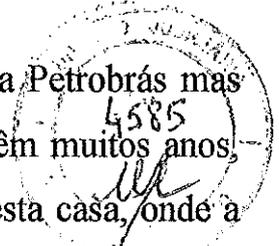
Juiz Presidente submeteu o requerimento em votação e disse:

Pela manifestação dos senhores Juízes, evidentemente, o pedido está indeferido. O Sr. presente, depois, as considerações nas formas legais previstas.

Intervalo para almoço.

Reiniciando os trabalhos o Juiz-Presidente concede a palavra ao Dr. Esio Costa Juinor:

A despeito de ter defendido, aqui, algumas ações, não pela Petrobrás mas por trabalhadores portuários, em acidentes a bordo de embarcação, têm muitos anos, para sindicatos dos trabalhadores. É com muito orgulho que volto a esta casa, onde a última vez que estive já tem 14 anos.



A minha defesa vai se limitar a examinar a Representação de Parte formulada pelo deputado, vice-presidente da CPI da ALERJ, que como já destacada pela Tribuna, efetivamente, eu posso dizer isso porque lá estive e assisti uma série de depoimentos tomados, naquela casa, com cunho de natureza política. Um momento de grande alvoroço, uma forma geral no país, denúncias das mais diversas naturezas, muita delas não relacionadas com o acidente da P-36, fez com que, então, àquele deputado fizesse, ao final, um relatório à parte, porque tendo sido ele vencido no relatório final, em que ele propunha punições e uma serie de outras apurações que transcediam completamente o acidente da P-36. Decidiu ele, por bem, não só requerer, como o fez, abertura de uma CPI na Assembléia Nacional em Brasília, com encaminhamento ao Tribunal Marítimo e ao Ministério Público. A CPI, em Brasília, foi na verdade acoplada a apurações de outras construções, de outras possíveis irregularidades, em grandes obras de infra-estrutura do Brasil. Não foi uma específica da plataforma, nem da Petrobrás. E aqui o Tribunal Marítimo, está agora com o processo praticamente maduro para julgamento. Chama-me atenção o fato que, nesse particular, suceder o Prof. Pedro Calmon na Tribuna, além de uma honra é uma facilidade, para mim, porque na realidade eu preparava para fazer uma breve ilação, contra os dispositivos, tanto da lei que regula a organização do Tribunal Marítimo, como o próprio Código do Processo Penal pelo qual estaria sendo acusado, cada um desses senhores, com quem eu falo aqui na defesa. O que se vislumbra, genericamente e aí eu peço para pontuar, a V. Exa JOEL MENDES RENNÓ que na denúncia oferecida pelo deputado disse: "o Presidente da PETROBRAS, na época da contratação da embarcação "SPIRIT OF COLUMBUS" e pela conversão da mesma na "P-36". A Acusação, portanto, em relação ao Presidente, ex-Presidente da PETROBRAS é pelo fato de que ele era o Presidente da Companhia, na ocasião da contratação da plataforma e da obra de transformação e adaptação daquela plataforma. A acusação de que se faz ao Sr.

JOSE CARLOS VALENTE CUSCÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

JOSÉ COUTINHO BARBOSA é: - na época do evento além de ter sido contratante da plataforma pela BRASPETRO, ele era diretor da BRASPETRO, já que atuava como seu Vice-Presidente. No momento da entrega da plataforma, no início da produção, era diretor responsável pela exploração e produção da Petrobrás, ficando sob sua responsabilidade a operação da plataforma. Portanto, imputa-se, a esse senhor, a responsabilidade porque a operação da plataforma estaria sob a responsabilidade de um Diretor da área de exploração e produção da Petrobrás.

Já esse Sr, SEBASTIÃO HENRIQUES VILLARINHO, é acusado pelo fato de que era o Diretor de Engenharia da Petrobrás, quando da contratação da embarcação "SPIRIT OF COLUMBUS" e da contratação de execução das obras de conversão. Essa é a acusação que se faz a esse Senhor.

A acusação que se faz ao Sr. CARLOS EDUARDO BELLOT é: "Responsável pela operação da bacia de Campos, onde era responsável pela produção da P-36".

E por último, o Sr Luiz Eduardo Guimarães Carneiro: "Estaria sendo imputada a responsabilidade por ser Superintendente de Engenharia, ao final da obra de conversão da "P-36". Isso se encontra nos autos.

De uma forma genérica, o que diz o Sr Deputado na Representação Privada é que a conduta, de todos os Representados, está tipificada no art. 15, da letra "e", da Lei de Regência deste Tribunal, o qual dispõe que considera fato da navegação, todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo. Não há, efetivamente, como bem destacado pelo Sr. Pedro Calmon, qualquer tipificação de ação ou omissão, específica, que justifique ou mesmo autorize a imputação de responsabilidade. Malgrado seria, além do exemplo do helicóptero, admitir-se que o Sr. Ministro de Marinha teria responsabilidade pelo afundamento de um submarino, aqui, no Rio de Janeiro. Aparentemente, um erro operacional mas, na verdade, estariam imputando a responsabilidade, ao Sr. Ministro de Marinha, pelo afundamento da embarcação. Parece-me um tanto quanto demasiado a pretensão do Sr. Deputado. Não está lastreado, em qualquer nível de prova efetiva, o que repercute realmente no vazio dessa acusação. Pode-se falar e até aqui me restringindo, como bem advertiu o Sr. Presidente, para evitar volver às questões já aqui debatidas. Eu me permitiria apenas, porque surpreendido, não eu e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.
JOSE CARLOS EMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTOGRAF.

· não parte da Assistência, com o filme que foi mostrado. As pessoas mais distantes da realidade, desse evento, podem chegar a uma conclusão, equivocada, de que a coisa quase que foi simples, detectada, apontada à responsabilidade e que isso gera um julgamento simplificado e facilitado por esta corte. Nós que acompanhamos o processo desde o seu início, V. Exa, mais do que qualquer outro, bem sabe da complexidade da matéria. Queria apenas me permitir lembrar que esse filme, que foi apresentado, foi, exatamente, o low show que a Petrobrás fez, a partir do momento em que através de uma comissão interna ela fez apurações que apontaram a hipótese provável. Chegaram a algumas questões de maneira dedutível. Não há dúvida que alguns fatos narrados nesse filme são comprovados. O momento, o grau da embarcação, o momento em que ela emborcou e afundou de vez, o momento da explosão, esses dados são objetivos e estão catalogados em documentos, recuperados da própria plataforma. Agora, a sistemática que levou ao evento, isso, eu peço bastante atenção de V. Exa. que perceberam isso, nitidamente, é uma concepção dedutiva. Eu me restrinjo, apenas, a um fato para ficar bem claro: Por que se chegou a conclusão que a tal válvula que dava admissão aquele tanque, que veio a explodir, estava aberta em 20% ou estava dando vazão à 20%. Por que deduziu-se que, considerando a capacidade de armazenamento daquele tanque, ele precisaria de um "x" minuto para estourar. Então, foi um cálculo dedutível. Então, se ele estourou, há tantas horas, presume-se que tinha tanto de água, naquele tanque, e teria que ter entrado mais tanto de óleo ou gás ou o que quer que fosse para que ele explodisse. Não há nenhuma prova concreta e acreditem V. Exas, até com o pesar da Petrobrás. A PETROBRAS, quando a Plataforma afundou, que está lá no leito a 1300m de profundidade, a T.R.O.V. que a Petrobrás colocou para filmar, fotografar e ter uma visão mais ampla do que poderia ter acontecido, a exemplo de acidentes aeronáuticos terríveis como tivemos da TAM, há coisa de uns 5 a 6 anos. Infelizmente, a indústria de ponta aprende, lamentavelmente, não queríamos que fosse assim, mas muitas vezes aprende. O sobressalto da evolução vem com a detecção de erros, às vezes erros lamentáveis, funestos fatais como estamos diante da situação. O reversor do avião da TAM, que abriu indevidamente, gerou uma série de mudanças na sistemática de segurança da indústria aeronáutica, de modo que isso, hoje, não

E CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓFIAS - 7 -

MARGARETE MACHADO DOS REIS
Diretor Geral da Secretária

aconteceria. Assim, acontece com a Challenger e, assim, acontece com as plataformas. Dizer que a Petrobrás, após esse evento, como prova da assunção da sua responsabilidade, determinou que não se colocasse mais tanques, de tal natureza, dentro da coluna e entender-se, nessa frase, uma assunção de responsabilidade, datavenia, nos parece um equívoco. Evidente que, diante de um acidente, que por certo se aquela coluna não existisse, naquela posição, talvez não tivesse acontecido. É preferível prevenir a remediar. Essa plataforma, "SPIRIT OF COLUMBUS", é uma plataforma de perfuração e àqueles tanques, pré-existentes, armazenavam lama utilizada na injeção para fazer a perfuração. Aqueles tanques eram, tanques, sem utilidade e a PETROBRAS precisava de um local para receber os drenos e numa eventualidade, numa emergência na plataforma. Um incêndio na plataforma implica a necessidade automática de parar todas as linhas que vêm do mar trazendo óleo e então, na realidade, até isso vem pelo fato de que se abriu, talvez, um precedente. Não sei o conhecimento de V.Exa que a apresentação de um filme, de natureza tão contundente, mereceria, por parte da PETROBRAS, o esclarecimento do que se vê ali. Essa é a intenção, cabe esclarecer. Embora boa parte desses dados, certamente, já estejam, esclarecidos nos autos. Mas o fato é que, efetivamente, a utilização daqueles tanques, daquela natureza, foi uma medida necessária para operação da plataforma, mais aí é que está o ponto que eu acho que é importante. Não foi uma proposição da Petrobrás e quando se diz que a Petrobrás aprovou a utilização, ela não detinha, certamente, o conhecimento técnico, profundo para isso. Não fosse assim, certamente, ela não teria contratado empresas qualificadas para essa atividade, seja a EMEQ que fez os desenhos, seja através da construtora dos estaleiros. O que se pretende aqui, sem realmente ficar retornando, mas deixar claro, que a Petrobrás não pretende, aqui, defender qualquer tese, nem defendeu isso ontem com Dr. Walter ou Dr. Ezequiel, qualquer tipo de impunidade, como se ela estivesse numa situação acima de qualquer culpabilidade, que se pudesse a ela imputar. Mas o fato é que, concretamente, quem contrata equipes especializadas presume que deva confiar na qualificação e nas soluções técnicas propostas por essas pessoas. Apenas, só porque foi dado esse exemplo ontem e hoje também, eu indago se talvez, alguém que compre um carro e, por uma brincadeira de criança, entupa com uma banana, que seja, ou

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS PIRES L. GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SEGUROS PARTICIPAÇÃO

MARCO ANTONIO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretária

areia, o cano de descarga. Será razoável por isso tudo gerar uma explosão no carro? Será que uma plataforma de 500 milhões de dólares, com toda complexidade, inovação técnica dela, será crível, como se pretende aqui, de certa maneira, dizer que um simples tamponamento de um tubo, por onde sairia o ar, é suficiente para explodir e afundar uma plataforma. Eu confesso a V. Exa que, me parece, há uma sucessão de fatos que devem ser cogitados. Apenas para concluir este aspecto, e já fechando, há um questionamento sim. Há uma acusação ao Sr. Luiz Eduardo Carneiro, como responsável pela área de engenharia. Então, embora a denúncia possa ser genérica, mas há de se levar em consideração, quando da avaliação, o tipo de culpabilidade, o que aconteceu na área de engenharia. Isso é o que eu acho que pode haver, uma repercussão direta ou indireta do que se está falando. Vejam V. Exas, que se fala da excelência da brigada de incêndio e, aqui, eu comungo com o entendimento do Prof. Calmon que se dê medalha de honra, mas um detalhe, portanto, é que não se pode esquecer: eles não foram àquela operação na expectativa que ali tivesse gás, por uma razão muito simples, não havia na planta e no projeto nenhuma expectativa de que naquela área tivesse gás, seja pela falta da classificação da área, seja pela utilização de válvulas indevidas, porque senão eles iriam com equipamentos autônomos, explosímetros. Eles foram, por erros ou processos, na crença absoluta de que ali poderia ter água ou uma explosão mecânica, mas gás, não. Isso tudo decorre, parecem, de algo que não pode ou não deveria, na visão da Petrobrás, ser abstraído por V. Exas. Não se pretende, aqui, isso já foi decidido antes do horário do almoço, mas, apenas, um esclarecimento que nos parece de vulto, importante. A DECISÃO está tomada, obviamente, respeitada não só está como será. Agora, o que se diz é que existe um relatório, no exterior, na melhor avaliação feita pelo Tribunal. Existe um relatório, feito no exterior, que não é melhor, absolutamente, do que a percepção de V. Exas às provas produzidas aqui. Apenas um aspecto nos parece importante, a esse relatório a Petrobrás teve acesso, apenas às conclusões, as vésperas a entrega do memorial. Esse documento, na corte americana, tem sigilo entre as partes. Por isso, se requereu, aqui, apenas esse esclarecimento no Tribunal na busca da verdade. Avalie se seria o caso de oficial a Seguradora.

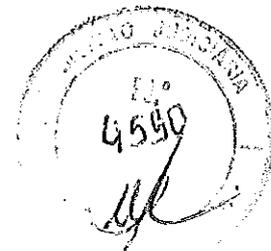
4589
11

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSE CARLOS MIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

MANOEL MARCELO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretária

O Presidente toma a palavra e pergunta a quem o advogado esta defendendo.



Responde o Dr. Esio os cinco que eu dei início.

Fala do Presidente:

O Sr. sabe as acusações que pesam contra eles, não tem aí nenhuma acusação contra a Petrobrás. Eu repito, a defesa da Petrobrás já foi feita.

Estou abrindo um precedente, enorme, de deixar que o tempo transcorra e, chamei a atenção, não de repetição de fatos, por favor. Eu gostaria que o Sr. se reportasse aos seus defendidos, porque o resto já foi discutido, senão eu serei obrigado a cumprir a marca, tirar os seus 20 minutos e encerrar a defesa.

Dr. Esio continua com a defesa:

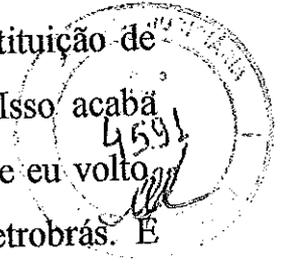
Entendido, respeito, não estou querendo voltar ao assunto. Um esclarecimento que me pareceu adicional. Quando se faz uma acusação ao Sr LUIZ EDUARDO CARNEIRO, pelo fato dele ser responsável pela área de engenharia, quer me parecer que, no vazio da acusação, existe uma responsabilização indireta, por problemas verificados no projeto. A falta de uma melhor definição da acusação gera, inclusive essa perplexidade. Então, quando se fala: estaria tentando o nobre deputado dar responsabilidade ao Sr. Luiz Eduardo Carneiro pelo fato de que poderia ter visto a bomba ou a válvula que foi colocada, aqui ou acolá? Essa é a grande preocupação. Se pudesse, esse defensor, ter certeza prévia de que V. Exas não acatariam essa acusação, exatamente, porque o Dr. Calmon falou, dada a sua impropriedade técnica de falta de definição clara, de imputação. Estaria eu numa situação muito tranqüila de realmente... Apenas me reportaria, ao que o professor falou, só que nós não sabemos. Não podemos também, aqui, no exercício de perceber como V. Exas estariam, eventualmente, encarando ou dando enquadramento a esse tipo de acusação, me parece despropositada. Por que aí é o que se fala: o responsável pela construção é tão

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERRETTI DE OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

MANOEL RIBEIRO DOS ANJOS
Diretor Geral de Recorrência

responsável quanto o operador, porque ele deveria ter determinado a substituição de uma válvula, já que ali tinha gás? Não sei, para mim é claro que não. Isso acabou respaldando, rebatendo, indiretamente, no próprio operador. É por isso, que eu volto um pouquinho, aos fatos mas não na intenção de fazer a defesa da Petrobrás. É porque, em tese, estariam umbilicalmente ligados. Se tivesse uma acusação, aqui, clara - fulano foi responsável porque não apagou a luz. Eu estaria, aqui, apenas atacando o ponto de acender ou apagar a luz. Mas ela é genérica. Essa preocupação que gera a perplexidade, e aí eu peço essa vênia, essa desculpa a V. Exa. Não é artimanha de advogado, não é, absolutamente, tentar envolver, pois acho que a PETROBRAS foi muito bem Representada e apresentou a linha de defesa dela. Não haveria necessidade de repetir, mas a preocupação é em relação a essas 5 pessoas. É dever de ofício, estou eu fazendo, aqui, algumas ilações do que se poderia, em tese, imputar, ou não, a cada um deles. O Presidente da PETROBRAS e dois diretores, pelo distanciamento que eles estavam dos fatos, das situações, seja no momento da emergência, sejam na construção da plataforma, seja nas especificações das necessidades técnicas da PETROBRAS, me parece, data vênia, totalmente sem propósito essa acusação. Imputar-se alguma responsabilidade, ainda que me pareça indireta, ao Sr. CARLOS EDUARDO BELLOT pelo fato de que ele, na qualidade de engenheiro, era responsável pela unidade da bacia de Campos, que tinha sobre sua responsabilidade uma série de plataformas, me parece, também, vazio, na medida que não foi apontada, concretamente, nenhuma ação ou omissão desse senhor. Se tivesse chegado ao conhecimento da Petrobrás, previamente, que a Plataforma estava em risco de explosão ou tinha gás em área não classificada e ele não tivesse feito, absolutamente, nada, deixado ao acaso e à sorte, não tenho dúvidas que o enquadramento seria até justificável, mas isso, absolutamente inexistiu. O Sr. Luiz Eduardo Carneiro na qualidade, também, de representante da área de engenharia, a que título ele apareceria aqui? Porque quando se fala, por exemplo, um erro operacional o que se vê e, aí, a Petrobrás não estaria dando um tiro no próprio pé. É que parece à Petrobrás, passado tantos anos, tantos fatos e documentos que vieram à baila, posteriormente, inclusive, nessa ação exterior a gente se reporta a ela, apenas, porque ali surgiram documentos que a Petrobrás não teve acesso oportunamente. E



RECEBUEMOS O DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBUEMOS O DOCUMENTO ORIGINAL
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS

MANOEL DELGADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretária

mais a Petrobrás tentou juntar nos autos, oportunamente, ter cópias dos relatórios e documentos. Lá, pelo princípio do sigilo entre as empresas, foi dito à Petrobrás, isso foi dito, ontem ou anteontem, que eles só forneceriam documentos, ao Tribunal, a requerimento do próprio Tribunal, porque as seguradoras, entre elas, estavam fechadas com a cláusula de confiabilidade. Elas não poderiam atender, isso, a pedido da parte. Pensa V. Exa, nós não tentaríamos trazer este documento aqui. Um documento que altera em grande parte...

O Presidente interpela novamente o Dr. Esio:

Isso já foi discutido, anteriormente. Não se toca mais nesse assunto. Está superado. O Sr. está repetindo, outra vez. Vou lhe cortar a palavra.

Fala do Juiz Ladeiras:

Tem um remédio jurídico, para isso, no momento certo. Eu só pediria, mais uma vez, para reforçar o que você já colocou, como foi citado o art. 56, parágrafo único: "a DECISÃO do Tribunal Marítimo só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa". Se, na defesa, ele acusa os seus defendentes, as pessoas que ele está representando, começa a gerar dúvida até de fatos que não estão na Representação contra ele. Então, eu entendo que se não se restringir à defesa das pessoas, vai acabar complicando, mais ainda, ou pode vir a complicar, as pessoas que V. S^a está tentando defender.

Continua o Dr. Esio:

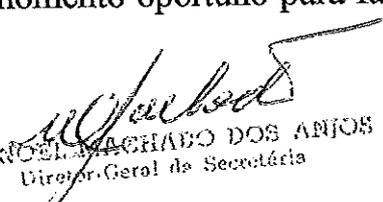
O auxílio, o esclarecimento mas, também, expliquei a razão pela qual faço isso, dentro da perplexidade do tipo completamente aberto de acusação que foi feito aqui. Sem voltar ao assunto, haverá o Recurso próprio, se a Petrobrás tiver a oportunidade.

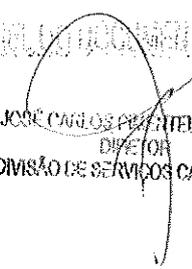
Voltando especificamente ao ponto já, realmente, encerrado.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS PIMENTEL GUZMÁN
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Essas acusações formuladas, em relação a esses 5 senhores, dão a conotação clara de se buscar, da apuração que foi feita na ALERJ, um alcance, efetivamente, político. Quem estava lá e acompanhou de perto, e não foram poucos do que estão aqui, percebe, nitidamente, isso. As acusações eram vazias, alcançavam pessoas da estrutura da Petrobrás, como da estrutura de outras empresas, pelo simples fato delas existirem naquela estrutura. É difícil de se conceber que se possa elevar o nível de responsabilidade, diante de fatos escassos e não comprovados nos autos. Então, em relação a esses 5, confia a defesa que haverá total isenção de culpa. Em relação ao que mais for decidido, nós acataremos e aguardaremos o momento oportuno para fazer os Recursos adequados.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor Geral de Secretária


JOSÉ CARLOS PERES DE GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO
EXM.º SR. JUIZ-PRESIDENTE DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Deferido. Junte-se.

Em 1º de setembro de 2005.

WaldeMAR Nicolau Canellas Júnior
WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

REF.: PROC
(" PLATAFORMA F-30 ")

PETRÓLEO BRASILEIRO S.A – PETROBRAS, por seus advogados, nos autos da Representação em epígrafe, vem, mui respeitosamente, requerer a V. Exa. que se digne determinar ao Ilmo. Sr. Diretor Geral de Secretaria e Secretário que conceda uma cópia das fitas K-7 que contém a gravação da sessão no. 6137, de julgamento dos dias 19 e 20 de julho de 2005, referente ao processo em epígrafe.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Nestes termos, pede
DEFERIMENTO

Jose Carlos Pires Fiel Gusmão
JOSE CARLOS PIRES FIEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Rio de Janeiro, 29 de agosto de 2004

Ezequiel Balfour Levy
EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O A B / RJ 60.574

*Recabi em 21/09/05 as referidas
fitas K-7, para as duas partes visgens.
Dan S. Moura
Mdt. 305893*



CERTIDÃO

Aos 06 / 09 / 2005, em Secretaria, encaminho os presentes autos ao Encarregado das Custas para elaboração da conta de custas.
O referido é verdade e dou fé.

RECEBIMENTO / CERTIDÃO

Aos 06 / 09 / 2005 recebi os presentes autos da Seção de Processamento de Feitos e, com a conta de custas, encaminho-os ao Setor de Digitação em 06 / 09 / 2005 para digitação da ementa.
O referido é verdade e dou fé.

RECEBIMENTO / CERTIDÃO

Aos 06 / 09 / 2005, em Secretaria, recebi os presentes autos do Setor de Digitação e encaminho-os ao Assistente em 06 / 09 / 2005.
Do que lavrei este termo para constar.

RECEBIMENTO / JUNTADA

Aos 06 / 09 / 05, em Secretaria, recebi os presentes autos após conferência da ementa do acórdão e junto o acórdão de fls. e fls. em 06 / 09 / 05.
Do que lavrei este termo para constar.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS FIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

PROCESSO



TRIBUNAL MARÍTIMO
PROCESSO Nº 19.489/01
ACÓRDÃO

Plataforma móvel "P-36" – Explosões provocando incêndio e avarias graves, causando a morte de 11 tripulantes, componentes da brigada de incêndio, seguindo-se o abandono e naufrágio, com perda total da instalação. Primeira explosão (mecânica) devido a erros operacionais e falhas de equipamentos. Segunda explosão (química) devido a formação de mistura explosiva rica em gás. Alagamento e naufrágio devido ao rompimento do TDE após a primeira explosão, falha de equipamentos, elipses de tanques abertos, operação inadequada de lastreamento para manter a plataforma nivelada. Imprudência, negligência e imperícia. Condenação. Exculpadas as sociedades classificadoras e todos os representados da representação privada.

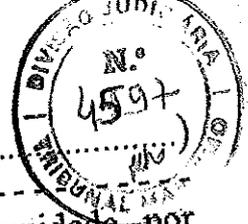
Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de analisar acidentes e fatos da navegação envolvendo a plataforma Móvel "P-36", de bandeira italiana, afretada pela Petrobras, quando em operação de produção de petróleo e gás, no Campo de Roncador, Bacia de Campos, RJ, na madrugada de 15 de março de 2001, ocasião em que sofreu explosões sucessivas, provocando avarias, alagamento e a morte de onze componentes da brigada de incêndio, seguindo-se o abandono da embarcação e alagamento progressivo, causando o naufrágio, com perda total, ocorrido em 20 de março de 2001.

A "P-36", originariamente denominada "SPIRIT OF COLUMBUS", era uma plataforma móvel construída na Itália e concebida como unidade auto-propelida de perfuração, para atuação no Mar do Norte, sem jamais ter entrado em operação, sendo colocada à disposição do mercado. A empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda.,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CLOVIS MENTEL CUSMIO
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....
através de sua subsidiária PETRODEEP, negociou a aquisição da unidade por afretamento com opção de compra, oferecendo-a à Petrobras. Para possibilitar seu aproveitamento no campo de Roncador, na bacia de Campos, RJ, foram necessárias substanciais modificações em sua planta original, de unidade de perfuração e produção para, exclusivamente, engajar-se como unidade de produção. Os trabalhos de conversão aconteceram em estaleiros do Canadá, entre os anos de 1997 e 1999, executados pelas firmas inglesas Noble Denton, na parte estrutural-naval e Amec Process And Energy Limited (AMEC), na planta de processo, tendo sido gerenciados por diversos profissionais da Marítima e da Petrobras, sob o acompanhamento do GRUFIS (grupo de fiscalização da "P-36"). Após o "upgrade", a "P-36" passou a ter capacidade de processar diariamente 180 mil barris de óleo e de comprimir 7,2 milhões de m³ de gás por dia. Por força de cláusula contratual ligada ao financiamento da obra de conversão e subsídios durante a construção, a "P-36" manteve a bandeira italiana, sendo classificada pela RINA e pela ABS. Entrou em operação no poço Roncador-09 em 16 de maio de 2000.

Como descrito no relatório do inquérito da Capitania, a plataforma tinha como partes principais os dois flutuadores submarinos (os chamados "pontoons" de BE e de BB, contendo tanques, casa de bombas), dispunha de 4 colunas (duas AV e duas AR, contendo tanques e sistemas de drenagem), o denominado "caisson" central, participante da flutuabilidade após as modificações, o convés principal em três níveis, com diversos ambientes, a extensão de popa, o queimador e o heliponto.

O sistema de drenagem da "P-36" era constituído de dois tanques de 450 m³ cada, localizados no 4º nível das colunas de popa da unidade. Esses tanques, originalmente concebidos para armazenamento de lama para operação de perfuração, após as obras de modificação da "SPIRIT OF COLUMBUS", passaram a ser utilizados para drenagem de águas pluviais e outros líquidos contaminados com óleo, sendo adaptado para receber o petróleo da planta de processo numa operação de manutenção.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS FERNANDES COSTA
DIRECTOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CADEIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

de algum vaso ou na ocorrência de uma situação de emergência, evitando o derramamento no mar. Passaram a ser denominados de tanques de drenagem de emergência (TDE).

Com base nos 38 depoimentos colhidos e na farta documentação acostada na fase apuratória, em especial, nas conclusões dos relatórios da Comissão de Sindicância da Petrobras e do próprio relatório de inquérito da Capitania, extrai-se, em resumo:

1º) que, antes do acidente, a plataforma encontrava-se ancorada em lâmina d'água de 1.360 m, produzindo 84.000 barris de petróleo e 1.300.000 m³ de gás, por dia. As únicas operações não rotineiras eram a drenagem do TDE de BB, iniciada às 22h21min do dia 14 de março de 2001, e a preparação para inspeção da caixa de estabilidade ("Void Space") 61S, situado sobre o submarino de BE. Este "void", bem como o tanque de lastro 26S, que servia de acesso ao 61S, encontravam-se abertos para permitir ventilação e arejamento, uma vez que estava programada, para o dia seguinte, a inspeção dos reparos de algumas trincas. O TDE de BE encontrava-se fora de operação, com sua bomba retirada para manutenção, raqueteados os flanges de admissão e de descarga, tendo sido também raqueteada a linha de suspiro atmosférico ("vent");

2º) que os acontecimentos relacionados com o acidente podem ser divididos em três episódios distintos e intimamente correlacionados:

A) uma 1ª explosão (a explosão mecânica) – ocorrida às 00h22min do dia 15/03/01, pela sobrepressurização do tanque de drenagem de emergência (TDE) da coluna de popa, a BE, provocando o rompimento mecânico de seu invólucro, liberando os fluidos nele contidos (óleo, água e gás) para dentro da coluna, causando danos na tubulação de água da rede de serviço adjacente, iniciando o alagamento e liberando gás, que atingiu outras áreas da plataforma.

B) uma 2ª explosão – (a grande explosão química) – ocorrida às 00h39min, causada pela formação de mistura explosiva rica em gás, que teve contato com alguma



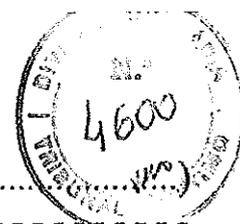
(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

fonte de ignição, pelo gás liberado no 4º nível da coluna devido ao rompimento do TDE, que atingiu outras áreas da plataforma, devido à abertura da escotilha entre o 3º e o 4º nível, bem como das portas estanques de acesso à coluna e pelos dutos de ventilação. A inundação do 4º nível da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou seu deslocamento, acelerando a sua dispersão e mistura com o ar, aproximando-se do limite de explosividade, 17 minutos após o primeiro estouro, causando a grande explosão que atingiu os componentes da brigada de incêndio; e

C) o alagamento e naufrágio – inicialmente pelo ingresso de água e óleo na coluna de popa a BE decorrente do rompimento do TDE após a primeira explosão, seguindo-se o acionamento automático do sistema de suprimento de água do mar para combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada para o compartimento da coluna, já que a tubulação de suprimento estava rompida devido ao estouro do TDE, progredindo o alagamento, atingindo o circuito de insuflação do sistema de ventilação. Os “dampers” estanques do sistema de ventilação falharam e a água invadiu, através da ventilação, todos os compartimentos habitáveis do submarino (pontão) de popa-BE (salas de bombas, de propulsores, de injeção de água e túnel de acesso). Como os tanques 26S e 61S estavam abertos para inspeção, foram também atingidos pelo alagamento e, após 7 minutos do primeiro evento, o nível da água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse, ficando as válvulas do circuito de ligação da caixa-de-mar permanentemente abertas. O alagamento progrediu com o ingresso de água através da caixa de mar e o ingresso intermitente de água proveniente da bomba de água do mar de serviço de proa-BE. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 1h40min do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-BE. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-BB,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS PIRES DE OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARROCIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

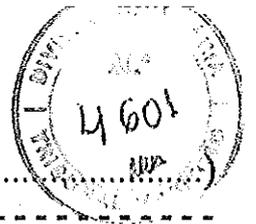
como forma de equilibrar a unidade, objetivando a manutenção das atividades essenciais a bordo. Após a evacuação do pessoal não envolvido na faina de emergência, a plataforma continuava a adernar, ocorrendo, cerca das 04:30h pane geral do sistema de controle, sendo decidido o abandono da unidade. O alagamento progrediu atingindo os paióis de amarras, iniciou-se o embarque progressivo de água nos tanques do submarino de popa-BE que tiveram seus suspiros submersos. O 4º nível da coluna foi tomado integralmente pela água e como a escotilha de ligação com o 3º nível e as demais passagens estanques superiores haviam sido abertas pela brigada de incêndio, toda a coluna foi alagada. Concomitantemente ao alagamento dos tanques profundos do submarino de popa-BE, compartimentos do convés foram lentamente sendo tomados pela água, até que o compartimento central também começou a alagar, não permitindo abordagem segura. Somente no dia 17 de março iniciou-se o mergulho para resgate do corpo de um brigadista que se encontrava preso próximo aos guinchos, sendo tapados alguns suspiros e colocada conexão para injeção de ar e nitrogênio nos tanques. Às 16h embarcou a equipe da companhia SMIT TAK que assumiu o comando das operações de resgate. No dia 18 de março as condições de mar pioraram impedindo as operações de mergulho. Às 3h do dia 20 de março a plataforma apresentou afundamento acentuado, com aumento da banda, não mais se estabilizando, até o afundamento total, às 11h41min.

[Handwritten signature]

Farta documentação juntada, destacando-se a Avaliação da Extensão dos Danos Existentes nas “stability boxes” da Plataforma “P-36” (fls. 419), o Plano de Contingência setorial da unidade marítima “P-36” (fls. 450), Certidões de Óbito de fls. 1139 a 1147, Relatório Médico de fls. 1158, Relatório Final da Comissão de Sindicância da Petrobras (fls. 1245), Relatório da Comissão de Investigação ANP/DPC (fls. 1363), Relatório do CREA-RJ (fls. 1445), AEPET – Associação dos engenheiros da Petrobras - Análise de Relatórios (fls. 1455), Relatório Final da CPI da ALERJ para apurar as causas do acidente com a “P-36” (fls. 1487), Relatório Final e Voto do Vice-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

[Handwritten signature]



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....

da CPI da ALERJ para apurar as causas do acidente com a "P-36" (fls. 1563), Manual de Operação do Sistema de Dreno Fechado (fls. 1930), Análise Preliminar de Perigos (fls. 2000), Relatório Técnico Final sobre Análise de Dispersão de Gases Plataforma "P-36" (fls. 2373), Relatório para o ABS sobre Classificação de Área Perigosa na coluna de ré a BE da "P-36" (fls. 3028), Laudo Pericial do engenheiro Paulo Domingos Ribas Ferreira (fls. 3074), Relatório "P-36" da "London Offshore Consultants Ltd."- LOC - Tradução Oficial (fls. 3982), e O que são sociedades classificadoras – publicação técnica da "International Association Of Classification Societies" – IACS – tradução oficial (fls. 4029).

Perderam a vida no acidente: Adilson Almeida de Oliveira, Emanuel Portela Lima, Ernesto de Azevedo Couto, Josevaldo Dias de Souza, Charles Roberto Oscar, Mário Sérgio Matheus, Laerson Antônio dos Santos, Geraldo Magela Gonçalves, Luciano Cardoso Souza, Sérgio dos Santos Souza e Sergio dos Santos Barbosa, este último falecido no Hospital da Força Aérea do Galeão, em 22 de março de 2001. Excetuando-se o corpo de Sérgio dos Santos Souza, não se conseguiu acesso aos corpos dos demais que, juntamente com a "P-36", tiveram o fundo do mar por sepultura.

No relatório, o encarregado do inquérito da Capitania, calcado nas conclusões do laudo pericial e da Comissão de Sindicância da Petrobras concluiu que teriam contribuído para o acidente:

I. O fator material, pois a classificação de zonas de risco para a área na qual estavam localizados os TDE não determinava a instalação de equipamentos específicos da planta de produção; com a retirada da bomba de esgoto do TDE de BE em fevereiro de 2001, as extremidades foram raqueteadas e fechada a válvula manual da linha de entrada, uma vez que não havia, temporariamente, como esgotar o tanque; como tal válvula permitiu a passagem de fluidos para o interior do TDE-BE, cujo suspiro estava flangeado, ocorreu a sobrepressurização; a ausência dos elipses do tanque 26-S e do "void" 61-S, retirados para futura inspeção, bem como a abertura da escotilha entre o

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



3º e o 4º piso e das portas estanques de acesso à coluna alteraram as condições de estanqueidade da embarcação; houve falha nos atuadores de fechamento dos “dampers” estanques da ventilação, permitindo a comunicação da coluna e do submarino; a existência de duas bombas “sea water” do sistema de água salgada em manutenção reduziu a possibilidade de reação em situação de emergência.

II. O fator operacional – pelo acondicionamento de grande quantidade de água contaminada com óleo nos TDE, pelo isolamento da linha de suspiro (“vent”) do TDE de BE, estando com sua rede de esgoto flangeada em função da retirada da bomba de esgoto, com a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão, passível de permitir fluxo; o procedimento de alinhamento do TDE-BB para o “header” de produção em vez de ir para o “caisson”, permitindo o contra-fluxo de óleo e gás para o sistema de drenagem; operação de esgotamento do TDE-BB sem o acompanhamento direto do COPLAT ou do SUPROD; operação de retirada dos elipses de tanques de lastro e caixa de estabilidade, alterando as condições de estanqueidade e compartimentagem; operação de lastreamento dos tanques de proa-BB com a finalidade de manter a “P-36” nivelada, retirando a reserva de flutuabilidade.

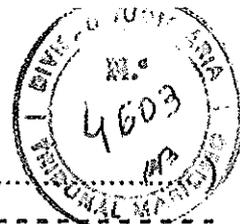
Apontou como possíveis responsáveis pelo acidente:

- as Classificadoras RINA e ABS, pela classificação inadequada das zonas de risco na área onde estavam localizados os TDE;
- o COPLAT Paulo Roberto Viana, o SUPROD Hélio Galvão de Menezes, os Operadores Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo e o técnico de estabilidade Cláudio Marinho Machado, todos de serviço no horário.

Concluiu que, como todo acidente de grande porte, o da “P-36” não foi consequência de uma única causa, mas sim de um conjunto de fatores.

Notificações formalizadas.

Instaurado o processo, os autos foram remetidos à PEM para se manifestar.



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

A PEM, com fulcro nos arts. 14 letra "a" e 15 letra "e" da Lei nº 2.180/54, ofereceu representação em face de:

1) O COPLAT Paulo Roberto Viana, por permitir o armazenamento de alto percentual de mistura de água e óleo nos TDE, pelo flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE de BE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão (sem raqueteamento); pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto;

2) Os operadores de produção Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, pois, estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto do TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem;

3) O supervisor de produção, Hélio Galvão de Menezes, interinamente na função de COPLAT, pela execução da operação de flangeamento da rede de esgoto e do suspiro ("vent") do TDE de BE;

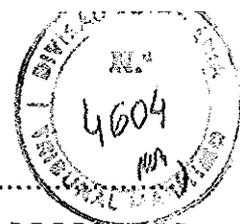
Todos como responsáveis pelo 1º acidente (o estouro mecânico do TDE).

Quanto à grande explosão (a explosão química que provocou a morte dos elementos da brigada de incêndio), foram apontados como responsáveis pelas falhas de projeto e de construção:

4) A Petrobras, Petróleo Brasileiro SA., na condição de proprietária e gerenciadora das grandes modificações promovidas na plataforma original, denominada "SPIRIT OF COLUMBUS", inicialmente concebida para ser uma unidade auto-propelida de perfuração e produção, sem antes ter entrado em operação, transformada para operar como unidade de produção de maior porte no campo de Roncador, recebendo a denominação de "P-36". Os trabalhos de conversão aconteceram em estaleiros do Canadá, entre 1997 e 1999, executados pelas firmas inglesas Noble Denton (parte estrutural-naval) e AMEC (planta de processo) tendo sido acompanhados por

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

diversos profissionais da Petrobras, dos quais muitos eram responsáveis pela operação da plataforma por ocasião do acidente (testemunhas: 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 7ª, 18ª, 29ª, 33ª, 36ª). Segundo o depoimento de fls. 220/225, o tanque chamado de "base oil tank" foi transformado para tanque de drenagem de emergência (TDE) porque, no projeto básico, a Petrobras colocou como especificação técnica a existência de um tanque com capacidade volumétrica do maior vaso da planta, com uma folga de 20% e, por este motivo, o projetista da AMEC sugeriu a utilização daquele tanque, pois não haveria como acomodar no convés um tanque com a capacidade solicitada, sendo tal tanque um requisito da Petrobras, com a finalidade de aumentar a segurança da plataforma com relação a prevenção de poluição, evitando derramamentos no mar.

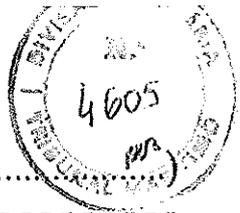
5) As sociedades classificadoras Registro Italiano Navale (RINA) e American Bureau of Shipping (ABS), pela classificação de zonas de risco inadequada e insuficiente para a área na qual estavam localizados os tanques de drenagem de emergência (TDE), interligados à planta de produção.

Sustenta a PEM que, conforme concluiu o laudo de exame pericial documental, a classificação de zonas de risco para as áreas nas quais estavam instalados os TDE não determinava a instalação de equipamentos específicos da planta de produção, apesar de os tanques estarem a ela interligados. A RINA foi mantida como classificadora da embarcação, por exigência contratual, por ser a embarcação de bandeira italiana, permanecendo como tal, tripulada por marítimos italianos como principais de bordo (comandante, imediato, etc.). Como a Petrobras não tinha experiência com esta classificadora, exigiu outra, a ABS, até por ter mais conhecimento justamente na planta de produção, durante as obras de modificação.

Quanto ao naufrágio, apontou como responsáveis pelas falhas operacionais ocorridas:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

1) A Petrobras, Petróleo Brasileiro S.A., pela deficiência no treinamento de seu pessoal para situações de emergência;

2) O técnico de estabilidade Cláudio Marinho Machado, pela realização da operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade; pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão; e por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26-S e da caixa de estabilidade 61-S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo.

Handwritten signature

A representação descreve de forma detalhada o sistema de drenagem de emergência. Enfatiza que sua finalidade principal era a de receber hidrocarbonetos, da planta de processo, em situação de emergência; (registrou o fato de que, quando da construção da "SPIRIT OF COLUMBUS", tais tanques destinar-se-iam ao armazenamento de uma espécie de lama para perfuração de poços de petróleo). Secundariamente, tais tanques recebiam águas pluviais que se acumulavam sobre o convés. Estas águas, inevitavelmente contaminadas por óleo, eram conduzidas aos TDE através da rede de suspiro (rede de alívio para evitar o acúmulo de gases nos tanques e o aumento da pressão interna dos mesmos).

Os TDE eram interligados entre si através do circuito que se prestava tanto para admissão, como para descarga. Comunicavam-se com a planta de processo e, ainda, com um tanque para descarga de resíduos. Por estarem comunicados à rede de suspiro ("vent" atmosférico da plataforma), permaneciam sob condições normais de pressão atmosférica, e não estavam equipados com os instrumentos de monitoramento e segurança que necessariamente deveriam possuir se, ao contrário, permanecessem sob pressão superior à ambiente.

Handwritten signature

O TDE de BE estava fora de operação em razão da retirada de sua bomba de recalque para reparos em terra, desde 10 de fevereiro de 2001, não havendo ao alcance dos operadores quaisquer outras providências contingenciais além do isolamento

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL;

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS GERAIS

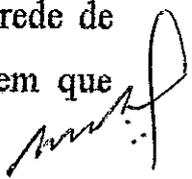
4606
1997

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

(raqueteamento por flanges cegos) das seções de redes a que a bomba removida antes se conectava. Este flangeamento foi necessário por não existir bomba de rodízio que pudesse substituir, ainda que temporariamente, aquela defeituosa.

Para se interromper a progressão do alagamento do tanque com o influxo de águas pluviais, identicamente foi raqueteada a rede que o comunicava com o circuito de suspiro atmosférico. Mais de um mês após o isolamento do tanque TDE-BE (pela retirada da bomba) e transcorridos 5 dias do raqueteamento do suspiro (em 9 de março) no dia 14 de março, cerca das 22h21min, iniciaram-se a bordo os procedimentos para esgotamento do TDE/BB, que continha a tal água pluvial contaminada com resíduos oleosos. Foi efetuada manobra no piano de válvulas do setor de produção, que resultou na comunicação da rede de descarga do TDE-BB com a planta de processo, para onde seria esgotada a água acumulada no tanque.

A bomba somente operou a partir do acionamento local, o que veio a ocorrer às 23h15min, quase uma hora após a manobra de válvulas. Nesse ínterim, a rede de esgoto do TDE-BB ficou em comunicação com o "header" de produção, sem que houvesse esgotamento do tanque.



Dessa desastrada operação de esgotamento, por uma superveniência de efeitos, adveio a causa que conferiu ao acidente sua ruínosa dimensão e gravíssimas conseqüências. Enquanto a bomba manteve-se inoperante, a válvula de admissão ao TDE-BE permitiu passagem de fluidos (perigosa mistura de óleo e gás natural) para o interior do tanque, em uma vazão que se verificou posteriormente ter sido na ordem de 20% daquela máxima na rede, com a válvula aberta. Por efeito deste fluxo, reverso ao pretendido, e estando bloqueada a rede de suspiro do TDE-BE, ocorreu um gradual aumento de nível (por alagamento com o fluido vindo da planta de produção) e de pressão no interior do tanque (porque a pressão reinante na planta de produção é muito superior à atmosférica), atingindo, primeiro 10 Kgf/cm² e, em seguida, 19 Kgf/cm² (por efeito da bomba do TDE-BB, que pressurizou mais ainda a rede).

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PRIMITEL GUSMÃO
DIRETOR
EMPRESA DE SERVIÇOS CARTÓRIOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Em conclusão - a explosão mecânica foi causada, em somatório:

- a) Pela retirada para reparo da bomba de recalque do TDE/BE, sem que houvesse outra para ser reposta em seu lugar, o que foi, por assim dizer, ponto de partida de todos os sucessivos eventos a bordo;
- b) Pela presença de água contaminada com resíduos oleosos nos tanques de drenagem de emergência, durante considerável período em que a plataforma esteve em produção, contrariando recomendação do manual de operações;
- c) Pela ocorrência de fluxo através da válvula de admissão, permitindo encher parcialmente o TDE de BE com a perigosa mistura de óleo e gás; associada ao raqueteamento do suspiro ("vent"), que ocasionou a sobrepressurização e o rompimento do TDE-BE;
- d) Pela demora na partida da bomba de drenagem do TDE de BB, permitindo o fluxo reverso indesejado de óleo e gás para o interior do TDE-BE, por aproximadamente uma hora; e
- e) Pela absoluta falta de cuidado/cautela em não se desfazer a manobra da válvula que comunicou o circuito com a planta de produção, ao se verificar que a bomba não dava partida.

Segundo a representação, a equipe condutora da plataforma, envolvida na faina, criou uma situação de anormalidade, e com ela permaneceu sem se inquietar, sem efetuar uma análise detida e exaustiva da nova condição.

Somam-se evidências de que, seja no aspecto material (números equipamentos funcionando precariamente), seja no aspecto de preparo de pessoal (erros de procedimento), a plataforma estava sem condições de operar em plena segurança. Sustenta a PEM: se for exíguo o prazo de comissionamento (aquele após o término da fabricação, mas anterior à entrada em operação dos equipamentos, quando se efetuam reparos, substituem-se os sistemas que se revelam pouco confiáveis, e treina-se o pessoal), maiores serão as possibilidades de acidentes. Além da bomba de BE ter sido



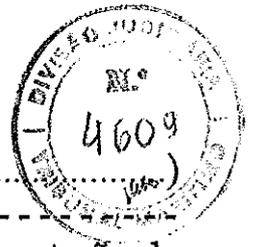
(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

retirada para reparo em terra, eis que a de BB também não funcionara a contento, como também a válvula fechada permitia a passagem de óleo, os "dampers" dos dutos de ventilação (mecanismos de fechamento automático, responsáveis para, na ocorrência de vazamento de gás, impedir que estes se espalhem por toda a plataforma) apresentavam defeitos como vazamentos hidráulicos, emperramento dos acionadores, além de problemas elétricos. Embora não tenha sido a prima causa deste acidente, esta situação revela o estado geral da plataforma. Também os sensores de nível dos tanques apresentavam erro freqüente (conforme demonstram os relatórios diários, presentes nos autos do inquérito, e os depoimentos às fls.: "o indicador de nível do TDE-BB estava descalibrado, indicava 9% de nível, quando após sondagem do tanque verificou-se estar a 58%"); a Shut Down Valve não atuou satisfatoriamente no momento da emergência, obrigando o fechamento da válvula manual do gasoduto; das quatro bombas de incêndio existentes, duas estavam inoperantes – "não eram de boa qualidade; era comum às válvulas darem passagem; era baixa a confiabilidade das bombas do sistema de Glicol – desidratação do gás; já havia ocorrido anteriormente um vazamento de gás; no momento do incêndio, aqueles que se dispuseram a ajudar, tiveram dificuldades, pois "as mangueiras de incêndio não se conectavam aos hidrantes, porque os conectores eram diferentes". Todos esses são equipamentos de altíssima responsabilidade e, a ocorrência neles de defeitos freqüentes deveria ter sido motivo para se reprovar o sistema que cada um deles integra, impedindo-se, assim, a entrada em operação da plataforma "P-36". Porém, com todos esses problemas, a "P-36" foi colocada em operação.

Uma sucessão de equipamentos que não operam, ou operam indevidamente, seguida de uma sucessão de atos inadequados pelos condutores da plataforma, é a evidência da decisão, no mínimo açodada, de se colocar em operação a "P-36" antes do tempo.

Eis o teor da representação ofertada.

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓRIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Antes de o Tribunal se pronunciar sobre o recebimento da representação da PEM, farta documentação suplementar foi anexada aos autos, destacando-se:

1. Relatório da Comissão de Investigação da ANP/DPC (com fita de vídeo apresentando elucidativa simulação do acidente em realidade virtual), apontando em suas conclusões uma relação de não-conformidades constatadas (movimentação freqüente de água contaminada com resíduos oleosos nos TDE; isolamento da linha de suspiro do TDE-BE; operação de esgotamento do TDE-BB via manifolde de produção e permanência de elipses abertas de acesso ao tanque de lastro de popa BE e caixa de estabilidade contígua), além de falhas nos procedimentos de manutenção e quanto ao fechamento dos "dampers", inadequação da classificação da área de risco em torno dos TDE, ineficácia nos procedimentos para conter o alagamento e deficiência no sistema de gestão operacional. A comissão fez recomendações relacionadas com o aprimoramento do sistema de gestão, com a revisão de critérios de projeto, de classificação de áreas de risco, de identificação de limites para as atividades de comissionamento concomitantes com a operação e manutenção de unidades marítimas, do dimensionamento e qualificação das equipes, gerenciamento de projetos de conversão de unidades, avaliação da conveniência de adoção antecipada do ISM CODE e elaboração de plano de emergência para situações de grande risco.

2. Relatório do CREA-RJ, apontando falhas no modelo de gestão da Petrobras (entrada da "P-36" em produção sem cumprir todas as etapas), falhas no projeto, procedimentos e planejamento (localização dos TDE no interior das colunas, em área não classificada, difícil acesso e pouca ventilação no interior das colunas, interligação da planta de processo com os TDE), além de falhas de gerenciamento.

3. Coleção de informativos e pronunciamentos da Associação dos Engenheiros da Petrobras (AEPET), relacionados com as políticas de privatização, enxugamento e terceirização da empresa.

JOSÉ CARLOS FIMBRI GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



4. Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito instaurada pela Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, apontando o descumprimento da Lei das Licitações (Lei nº 8666/97) quando da negociação e contratação da "SPIRIT OF COLUMBUS", acolhendo as conclusões técnicas da Comissão de Sindicância e da ANP/DPC sobre as falhas que contribuíram para o acidente e acrescentando os fatos interligados à política que teria desmantelado o monopólio do petróleo, reduzindo o quadro de trabalhadores efetivos da empresa.

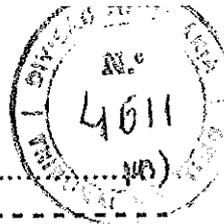
5. Juntado ainda o voto vencido do Vice-Presidente da CPI que apontava vários responsáveis pelo acidente, tanto diretores e engenheiros da Petrobras, como da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda.

Em sessão datada de 29 de novembro de 2001, o Tribunal conheceu os termos da representação ofertada pela PEM, sendo declaradas intenções de voto discrepantes por parte do Juiz-Relator (que receberia a representação nos termos em que se encontrava) e da Juíza-Revisora (que determinava o retorno dos autos à PEM para estender a representação em face da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, dos presidentes da Petrobras e da Marítima, como também contra diretores do alto escalão dessas duas empresas). A discussão propiciou o pedido de vistas pelo Juiz Luiz Carlos Salviano que, após o período de recesso, em sessão datada de 19 de fevereiro de 2002, votou acolhendo apenas em parte o voto da Juíza Revisora, no que foi acompanhado pelos demais juízes, determinando o retorno dos autos a PEM para estender a representação em face da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., na condição de responsável pelo detalhamento do projeto e pela execução da obra de conversão da plataforma, diante da possível falha de projeto, materializada na instalação inadequada dos TDE no interior das colunas de popa da plataforma, ligados às plantas de produção de óleo e gás. Vencida a Juíza-Revisora quanto à extensão da representação contra os demais acusados.

É VÁLIDA A COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTA CUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

15



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Segue abaixo, na íntegra o pronunciamento do Juiz-Relator sobre a decisão de receber a representação da PEM e estende-la à Marítima Petróleo e Engenharia Ltda:

“A decisão do Tribunal Marítimo ao julgar o acidente, apontando sua natureza, extensão, causas determinantes e responsáveis, e que, se espera, seja logo produzida para cumprir sua missão como auxiliar o Poder Judiciário, deve se ater, em meu juízo, à análise do comportamento técnico-profissional dos responsáveis por eventuais falhas de projeto, falhas de operação e na manutenção da instalação, que possam ter contribuído para o acidente.

Considero como aspectos que fogem ao escopo do julgamento do acidente da “P-36” pelo Tribunal Marítimo e que não necessitam ser aqui aprofundados, já que estão sendo analisados pelos canais competentes, como consta do relatório da CPI instaurada no âmbito do legislativo, remetidos à ANP, a DPC, ao TCU e aos Ministérios Públicos Estadual e Federal, a saber:

- 1) as decisões políticas quanto a privatização, enxugamento e terceirização da empresa brasileira de petróleo;
- 2) os aspectos envolvendo a operação comercial da “P-36”, como também a escolha da “SPIRIT OF COLUMBUS” diante das exigências relacionadas com o campo de Roncador e os problemas relacionados com a pressa de adquirir a plataforma para colocá-la em operação;
- 3) os aspectos negociais e contratuais relacionados com a compra, o afretamento e a armação da “P-36” pela Petrobras;
- 4) as razões que levaram a Petrobras a não concretizar diretamente um esquema de compra da “SPIRIT OF COLUMBUS”, lançando mão da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., através da PETRODEEP, subsidiária criada para essa finalidade, tão-somente como intermediária, considerando que todos os contratos firmados pela Marítima contaram com a interveniência e com as garantias da Petrobras e da BRASOIL, sem as quais a Marítima nada teria conseguido;

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:
JOSE CARLOS CABRETELLO JUNIOR
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

5) os entraves da negociação relacionados com o fato de que a propriedade da plataforma teria que permanecer por certo período com a empresa italiana por questões envolvendo subsídios para sua construção.

A meu juízo, o que cabe ao Tribunal Marítimo analisar são as não conformidades relacionadas com os procedimentos regulamentares para a realização do projeto, da manutenção e da operação, estas da responsabilidade direta da direção executiva da empresa e de seus órgãos.

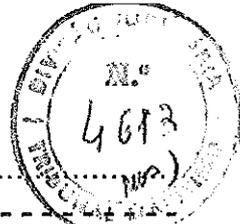
Foi a complexidade da rede administrativa da Petrobras o fator que dificultou a identificação dos responsáveis em cada setor e a cada tempo, pelo caráter difuso do processo decisório na Petrobras, com áreas que se interligam, e se completam, estabelecendo um campo de imprecisão, como por exemplo na identificação dos diretores da Petrobras que contrataram e aqueles que acompanharam as obras no Canadá, os que estabeleceram os requisitos para as modificações implementadas, os diretores que a colocaram em operação, etc.

Os argumentos aduzidos pelo Juiz que pediu vistas, calcados, inclusive, na análise de novos documentos juntados após o oferecimento da representação, apontam no sentido de que a inclusão da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. como possível co-responsável pelo acidente é pertinente, na condição de executora das obras de modificação da plataforma sob a supervisão da Petrobras.

Por tudo isso, meu voto será no sentido de receber a representação em face dos representados pela PEM, porém determinando o retorno dos autos para que, após tomar conhecimento da documentação acostada, estenda a representação em face da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., acolhendo o voto do Juiz que pediu vistas e, em parte o voto da Juíza Revisora.”

A PEM cumpriu a determinação do Tribunal oferecendo aditamento à representação, em face da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, nos termos aduzidos.

BRASIL, SÃO PAULO, 15 DE ABRIL DE 1981.
JOSÉ CARLOS FERRETTI JUNIOR
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Vanuzia de Souza Oscar, viúva de Charles Roberto Oscar, vitimado no acidente, requereu (fls. 1450) e foi admitida como Assistente da Procuradoria.

A representação da PEM e seu aditamento foram recebidos pelo Tribunal (publicação em ata aos 19 de março de 2002), iniciando-se o procedimento citatório.

Nesta fase, o Deputado Estadual Eduardo Cosentino da Cunha, Vice-Presidente da CPI da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, por I. advogado constituído, ofereceu representação privada, com fulcro no art. 15 letra "e" da Lei nº 2.180/54, reportando-se ao voto vencido da Juíza-Revisora, em face de:

A) por parte da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda.:

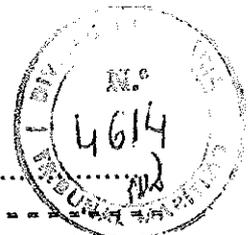
- 1. German Efromovich, Diretor Presidente;
- 2. Hamylton Pinheiro Padilha Júnior, engenheiro responsável pela negociação com a Petrobras relativa à obra de conversão;
- 3. Alberto Jesus Padilla Lizondo, engenheiro, Diretor Operacional, responsável pela condução das obras de conversão;
- 4. Otoniel Silva Reis, engenheiro responsável pelos trabalhos de conversão, entrega e colocação em funcionamento para produção; e
- 5. Nelson Moczydlower, engenheiro, Assistente técnico, responsável por mudanças no modelo original da conversão da "P-36".

B) por parte da Petrobras:

- 6. Joel Mendes Rennó, Presidente da empresa na época da conversão;
- 7. Phellipe Henri Reichstul, Presidente da empresa quando do acidente;
- 8. José Coutinho Barbosa, geólogo, diretor responsável pela exploração e produção;

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

9. Sebastião Henriques Villarinho, Diretor de Engenharia quando da conversão;
10. Alceu Barroso Lima Neto, superintendente de engenharia na conversão;
11. Henídio Queiroz Jorge, chefe da fiscalização na obra de conversão;
12. Roberto Fernandes Orzechowsky, chefe do empreendimento de conversão;
13. Carlos Eduardo Sardenberg Bellot, engenheiro responsável pela operação da bacia de Campos, onde operava a "P-36"; e
14. Luiz Eduardo Guimarães Carneiro, superintendente de engenharia quando da conversão.

Sustentou que a veracidade dos fatos alegados e a responsabilidade dos representados seria provada através dos laudos do CREA-RJ, da AEPET, da DPC e da Comissão de Sindicância da Petrobras.

Acrescentou que o peticionário teria legítimo interesse moral em ver reconhecida a procedência de seu voto vencido como Vice-Presidente da CPI da "P-36", além de que, como Deputado Estadual é legítimo representante do povo do Rio de Janeiro, que tem interesse na responsabilização de quem deu causa a prejuízos de tão elevada monta e às mortes dos trabalhadores que sucumbiram em decorrência do evento.

A PEM, ouvida como fiscal da Lei, opinou no sentido de que, a rigor do previsto no art. 76 § único do Código Civil e dos entendimentos doutrinário e jurisprudencial acerca do mencionado interesse moral (como aquele que diz respeito à vida, liberdade, sossego, bem-estar, honra, fama, do próprio ou de sua família), "in casu", o ora postulante da representação privada não teria conseguido alcançar.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PEREIRA COSTA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



A representação privada foi recebida em parte, por maioria, excluindo do feito: Henídio Queiroz Jorge, chefe da fiscalização na obra de conversão e Phellipe Henri Reichstul, Presidente da empresa quando do acidente, pelas razões sustentadas pelo voto vencedor, que não os incluía como possíveis responsáveis desde quando foi discutido o recebimento da representação da PEM. Vencidos o Juiz-Relator, que não recebia a representação privada, por falta de legitimidade no interesse do autor e por inépcia da inicial, e a Juíza-Revisora, que recebia a representação privada nos termos em que se encontrava.

Segue abaixo, na íntegra o pronunciamento do Juiz-Relator sobre a decisão quanto ao recebimento da representação privada:

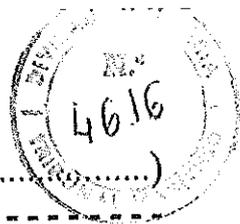
“Enfrentando, desde logo, tal questão como prejudicial, quanto à legitimidade do interesse do autor para ingressar como agente ativo no processo para a apuração do acidente pelo Tribunal Marítimo, deve-se considerar:

1º) que quem propõe uma ação deve ter interesse no objeto dela, desde que haja lesão ou violação a um direito subjetivo tutelado pela norma. Tal interesse pode ser de origem econômica ou moral;

2º) que a Lei Orgânica do TM, em seu art. 45, repetindo o contido no Código Civil (art. 76), estabelece de maneira taxativa e restritiva: - nos feitos de iniciativa privada, a representação ou contestação só poderá ser ofertada por quem tiver legítimo interesse econômico ou moral no julgamento do acidente ou fato da navegação; e

3º) que o parágrafo único do supramencionado art. 76 do CC explicita: - O interesse moral só autoriza a ação quando toque diretamente ao autor, ou à sua família, sendo firmado o conceito de que tal interesse é concernente à vida, à honra, à liberdade, ao decoro, ao sossego, à fama, em suma, ao estado da pessoa e à profissão do autor ou de sua família.

O autor, na condição de sub-relator da CPI instaurada na Câmara dos Deputados do Estado do Rio de Janeiro, realmente esteve diretamente envolvido na



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

apuração de responsabilidades quanto ao acidente da "P-36", porém, entendo, sob enfoque diverso daquele apreciado nesta Corte. Assim é que, nas conclusões de seu voto vencido (que serve de base para a representação ofertada), os indiciados são invariavelmente acusados de violação à Lei nº 8.666/93 (Lei das Licitações e Contratos da Administração Pública), por participação na consumação de ilegalidade na dispensa ou exigência da licitação, além de modificações durante a execução dos contratos celebrados com o Poder Público, sem autorização em Lei. Sob tal enfoque, é o Tribunal de Contas o órgão administrativo responsável para avaliar tais ilícitos, na condição de preposto do Poder Legislativo. E, como tal, já vem atuando no caso.

Ao sustentar a legitimidade de seu interesse, o autor alega que, como Vice-Presidente da CPI da "P-36", teria sido voto vencido no sentido da responsabilização de todos os que figuram como representados na representação privada ofertada e que, portanto, teria legítimo interesse moral em ver reconhecida a procedência do voto que proferiu, face ao seu interesse na solução do caso.

Tal argumento, s.m.j., não pode ser acolhido sem a sombra de dúvidas. A situação seria equivalente a, por exemplo, o caso de um juiz do Tribunal Marítimo, vencido ao condenar a uma pena disciplinar um representado em um acidente de abaloamento, se considerar detentor de legítimo interesse moral na solução do caso em outras esferas de julgamento, para ver sua decisão (que foi vencida no âmbito do TM) prosperar em outra esfera.

Quanto à alegação de que o peticionário é deputado estadual e, nessa qualidade, seria legítimo representante do povo do Rio de Janeiro, que tem interesse na responsabilização de quem deu causa a prejuízos de tão elevada monta e às mortes dos trabalhadores que sucumbiram em decorrência do evento, cabe ressaltar que, sob tal enfoque, seria o Ministério Público o órgão com competência privativa para atuar e, como tal, já vem atuando no caso.

É CÓPIA FEITA DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS MIGNETEL CUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

O próprio autor, em seu voto vencido na Assembléia Legislativa, reconhece que estaria faltando para as apurações da CPI lá desenvolvida a decisão definitiva do Tribunal Marítimo acerca do acidente, onde os funcionários da Petrobras (e acrescenta-se, a própria empresa e a Marítima) poderão ser responsabilizados por falhas de operação e manutenção (e acrescenta-se, de projeto e de construção). E tal já está sendo desenvolvido no curso do presente processo.

Pelo exposto, deve-se acolher o parecer da PEM, como fiscal da lei, no sentido de não reconhecer o legítimo interesse do autor da representação privada para atuar no pólo ativo do presente processo.

Por isso meu voto será no sentido de:

Não receber a representação de parte ofertada, devendo ser desentranhada dos autos e juntada por linha como peça de informação levando em conta que não restou comprovada a legitimidade por interesse moral do autor para atuar no pólo ativo do presente processo.

Quanto ao recebimento da presente representação deve-se considerar que na apuração, no âmbito administrativo, das responsabilidades de pessoas físicas nos acidentes e fatos da navegação, o Tribunal tem atuado analisando o comportamento pessoal dos agentes envolvidos, dando ênfase ao aspecto subjetivo de seus atos, muito se aproximando ao procedimento adotado na ação penal.

Assim é que o art. 41 do Código de Processo Penal exige que a denúncia ou queixa contenha "a exposição do fato criminoso, com todas as suas circunstâncias". Se o autor narra somente a conduta principal, sem descrever as circunstâncias que permitiriam examinar, em tese, a sua ilicitude e culpabilidade, nesta hipótese a peça acusatória deve ser rejeitada por inépcia (cf. art. 41, c/c o 564, inciso IV do CPP).

Segundo Afrânio Silva Jardim, em Direito Processual Penal, 7ª Ed., pág. 152, a rigor, a denúncia deve conter mais do que uma mera "exposição" do fato criminoso com todas as suas circunstâncias. A peça acusatória deve conter uma imputação deste fato,



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

vale dizer, o autor deve atribuí-lo ao réu. Segundo Frederico Marques, “a descrição do fato delituoso não é o conteúdo da imputação e sim o modo de especificar o seu objeto. A imputação não é a descrição, mas o ato de atribuir a alguém um fato que deve ser necessariamente descrito”.

A exigência de imputações certas e bem delimitadas tem estreita ligação com os princípios constitucionais do contraditório e da ampla defesa. Para que se tenha um processo regular é indispensável que o réu saiba de que conduta ou condutas está sendo acusado, a fim de que possa eficazmente se defender.

Na representação privada em apreciação, a meu juízo, tal não ocorre, tendo em vista que não há qualquer tipo de imputação aos representados Hamylton Pinheiro Padilha Júnior e Carlos Eduardo Sardenberg Bellot, limitando-se o autor a qualificá-los como responsáveis, respectivamente, pela negociação com a Petrobras relativa à obra da “P-36” e pela operação da bacia de Campos e produção da “P-36”; e que as imputações aos demais representados são genéricas, não especificando as respectivas ações ou omissões relacionadas com o episódio, limitando-se a afirmações do tipo: conhecia as muitas irregularidades cometidas por sua empresa; uma vez que cometeu erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto; por ser o presidente da empresa na época da contratação e da conversão da plataforma; pela falência generalizada no modelo de gestão da empresa; por sua atuação como engenheiro na obra de conversão e mudanças técnicas no modelo original da plataforma.

O autor sustenta que os fatos alegados seriam comprovados através dos laudos do CREA-RJ, da AEPET, da DPC e da Comissão de Sindicância da Petrobras. Ocorre que tais documentos já foram analisados quando do recebimento da representação ofertada pela PEM, ocasião na qual o voto da Exm^a Sr^a Juíza-Revisora, calcado nessas informações, foi vencido, nada de novo sendo trazido para alicerçar os fundamentos das acusações contra os ora representados.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:


JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

O autor da representação, na condição de participante da CPI levada a efeito pela Câmara dos Deputados do Estado do Rio de Janeiro, em seu voto (vencido naquele fórum) realmente apontou como possíveis responsáveis por irregularidades relacionadas com a aquisição e obras de conversão da plataforma, a totalidade dos ora representados (além de outros), porém como já comentado, por razões distintas daquelas que agora sustenta de maneira genérica.

Por todo o exposto meu voto será no sentido de:

Não receber a representação de parte ofertada, devendo ser desentranhada dos autos e juntada por linha como peça de informação levando em conta:

1º) que não restou comprovada a legitimidade por interesse moral do autor para atuar no pólo ativo do presente Processo; e

2º) que, mesmo admitindo-se, ad argumentandum, como superada a ilegitimidade supramencionada e, conhecida a representação, não deve ser ela recebida, porque inepta, a teor do previsto no art. 41 do CPP, utilizado subsidiariamente de acordo com o art. 155 da Lei nº 2.180/54, diante da não descrição das circunstâncias que permitam examinar a ilicitude e imputar a possível culpabilidade dos acusados, não havendo nos autos informações suficientes que pudessem alicerçar acusação em face dos representados.”

Citações formalizadas.

Defesas dos representados pela PEM.

As defesas da empresa Petrobras e de seus funcionários (o COPLAT, o SUPROD, o técnico de estabilidade e os dois operadores), por Ilustres Advogados constituídos, em considerações iniciais uniformes, ressaltam as características atípicas do acidente em apreciação, a intensa mobilização das instituições diante do estado de incerteza instalado quanto às condições de trabalho na bacia de Campos, instituindo várias comissões de investigação que possibilitassem a identificação das inúmeras possíveis causas do acidente. Entretanto, apesar da impossibilidade do exame físico do

CÓPIA PARA O JUIZ DO PROCESSO
JOSE CARLOS PACHECO GONCALVES
DEPUTADO
COMISSÃO DE PESQUISA CARBONÍFERA

4620
MVS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

local, ao final de apenas três meses, foi emitido um relatório final da sindicância, devendo-se admitir que não foram esgotadas todas as possibilidades sobre a avaliação da dinâmica do acidente.

O COPLAT Paulo Roberto Viana, acusado de responsável pelo flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do tanque de drenagem, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão, sem raqueteamento, em sua defesa sustenta que tal procedimento era tecnicamente compatível com os manuais técnicos e demais informações disponíveis.

Após discorrer acerca da filosofia do sistema de drenos da plataforma (Doc-IV), composto de: um sistema fechado – para coletar condensados do processo durante a operação e armazenar líquidos em situação de manutenção, um sistema aberto para materiais perigosos e um sistema aberto para materiais não perigosos, menciona a defesa que as novas exigências operacionais do Sistema de Drenagem Fechada (S.D.F.) para a plataforma requeriam maior capacidade e, para compor este sistema, foi cogitada a utilização dos tanques de armazenagem de graneis (“base oil tanks”) pré-existent nas colunas da “SPIRIT OF COLUMBUS”.

Entretanto, a Análise Preliminar de Perigos (APP) não contemplou nenhum cenário de gás para tal S.D.F. Conforme se verifica nos documentos juntados que descrevem o sistema sinistrado, não foi ele objeto de estudo do HAZOP da “P-36” (Análise de Operações Perigosas – DOC – I).

Por não terem sido realizadas essas análises, permitiu-se que uma condição insegura permanecesse no projeto, qual seja, a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PRENDEL GUSMAO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

4621

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Ainda sobre a filosofia do sistema de drenos, comenta a defesa que, segundo os documentos juntados (DOC IV), volumes de gás de ambos os vasos de drenagem fechada e dos tanques de armazenamento de drenos, deveriam descarregar para o sistema de queimador de baixa pressão. No entanto, os "base oil tanks" foram utilizados como tanques de armazenamento de drenos sem que para tanto tivessem seu sistema de ventilação reestruturado para o volume de gás previsto. Ou seja, não foi prevista conexão do tanque ao sistema de queimador de baixa pressão, ou então a conexão a uma segunda linha de "vent", conforme preconiza a norma API (DOC VIII-A e IX), mas sim, ao sistema de "Vent" Atmosférico da plataforma, com capacidade 10 vezes menor.

Quanto ao isolamento do tanque de drenos de BE, sustenta a defesa que um operador ao analisar um sistema inserido em uma área tida como não classificada para a ocorrência de gás e conectada ao sistema de "Vent" atmosférico da plataforma, estará autorizado a concluir que está operando com vasos sujeitos à baixa pressão e, para tal hipótese, o isolamento mediante simples fechamento de válvula é expressamente admitido, conforme DOC -XIV A.

Nenhuma responsabilidade pode ser atribuída ao representado se, diante da falta de pressão de óleo vivo (com parcela de gás), os tanques de dreno foram contemplados com válvulas do tipo simples-bloqueio, previstas apenas para fluidos não perigosos, nestes não incluídos os condensados de processo e águas oleosas. Se a tal válvula fosse com sangria, não estaria sujeita a sobre-pressão indevida (dada à existência de rota de alívio) e dificilmente teria permitido a passagem de fluido.

O isolamento do TDE de BE decorreu de força maior, provocada pelo fluxo imprevisto de água de chuva através da rede de suspiro e pela retirada da bomba para reparo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS FRENTEL CUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

4622

Quanto ao raqueteamento do "Vent", o representado só foi informado desta faina após o acidente, sendo certo que tal detalhe não constava da passagem de serviço, após seu embarque, 14h antes do acidente.

Quanto à acusação de armazenamento de alto percentual de mistura de água e resíduos nos TDE, sustenta a defesa que a ocorrência de chuva nas áreas de processo implicava no transbordo de mistura de água e resíduos pela linha de "Vent" do vaso de dreno aberto, chegado até os TDE em função de ser o ponto mais baixo do sistema de "Vent" atmosférico. A rotina de esgotamento do TDE de BE não pôde ser cumprida em razão do defeito na bomba.

Quanto à acusação de não acompanhamento direto por parte do representado durante a operação de esgotamento dos TDE, sustenta a defesa que o alinhamento do TDE de BB para a planta de processo tinha respaldo no manual de operação, uma vez que existia óleo armazenado no tanque, sendo certo que a decisão de alinhamento estava adstrita à competência da supervisão de produção (SUPROD) e não do COPLAT.

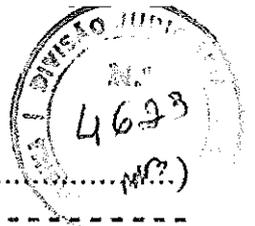
Acrescenta que é falsa a premissa de que a válvula de acesso ao "header" de produção teria sido mantida aberta pelos 54min decorridos entre a tentativa de partida remota e a partida local, como consta dos relatórios da ANP/DPC e Petrobras, sendo tal afirmativa decorrente de métodos analíticos desenvolvidos na tentativa de justificar a presença de hidrocarbonetos por ocasião das explosões e, mesmo que tal ocorresse, nenhuma consequência ocorreria se a válvula sinistrada tivesse cumprido seu papel.

Finaliza a defesa enfatizando:

- Que o acompanhamento da operação de drenagem do tanque sinistrado, como de qualquer rotina operacional, era da competência e responsabilidade do SUPROD e não do COPLAT, não existindo a propalada "senha" do COPLAT;

EXCERTE DO ACÓRDÃO

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DEPARTAMENTO
DIVISÃO DE SERVIÇOS PARTICIPAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

- Que a única participação do COPLAT com respeito à operação dos TDE seria em caso de emergência, o que não era o caso, se necessário drenar a planta de processo para o tanque, e não o inverso, do tanque para a planta; e
- Que o representado só foi informado acerca do raqueteamento do "Vent" após o acidente, detalhe que não constava da passagem de serviço do COPLAT, nem dos boletins diários de produção.

Juntou diversos documentos como prova (fls. 1993 a 2336), onde se destacam: DOC I – "HAZOP Report"; DOC – II – Análise Preliminar de Perigos (APP) da "P-36"; DOC IV – "Design Philosophy Drains System"; DOC V b – Manual de Operação do Sistema de Drenagem Fechada; e DOC VIII b – Norma API-RP500.

Juntou cópia de carta endereçada a seu advogado no processo criminal em que está envolvido.

A defesa do SUPROD Hélio Galvão de Menezes, pelo mesmo I. advogado, repete as considerações feitas pela defesa descritas anteriormente, com respeito à filosofia do sistema de drenos, a falta de uma análise de perigos (APP) e de operações perigosas (HAZOP) para o sistema, a impropriedade da falta de sua conexão ao sistema do queimador de baixa pressão, ou ainda de uma segunda linha de "vent", por estar o tanque inserido em área tida como não classificada para a ocorrência de gás, conectada ao sistema de "Vent" atmosférico, autorizando o operador a concluir que estava operando com vasos sujeitos a baixa pressão, para os quais o isolamento mediante simples fechamento de válvulas é expressamente admitido.

Requeru fosse o representado exculpado uma vez que, em um cenário onde não se contemplava a presença de óleo vivo (com gás), o isolamento do TDE de BE foi executado de acordo com as normas, não sendo exigível do mesmo proceder à crítica sobre o projeto ou os laudos das sociedades classificadoras.

É CÔPIA DE UM DOCUMENTO ORIGINAL

ccuf



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

O representado se reporta aos mesmos documentos anexados pela defesa do COPLAT Paulo Roberto Viana.

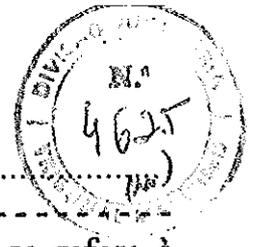
A defesa do técnico de estabilidade Claudio Marinho Machado, pelo mesmo I. advogado, sustenta que o representado merece ter seu comportamento apreciado em face das poucas informações disponíveis que teve durante os exíguos 17min decorridos entre a explosão mecânica e a explosão química, pois o segundo evento ocorreu enquanto o representado ainda procedia à análise da emergência, não lhe competindo qualquer atitude antes da avaliação do cenário, tendo participado na administração do emprego de embarcações para combate ao incêndio, solicitação de informações junto ao pessoal da produção quanto às fainas de carregamento (que poderiam alterar o nivelamento), cheque das condições de estanqueidade na sala de controle e assessoria ao COPLAT no que diz respeito à estabilidade.

Ressalta que, sem saber a extensão da avaria e considerando os indícios de incêndio, o fechamento das caixas de mar de popa BE implicava na parada das bombas de água do mar naquela perna e, conseqüentemente, na falta de disponibilidade do automatismo para combate ao incêndio, colocando em risco a vida dos integrantes da brigada.

Portanto, o representado ainda estava buscando as informações necessárias à tomada de decisão, quando aconteceu a segunda explosão, não lhe restando qualquer possibilidade de interromper o afundamento.

Quanto ao lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade, tal ocorreu em um cenário de emergência, onde a prioridade era a salvaguarda das vidas de bordo, sendo o nivelamento da plataforma medida prioritária, para afastar o pânico e preservar as operações de evacuação, além de viabilizar a tentativa de resgate dos membros da brigada.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PUENTEY
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS PARTICIPATIVOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Quanto à conduta adotada para os tanques 26S e 61S, no que se refere à retirada dos elipses de acesso para arejamento, diante da necessidade de inspeção do tanque, o qual tivera sua integridade comprometida pelas trincas passantes, o procedimento teve respaldo nos manuais de operação da unidade, pois os tanques de lastro e espaços vazios são estruturas complexas, no interior dos quais o trânsito se torna bastante difícil, sendo seus revestimentos feitos com produtos tóxicos, produzindo emissão de gases a níveis não toleráveis, havendo histórico de acidentes em fainas similares. Como a exigüidade do espaço impedia a utilização de máscaras autônomas, foi criada uma situação de risco relacionada com um perigo até então abstrato – dado às boas condições de mar, em favor de um procedimento mitigador de um risco certo e iminente.

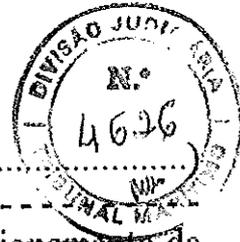
Ressalta que não se vislumbrava a possibilidade de falha dos “dampers” estanques do sistema de ventilação da coluna, os quais, se tivessem cumprido seu papel, não tornariam relevante o procedimento ora impugnado.

As defesas dos operadores Carlos José Maciel Azeredo e Evanildo Souza Santos, por I. advogado constituído, alegam, de maneira uniforme, que a válvula de acesso ao “header” de produção não foi mantida aberta pelos 54min decorridos entre a tentativa de partida remota e a partida local da bomba, como referido nos relatórios da ANP/DPC e Petrobras; que nem a análise dos dados resgatados e nem os depoimentos colhidos autorizam tal afirmação, sendo esta decorrente tão-somente de “métodos analíticos de engenharia”, na tentativa de justificar a presença de hidrocarbonetos por ocasião das explosões.

Ressaltam que não foi estudado nenhum cenário envolvendo o rompimento total da válvula durante a operação. Ainda que a válvula tivesse permanecido aberta, nenhuma consequência adviria da alegada demora, se a válvula sinistrada tivesse cumprido o seu papel, não sendo exigível dos representados, na condição de operadores do sistema, com base no conhecimento de uma pessoa média nas mesmas circunstâncias,

É COPIA ORIGINAL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FREITAS DOS SANTOS
DIRETOR
DIREÇÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
conjeturar sobre a hipótese de rompimento da válvula ou sobre o não funcionamento de qualquer elemento do sistema.

Quanto ao acompanhamento da evolução dos níveis nos dois tanques de drenagem, sustentam as defesas que os representados atuaram de acordo com os procedimentos regulamentares, através da checagem da pressão pelo manômetro de descarga e monitoramento do nível do tanque bombeado. Esclarecem que o sistema de informação do nível dos tanques de drenos para a sala de controle funcionava por borbulhamento, mediante injeção de nitrogênio, o qual, conseqüentemente, foi inibido em relação ao TDE de BE, por estar isolado, a fim de não pressurizá-lo.

Juntou cópia de Manual de Operação do Sistema de Dreno Fechado.

A defesa de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras, alega, em resumo, que quanto à acusação da PEM, por colocar em operação a "P-36" antes que estivesse pronta para isso e antes que as equipes de operação estivessem convenientemente treinadas e instruídas para operá-la, tal imputação é de natureza política, já que não foi apontada qualquer violação legal, normativa ou da boa prática.

No momento da primeira explosão a brigada de incêndio não poderia prever a presença de gás no local da emergência, porque esta não havia sido classificada para tal, não sendo a coluna de popa contemplada com quaisquer sensores de gás, não sendo aplicável o uso de explosímetro, não havendo crítica quanto à atuação de seus componentes, que deve ser considerada heróica, como concluiu o inquérito.

A equipe de operação não atuou de maneira equivocada. Neste aspecto, repete e reforça os argumentos oferecidos nas defesas de seus funcionários representados, no sentido de que a válvula de acesso ao "header" de produção não foi mantida aberta pelos 54 minutos decorridos entre a tentativa de partida remota e a partida local da bomba como alegado; que o alinhamento do TDE de BB para a planta de processo tinha respaldo no manual de operação; que o acompanhamento da operação de esgotamento

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

do TDE-BB foi realizado de acordo com os procedimentos regulamentares; que o evento crítico do sinistro foi o rompimento da válvula, e não era exigível que os operadores conjecturassem sobre tal hipótese; e que a consequência da alegada demora da partida da bomba seria nenhuma se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel.

Quanto à acusação de que a "P-36" operava sem estar integralmente comissionada para a planta de produção e processo, alega a defesa que nada havia que impedisse a representada de concluir seu ciclo de comissionamento com a plataforma já em operação, uma vez que tais atividades não implicavam em risco operacional, merecendo registro que as válvulas dos sistemas estavam em ordem e que não era previsível a falha nos atuadores no fechamento dos "dampers" estanques da ventilação.

Quanto à acusação de não propiciar o reparo imediato da bomba de recalque do TDE-BE e não providenciar sua substituição, para que numa situação de emergência pudesse ser ali armazenado produto da planta de produção, alega a defesa que a capacidade de cada tanque de dreno era suficiente para completar as exigências do sistema de dreno fechado e, portanto, havendo redundância de sistemas, não havia necessidade de duplicidade de bombas de recalque; logo, a retirada da bomba para reparo não constituiu qualquer não conformidade, sendo a mesma potencializada, tão-somente, pela condição imprevista no projeto para o fluxo de água de chuva pelo sistema de ventilação.

Quanto à acusação de que a operação de lastreamento dos tanques de proa BB, com a finalidade de manter a "P-36" nivelada, teria diminuído a reserva de fluabilidade, alega a defesa, reiterando os argumentos apresentados na defesa de seu funcionário técnico de estabilidade, que a 2ª explosão ocorreu enquanto ainda era realizada a análise da emergência, não competindo qualquer procedimento antes da avaliação do cenário, naqueles escassos 17min; e que o nivelamento da plataforma tornou-se uma medida prioritária, como forma de afastar o pânico dos tripulantes e



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

garantir a evacuação da plataforma, além de viabilizar as tentativas de resgate dos membros da brigada de incêndio, dado às dificuldades de acesso ao local da explosão.

Quanto à acusação de que a abertura do tanque 26S e do Void 61S para inspeção, aumentando o volume alagável, sustenta a defesa que tais compartimentos não permaneceram negligentemente abertos aguardando a inspeção das trincas, mas deliberadamente abertos como forma de propiciar a ventilação e o aumento do percentual de oxigênio em níveis de segurança, permitindo a realização da inspeção de forma segura.

A defesa da Sociedade Classificadora Registro Italiano Navale (RINA), por I. advogado constituído, inicialmente, busca delimitar os fundamentos acusatórios formulados pela PEM, referentes à imperícia e negligência quanto à classificação das zonas de risco, feita de maneira inadequada e insuficiente, em decorrência de uma alegada fragmentação das atividades desenvolvidas por serem duas as Classificadoras.

Realça a defesa que a "SPIRIT OF COLUMBUS" arvorava pavilhão italiano, razão pela qual o RINA desempenhava suas atividades estatutárias no interesse do Estado de bandeira, desde a sua construção, com a incumbência de classificar toda a plataforma, como embarcação, e quanto à planta de produção. Sem prejuízos das atribuições do RINA, a Petrobras optou por ter dupla verificação dos parâmetros relativos à planta de produção, contratando o ABS para desempenhar tal serviço, denominado "certificação".

A investigação do acidente constatou que as duas explosões não causaram danos ao chapeamento ou à estrutura externa da coluna, mas sim às estruturas internas (principalmente redes e tubulações) que, associados à não atuação dos "dampers" de ventilação, à existência de bombas em manutenção e de compartimentos abertos na caixa de estabilidade, causaram o progressivo alagamento não controlado.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Esclarece a defesa que o papel do RINA, instituição sem fins lucrativos, tem como atribuição contribuir para a proteção da vida humana, da propriedade e do meio ambiente, no interesse público, cumprindo papel que, em sua ausência, teria que ser promovido pelos Estados. A atividade de classificação consiste, simplesmente, na manifestação da classificadora no sentido de que certa embarcação atende às regras aplicáveis no momento em que a verificação foi feita (baseadas nos regulamentos da IMO, especialmente o MODU Code).

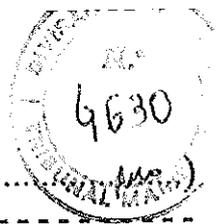
As vistorias, inspeções e a emissão de certificados ou relatórios não substituem ou aliviam os deveres e responsabilidades de outras partes envolvidas com a embarcação, como o seu proprietário, armador, operador, projetista, empreiteiros, estaleiros, fornecedores ou reparadores.

Destaca ainda a nuance conceitual entre “classificação de uma unidade” e a “classificação de áreas perigosas” dentro dessa mesma unidade. Enquanto que a primeira cabe puramente à Sociedade Classificadora (S.C.), a classificação de áreas perigosas cabe ao projetista da área em construção ou conversão. É ele quem primeiro irá definir as funções que os espaços terão. Não compete à classificadora interferir na atividade de projeto. Seu papel é o de aprovar ou não a classificação de áreas perigosas proposta pelo projetista a vista das regras.

A Petrobras, através de seu pessoal e dos projetistas contratados, tomou parte ativa na classificação das áreas de risco. A decisão de submeter a plataforma, especialmente a planta de produção, à certificação de uma outra classificadora (o ABS), de acordo com suas próprias regras, foi motivada pela intenção de submeter a conversão da plataforma ao julgamento de duas entidades especializadas, inexistindo “fragmentação”, como sustentado pela PEM, pois o RINA era a classificadora de toda a plataforma, sem prejuízo da 2ª certificação feita pelo ABS, segundo suas regras. Longe de existir fragmentação, o que se viu foi cooperação coordenada, em alguns casos com

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



duplicação e redundância de esforços, com vistorias independentes, situação que não se apresenta como anomalia, não sendo nem um pouco infreqüente.

Quanto à alegação de extemporâneo ingresso da "P-36" em operação, sustenta a defesa que o RINA emitiu certificados de classe e estatutários, significando que os equipamentos e sistemas testados foram encontrados em funcionamento adequado ao tempo das inspeções, estando em vigor quando da entrada em operação. Alguns equipamentos dos trens de produção B e C é que estavam temporariamente fora de funcionamento, aguardando providências para serem testados. O não-funcionamento de parte da planta não impedia o normal funcionamento de outras áreas operacionais autônomas.

Quanto à alegação de que teria sido inadequada a classificação dos TDE e seus espaços adjacentes, sustenta a defesa que a PEM não logrou demonstrar a afirmação, não indicando as regras de classificação que teriam sido desconsideradas ou mal aplicadas.

Esclarece que, segundo as regras RINA/MODU Code, as possíveis classificações de áreas de risco, quanto à presença de mistura explosiva gás/ar, são:

ZONA 0 – presente continuamente ou por longos períodos;

ZONA 1 – provável durante a operação normal; e

ZONA 2 – improvável; se ocorrer, por período curto.

A avaliação quanto à probabilidade de presença de gás no ambiente é função de variáveis como a freqüência de liberação de substância inflamável, duração e quantidade dessa liberação, de arranjos relativos à ventilação e outras precauções. Cita o desenho de fls. 1242 e conclui que tinha de ser descartada a classificação dos TDE como zonas 0 ou 1, eis que a presença de gases/vapores nos tanques se daria apenas de forma muito improvável, fora das condições normais de operação, em situações de emergência ou manutenção. As únicas opções cabíveis para os TDE seria de Zona 2 ou área não



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

classificada. De acordo com os critérios do MODU Code, os espaços adjacentes aos tanques sempre serão classificados de forma menos rigorosa. Portanto, os espaços adjacentes aos TDE deveriam ser apropriadamente categorizados como não classificados, e assim o foram.

A S.C. não pode ser responsabilizada sob o fundamento de que as regras efetivamente aplicadas possam parecer, num julgamento "post-facto", inadequadas ou necessitando ser modificadas, como concluíram os relatórios da ANP/DPC e Petrobras (fls. 1274 – áreas indicadas para melhoria). As S.C. não detêm poder discricionário algum fora das regras adotadas para a classificação.

Acrescenta que a classificação de áreas perigosas contempla certas situações de emergência, tais como danos que pudessem afetar a estabilidade, incêndios, vazamento de válvulas ou bombas, etc., mas nunca uma emergência catastrófica, além do conceito de anormalidade contemplado pelas normas, diante da imprevisibilidade e incontrolabilidade.

Sustenta ainda que a 1ª explosão não teve qualquer ligação de causa-e-efeito com questões relativas à classificação de áreas. Nenhuma diferença faria uma diversa classificação do TDE, que romperia pela sobrepressão à qual se viu submetido e para a qual não tinha sido projetado. Da mesma forma, o naufrágio não guarda possível vínculo com questões de classificação.

Quanto à 2ª explosão (explosão química), sustenta a defesa que a atividade de classificação de áreas perigosas leva em consideração falhas de provável ocorrência, durante a operação da unidade, como um escapamento de gases de uma válvula, bomba ou flange. Falhas catastróficas não estão incluídas no escopo das regras de classificação, por mais rigorosas que elas sejam, ainda mais quando o evento catastrófico altera drasticamente a configuração interna dos espaços atingidos, podendo arruinar e colocar fora de operação as próprias instalações destinadas a proteger as áreas classificadas

É COPIA FIEL DO ORIGINAL:

JOSE CARLOS FERRELLI CUSMÃO
DIRECTOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARDEIARIA



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

contra os riscos mais comuns (cita a Norma IEC 79-10 da IEC – International Electro-technical Commission, aplicável subsidiariamente às regras do RINA, acerca dos padrões de classificação de áreas de risco, mas que não se aplicam a falhas catastróficas, como por exemplo a ruptura de um vaso ou tubulação de processamento e outros eventos que não sejam previsíveis).

Portanto, alega a defesa, afigura-se flagrantemente incorreto e sem base técnica o raciocínio da representação de que a classificação de áreas perigosas deveria ser mais rigorosa, visando prevenir efeitos como o da 1ª explosão. A catástrofe não é parâmetro para a classificação das áreas de risco.

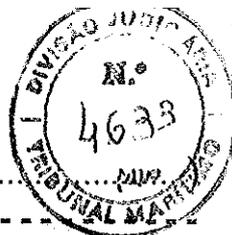
Mesmo uma classificação de áreas perigosas hipoteticamente diferente para os espaços adjacentes ao TDE não seria capaz de evitar, na seqüência, a explosão química pois os equipamentos seriam provavelmente destruídos ou tornados inoperantes pelo impacto e pela inundação do compartimento. A 2ª explosão não ocorreu por falta de alarme quanto à presença de gases, e não pode ser correlacionada com questões de classificação.

As investigações apontam que extensos danos aconteceram nas estruturas da coluna de BE, especialmente os dutos de ventilação, os quais permitiram o livre acesso do gás para os níveis superiores, tornando irreversível a dispersão do gás dentro da coluna, em caminho ascendente, facilitado pela abertura da escotilha comunicando os 3º e 4º níveis, e pelo alagamento do 4º nível, decorrente do descontrolado ingresso de água no compartimento, tornando o evento fora de controle.

Juntou cópia de relatório técnico por MTL Engenharia Ltda., de uma análise de dispersão de gases por simulação do acidente na “P-36”, que concluiu que, a medida em que os gases foram se dispersando, os vapores passaram a ocupar os níveis superiores da coluna, formando-se uma mistura de gás e oxigênio em concentração propícia a uma explosão, enquanto os níveis inferiores iam-se esvaziando de gás. A

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FEMINEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTOGRAFIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

fonte de ignição ocorreu nos níveis superiores, jamais nos espaços inferiores, adjacentes ao TDE de BE.

A dispersão dos gases não poderia ser impedida por qualquer critério diverso de classificação das áreas de risco, pois a fonte de ignição originou-se não nos compartimentos adjacentes ao TDE, senão sim nos níveis superiores da coluna da plataforma.

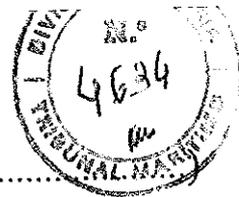
Conclui a defesa enfatizando:

- Que não houve fragmentação no trabalho das S.C., senão o contrário, coordenação, cooperação e até duplicação de esforços;
- Que não houve ingresso extemporâneo da "P-36" em operação;
- Que as críticas em matéria de classificação nos relatórios da Petrobras e ANP/DPC dizem respeito à futura adoção de critérios mais rigorosos;
- Que a natureza catastrófica do acidente não é contemplada nas regras aplicáveis; e
- Que as questões de classificação não foram causa da segunda explosão.

A defesa da American Bureau Of Shipping (ABS), por I. Advogado constituído, inicialmente esclarece que as sociedades classificadoras são organizações voluntárias privadas, criadas para aprimorar a segurança da vida humana de forma imparcial, sem fins lucrativos, autorizada a emitir certificados estatutários com base nas convenções internacionais (SOLAS, ISM, MARPOL, etc).

Quanto ao acidente, dividido em 3 eventos (a 1ª explosão – mecânica, a 2ª explosão – química, e o alagamento seguido de naufrágio), a PEM não atribuiu à requerente qualquer responsabilidade pelo 1º ou pelo 3º eventos. Entendeu, contudo, haver indícios que pudessem sugerir responsabilidade da requerente pelo 2º evento (a explosão química de uma mistura liberada pelo colapso do TDE-BE).

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Após discorrer sobre a distinção entre a natureza continuada do conceito de “classificação de uma embarcação” e a natureza momentânea do conceito de “certificação” de determinados equipamentos e sistemas, a defesa aponta o que entendeu como equívoco da PEM, ao nomear a requerente e a S.C. RINA como, ambas tendo classificado a “P-36”. Com efeito, a “P-36” foi classificada pelo RINA e sua planta de processo foi paralelamente submetida à certificação pelo ABS. Esta cooperação resultou em duplicidade do trabalho, mas jamais em fragmentação de responsabilidades, como sugerido na representação. Estava correto o vistoriador do ABS quando declarou no inquérito que a SC não classificou a “P-36” em nada (fls. 231 e 1430), pois o trabalho do ABS foi de certificação e não de classificação.

Faz a defesa uma distinção também entre a classificação de uma embarcação e a classificação de áreas perigosas, registrando a absoluta irrelevância da classificação, como área perigosa, do local onde ocorreu o acidente com a “P-36”, seja como causa ou como fator contribuinte, na forma em que foi sustentado pela PEM na acusação. Consigna que a classificação de áreas perigosas tem por único objetivo assegurar que as áreas onde existe risco significativo de vazamento de substâncias inflamáveis ou explosivas não sejam expostas a fontes elétricas desprotegidas, que possam causar a ignição dessas substâncias. Não havia qualquer questão de que a área adjacente ao TDE-BE pudesse integrar a planta de processo, não cabendo à requerente pronunciar-se quanto a respectiva classificação.

De todos os estudos e análises sobre o acidente emergiu um relativo consenso quanto às causas, fatores contribuintes e cronologia dos eventos. Nenhum deles, no entanto, permitiu-se apontar conclusões determinantes e incontroversas, sem a sombra de dúvidas, ainda mais que a “P-36” jaz soçobrada a 1300m de profundidade, insuscetível de exame pericial conclusivo. Dentre os fatores quanto aos quais parece haver consenso, destaca a defesa:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL RUSHO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

1) o colapso estrutural do TDE-BE foi causado pela transformação de um vaso atmosférico em vaso pressurizado, pela vedação do suspiro atmosférico, sem que fosse isolada a linha de admissão;

2) a explosão mecânica provocou o escapamento de gás para os conveses superiores através do sistema de ventilação, das linhas rompidas dos suspiros dos tanques, de escotilhas e portas abertas e de inúmeros outros prováveis caminhos criados pela 1ª explosão; e

3) a explosão química ocorreu na área do "tank top" e/ou no 2º convés, preenchida pelos gases.

Acrescenta que a explosão mecânica de um tanque estrutural de 450m³, por uma pressão de 10bar, liberando instantaneamente 1.400 m³ gás, 13 m³ de óleo e 64 m³ de água em uma plataforma interligada a 6 poços e produzindo 84.000 barris de petróleo e 1.300.000 m³ de gás por dia é um evento catastrófico em todos os sentidos. Conforme consta em relatórios do American Petroleum Institute (API) e da International Electrotechnical Commission (IEC), são expressamente excluídos do objetivo da classificação de áreas perigosas, entre outras, as situações catastróficas, em particular a ruptura de vasos, o que torna absolutamente irrelevante para o acidente da "P-36" a classificação como perigosa dessa ou qualquer outra área. Qualquer classificação como perigosa para a área adjacente ao TDE, por mais rigorosa que fosse, teria sido inútil diante da explosão accidental da área inundada, pois, sabe-se, basta direcionar brevemente um leve esguicho de água em um sensor de gás para desabilitá-lo permanentemente. Os autos provam que a presença de gás foi imediatamente alarmada, o que demonstra que sensores adicionais, ainda que hipoteticamente sobrevivessem à explosão, não teriam fornecido qualquer subsídio adicional, o que fez a sua questionável ausência ser irrelevante para o acidente, ainda mais que a explosão ocorreu vários conveses acima da área adjacente ao TDE.

JOSÉ CARLOS PRATINEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



A causa determinante (sem a qual o resultado não teria ocorrido) inegavelmente foi o colapso estrutural do TDE-BE. Cita a análise técnica apresentada pelo gerente de tecnologia naval e estrutural da Petrobras, o engenheiro Paulo Barusco, apontando as falhas que causaram as explosões, comentando que a ausência de uma dessas falhas teria evitado ou modificado completamente as conseqüências do acidente.

Acrescenta que, em nenhum lugar nos autos foi sugerido que uma eventual falha na classificação da área adjacente do TDE teria sido a causa determinante do acidente; que a necessidade de tal classificação é absolutamente questionável; que a decisão de classificar ou não esta área, que não integrava a planta de processo, não era atividade da classificadora; que restou demonstrada, finalmente, a impossibilidade de que seja estabelecida uma relação de causa e efeito entre a não classificação de uma área no 4º convés e uma explosão ocorrida no 2º convés ou no "tank top".

A defesa da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., por I. advogado constituído, arguiu preliminar que denominou "correção do nome da representada", sustentando que foi a Petromec Inc., com sede nas ilhas Virgens, a empresa que, como "integrador de obra" (main contractor) contratou o detalhamento do projeto, a certificação com as sociedades classificadoras e a obra de conversão da plataforma, e não a Marítima, pessoa jurídica distinta, da qual a PETROMEC é uma companhia subsidiária; e que para não haver atraso no processo, deu-se por citada.

Alega, ainda preliminarmente, que foi acusada pela PEM de ser responsável pelo detalhamento do projeto, pela execução da obra de conversão da plataforma e de uma possível falha diante da inadequada instalação dos TDE no interior das colunas de popa, ligadas à planta de produção.

Ocorre que a ré não foi a responsável técnica pelo detalhamento do projeto ou pela execução da obra.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PIMENTEL COSTA
DES. JGE
DIVISÃO DE PROPOSTAS CARRETA

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

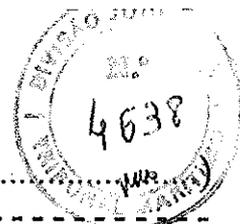


Esclarece que em grandes projetos de engenharia, como no caso, a prática internacional mais aceita é a de que o cliente (no caso a BRASOIL, subsidiária da Petrobras) fornece um projeto básico informando o que quer e como quer seja a obra terminada e, então, o integrador de obras (o "main contractor"), de comum acordo com o cliente, contrata uma ou mais empresas para detalhar a obra, elaborar o projeto para execução que, depois de aprovados pelo cliente e pelas classificadoras, será executado por outra empresa especializada em construção, também contratada pelo integrador de obras, sob a supervisão de todos, inclusive o cliente e as sociedades classificadoras.

Descreve as diversas fases nas quais os contratos foram celebrados para a obra de conversão ("Up Grade"), envolvendo uma força de trabalho expressiva, de engenheiros e técnicos de todas as partes envolvidas, acompanhando o detalhamento do projeto na Inglaterra e as obras no estaleiro no Canadá.

Tanto a contratante (a ré) como a Petrobras, as demais interessadas, além das S.C., acompanharam e fiscalizaram a execução do projeto e da obra. Não se pode conceber falha de fiscalização, simplesmente porque não houve erro de projeto ou de execução.

Quanto ao mérito sustenta, em resumo, que interessa ao Tribunal Marítimo apenas os aspectos técnicos do evento, cabendo invocar e ressaltar o que concluíram os inquéritos oficiais, da Capitania dos Portos e da DPC/ANP, organizações públicas, independentes, isentas, não relacionadas com qualquer das partes do processo. Lembra o que concluiu o inquérito da DPC/ANP, que o primeiro evento, a ruptura mecânica do TDE de BE, que, por sua vez, levou ao segundo evento, explosão de gases, que provocou as onze mortes e o afundamento da plataforma, ocorreu devido a uma série de erros de operação: nove erros, não simultâneos, mas sucessivos, praticados não por um operador, mas por vários, e num espaço de tempo de horas, identificados como: (1) armazenamento de grande quantidade de água contaminada nos tanques de drenagem de emergência; (2) a bomba de esgoto do TDE retirada para reparo; (3) a linha de suspiro



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

atmosférico do tanque foi vedada com flange cego – tal procedimento foi determinante para permitir a pressurização do tanque e sua posterior ruptura; (4) dificuldades operacionais para dar partida na bomba de esgotamento ocorrendo fluxo reverso para as linhas de escoamento dos TDE; (5) válvula de admissão do TDE de BE permitiu a passagem de fluidos para seu interior, presumivelmente por estar parcialmente aberta ou ter sido danificada; (6) após 54min, ocorreu a partida da bomba, diminuindo o fluxo reverso, porém não interrompendo a pressurização do tanque – não conformidade crítica relativa a procedimentos regulamentares de operação e processo, constituindo-se em causa determinante do acidente; (7) opção de retirar a água do tanque via manifolde de produção, contrariando requisitos operacionais prescritos no manual de operações; (8) operação realizada sem a supervisão do COPLAT ou do SUPROD; e (9) falha mecânica ou fechamento incompleto da válvula de admissão do TDE-BE.

Comenta: não há projeto que seja capaz de prever e evitar tal número de erros de operação, todos críticos e determinantes.

Encerra a defesa sustentando que seria totalmente improcedente querer responsabilizar a representada, contratante do projeto de engenharia de “upgrade” da plataforma, por um acidente decorrente de uma sucessão incompreensível e inaceitável de erros grosseiros em sua operação, ocorridos praticamente um ano depois que a representada efetuou a entrega da plataforma à Petrobras.

Defesas relativas à representação de parte.

As defesas de German Efromovich, Hamylton Pinheiro Padilha Júnior, Alberto Jesus Padilla Lizondo e Otoniel Silva Reis, pelo mesmo I. advogado constituído, argüiram três preliminares: 1ª) de “legitimatío ad processum” (por falta de interesse econômico ou moral, ficando claro que o interesse do autor é de natureza política, pois, vencido na CPI da ALERJ, inconformado, quer fazer do Tribunal Marítimo a instância recursal ao seu papel político); 2ª) de inépcia da inicial (pela desobediência do dever de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....) 4639

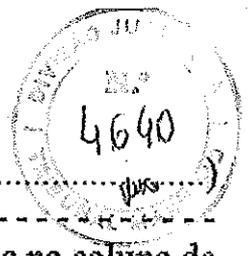
precisar a acusação, narrando claramente os fatos que está a imputar ao futuro réu, a fim de que este tenha o pleno conhecimento da acusação, podendo elaborar sua defesa e produzir as provas necessárias); e 3ª) incabível "in limine" a representação contra os ora representados por aplicação dos princípios de equidade e isonomia (já que dois dos representados de parte foram excluídos do feito em decisão por maioria, porém sem fundamentação).

Concluindo quanto às preliminares requereu ao Juiz-Relator, que liminarmente, portanto, sem aguardar o julgamento do feito, considerasse o autor carecedor da ação ou recusasse a sua representação, já que a decisão que aceitou a representação não transitou em julgado e a lei do Tribunal Marítimo não prevê a hipótese de recurso contra a decisão que aceita a representação de parte, inclusive, e principalmente quando a PEM se opõe a tal representação (cita o paradoxo insolúvel que ocorreria caso o autor desistisse da ação, a luz do art. 46 da Lei nº 2.180/54).

No mérito argumenta que as acusações são indeterminadas impossibilitando os acusados de apresentarem as suas defesas. Protestam diante do inconformismo de quem, nada devendo é chamado a demonstrar que é inocente, porém acusado sem saber qual a acusação. Valeram-se da defesa já apresentada pela PETROMEC, diante da representação feita pela PEM contra a Marítima. Juntou organogramas funcionais da Marítima e da "P-36", apresentando os cargos ocupados pelos representados.

Adicionalmente, a defesa de Otoniel Silva Reis apresentou histórico de sua formação como engenheiro e participação em projeto de conversão da plataforma "P-25", realizada no Brasil, após o que foi convidado a participar da obra da "P-36". Descreve seu entrosamento com os funcionários da PETROMEC que chefiava e os da Petrobras com os quais se relacionava, em especial com o gerente de empreendimento Henídio Queiroz Jorge, cuja missão conjunta em Londres era de implementar a engenharia e definir a compra dos principais equipamentos, avaliar e discutir a melhor forma de construção em função dos recursos do estaleiro que iria construir.

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



Quanto à decisão de colocar o tanque de drenagem de emergência na coluna de popa (fls. 2959) explica que surgiu da técnica atual em respeito à proteção ao meio ambiente, que proíbe qualquer possibilidade de lançamento de água contaminada para o mar. Assim, os sistemas são planejados para que, havendo um vazamento acidental e/ou por manutenção, essa água contaminada fique estancada na plataforma, para ser descartada através do "caisson" de produção. O principal aspecto é que quando se faz um "shut down", para manutenção ou devido a alguma emergência, fecha-se a válvula de entrada, a planta pára, mas existe óleo dentro da planta, no sistema de "oil dehidrator" e separadores, que tem que ser descarregado. No sistema de dreno fechado não cabe toda essa quantidade, daí a necessidade de tanques para estocar esse óleo, mas somente nesses casos. Então a AMEC apresentou quatro alternativas para conter o óleo oriundo dessa situação, sendo três abandonadas por questões técnicas e de segurança, decidindo-se pela utilização dos dois tanques já existentes, originariamente usados para lama, que já estavam instalados nas colunas de popa da plataforma. Por isso esses tanques tinham obrigatoriamente um "vent" para a atmosfera. O "vent" elimina a necessidade de ser uma área classificada. Como não era constante, era sazonal, aquela solução atendia as regras internacionais de segurança de engenharia, então e hoje vigentes no mundo. E esse não era um assunto de processo, era um assunto de operação. As bombas foram instaladas para depois da manutenção o óleo ser bombeado ao "caisson" de produção, conforme prevê o manual de operação da plataforma. Essa decisão certamente foi tomada pela AMEC com a concordância da Petrobras, por ser matéria ligada à operação.

Quanto ao acidente, tendo examinado os relatórios da DPC e da Petrobras, pode concluir que houve uma modificação radical da concepção básica do projeto de engenharia, pela operação, sendo esse realmente o motivo do acidente: flangear o "vent" sem ser flangeado o bocal de entrada do tanque. O resto foi tudo uma consequência.

Finaliza a defesa sustentando que o acidente da "P-36" foi investigado em profundidade por vários órgãos diferentes e, em nenhum lugar constou ou sequer foi



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

sugerido que o representado, como gerente de empreendimento do projeto da plataforma tivesse alguma responsabilidade, o que reforça a preliminar pela qual o suplicante protestou por sua exclusão do feito: o seu contraparte no projeto, o Gerente de Empreendimento da Petrobras, engenheiro Henidio, foi expressamente excluído pelo Tribunal da representação.

As defesas de Joel Mendes Rennó, José Coutinho Barbosa, Sebastião Henriques Villarinho, Carlos Eduardo Sardenberg Bellot e Luiz Eduardo Guimarães Carneiro, pelo mesmo I. advogado constituído, argüiram, de maneira também uniforme, duas das mesmas preliminares já suscitadas: 1ª) a de falta de interesse processual e de legitimidade para promover a defesa de interesses difusos, já que o Tribunal, no exercício de sua missão institucional, não tem o poder para reconhecer a procedência do voto vencido que seu autor proferiu perante a Comissão Parlamentar de Inquérito instaurada para apurar supostas irregularidades na contratação das obras da "P-36", sendo que, por força do art. 2º da Lei nº 7.642/87, os interesses difusos da sociedade são defendidos perante o Tribunal Marítimo privativamente pela PEM; e 2ª) da inépcia da representação privada considerando que os fatos relatados não configuram qualquer ilícito, qualquer violação das normas relacionadas com a utilização de embarcações, tripulações, navegação ou atividades correlatas e não estabeleceu qualquer nexo de causalidade com os lamentáveis incidentes da "P-36", não tendo os representados como exercer seu direito de defesa, assegurado pela Constituição.

As defesas de Alceu Barroso Lima Neto e de Roberto Fernandes Orzechowsky, pelo mesmo I. advogado constituído, de maneira uniforme, argüiram três preliminares: 1ª) a de, que denominou, "coisa julgada" (pois o processo já havia sido instaurado por iniciativa da Procuradoria); 2ª) de "ilegitimatio ad causam ativa", ou seja, a de ilegitimidade para a causa (por falta de interesse jurídico diante da sua condição de parlamentar, e apenas nesta qualidade); 3ª) a de inépcia da inicial (pois na esdrúxula queixa não é mencionado um só fato culposo ou doloso a ser atribuído aos acusados) —

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

JOSÉ CARLOS PRINTELLI BUSHMO
DIRETOR
CARTÓRIO DE SERVIÇOS CARTORIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....

 cita o art. 41 do CPP). No mérito, se reporta à decisão do Tribunal quando do recebimento da representação da PEM.

A defesa de Nelson Moczydlower, por I. advogado constituído, após apresentar histórico de sua atuação como engenheiro servidor da Petrobras e, posteriormente, como diretor da Marítima, também argüiu preliminar da ilegitimidade da representação privada para atuar perante o Tribunal Marítimo, atuação acolhida apenas por maioria e sem o requisito da fundamentação, decisão que deveria ser revista, como preliminar no julgamento do Tribunal, requerendo que este ponto questionado fosse recebido, ou como “embargos infringentes”, ou como “embargos de declaração”, para apreciação, desde logo pelo Tribunal.

No mérito, alega que a acusação se baseou no fato de que o representado, como Assistente técnico da Marítima, seria ao responsável pelas mudanças técnicas no modelo original de conversão da “P-36”, o que em momento algum ocorreu, já que nunca exerceu qualquer atividade relacionada com a área técnica na Marítima (juntou cópia de carteira de trabalho). Quando o representado foi trabalhar na Marítima, os entendimentos desta com a Petrobras (ou entre suas subsidiárias, PETROMEC e BRASOIL) já se encontravam ultimados, constatando-se dos documentos juntados aos autos que a obra de conversão da “SPIRIT OF COLUMBUS” foi gerenciada pela PETROMEC e o projeto de modificações executado pela firma inglesa Noble Denton, enquanto a planta de processo ficou a cargo da AMEC, também inglesa, tendo os trabalhos de conversão acontecido em estaleiros do Canadá.

A iniciativa processual particular em análise se escora no “soi-disant” Relatório Final e Voto Dissidente do autor como deputado atuante na CPI da ALERJ e que trouxe à baila uma série interminável de fatos irrelevantes para a apuração para a qual a CPI foi criada (acidente da “P-36”) trazendo à discussão outras obras, argüindo suspeitas e acusações a torto e a direita, citando pessoas que, ou por se vincularem à

recebido

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 JOSÉ CARLOS PRAENTEL ESTANHO
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

estatal, ou às empresas que com esta trabalhavam, mereciam ser implicadas em situações nem sempre ou quase nunca definidas.

O defendente antecipa que irá promover a responsabilidade civil por dano moral por parte do representante e, se couber, a responsabilidade penal por crime contra a honra.

Apresentou rol de testemunhas.

Eis, em resumo, o teor das defesas relativas à representação privada ofertada.

Em despacho saneador irrecorrido, o relator às fls. 2982 decidiu:

“Não admito o recurso interposto pela defesa de Nelson Moczydlower, às fls. 2775, como “embargos infringentes”, levando em conta que a decisão do Tribunal pelo recebimento da representação privada de fls. 1837/1845 não se trata de decisão final sobre o mérito do processo, como estabelece o art. 106 da Lei nº 2.180/54, para que tal recurso seja cabível.

Da mesma forma, não deve tal recurso ser conhecido como “embargos de declaração”, segundo o art. 113 da mesma lei, pois o recebimento da representação pelo Tribunal carece de motivação, desde que seu teor seja considerado em termos, como parcialmente reconhecido, por maioria, pelo Tribunal, em decisão às fls. 1858V, excluindo do feito dois dos representados, como justificado no voto de fls. 1860, fazendo menção à decisão anterior, lavrada às fls. 1785.”

Prossegue o despacho saneador em relação ao requerido pelas defesas de German Efromovich, Hamylton Pinheiro Padilha Júnior, Alberto Jesus Padilla Lizondo e Otoniel Silva Reis, quanto a liminarmente considerar o autor carecedor da ação ou recusasse a sua representação:

“Diante da inexistência de instrumento legal para revisão, nesta fase processual, da decisão pelo recebimento da representação privada, indefiro o requerido

[Handwritten signature]
COMARCA DE PORTO ALEGRE
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO GRANDE DO SUL
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTOARIAS

N.º
4644
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

às fls. 2854, 2882, 2918 e 2949, pelo I. defensor de Hamylton Pinheiro Padilha Júnior e outros.”

Aberta a instrução e dada vista à D. Procuradoria, esta se manifestou, dizendo que não teria outras provas a ofertar.

Dado prazo à Assistente da Procuradoria, esta também não ofereceu novas provas.

Dado prazo ao autor da representação privada, este não se manifestou no prazo, entretanto, após este prazo, em 7 de abril de 2003, alegou que deixou de pronunciar-se em provas porque já protestou, na representação privada, pelas que pretendia, todas já constantes dos autos, informando, ainda, que o autor da referida representação de parte, é, naquela data, Deputado Federal.

A defesa de Alceu Barroso Lima Neto e de Roberto Fernandes Orzechowsky manifestou-se na instrução alegando que não tem mais provas a produzir.

A defesa de Nelson Moczydlower manifestou-se na instrução requerendo a produção de provas de natureza oral, constituindo-se na oitiva de seis testemunhas arroladas e no depoimento pessoal do representante privado, tendo sido deferido pelo Juiz-Relator a oitiva de três testemunhas e indeferido quanto ao depoimento pessoal do autor da representação de parte, Sr. Eduardo Cosentino da Cunha, sendo que o referido representado, inconformado com o indeferimento do depoimento pessoal do autor da representação privada, interpôs agravo, que tomou o nº 61/03, que julgado teve mantida na íntegra, por maioria, a decisão do Juiz-Relator que indeferiu o pedido de oitiva do autor da representação privada.

A defesa de American Bureau of Shipping manifestou-se na instrução requerendo a juntada de relatório técnico independente elaborado pelos consultores Atkins Benham Inc., o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

[Handwritten signature]
JOSÉ CARLOS DE FREITAS GUARIM
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

A defesa de Cláudio Marinho Machado requereu a oitiva de 4 testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de Otoniel Silva Reis manifestou-se na instrução requerendo que fosse oficiado a Petrobras, para que traga aos autos as palestras e demais documentos lidos, distribuídos, produzidos ou gravados no evento "Workshop on the Accident with the "P-36" Platform", realizado em 28 de agosto de 2001, no Rio de Janeiro, inclusive o CD-ROM que contém um filme de animação explicando o que ocorreu quando do acidente, requerendo, ainda, que no ofício à Petrobras seja determinado que apresente material distribuído ou gravado em outros workshops sobre o acidente com a "P-36", no Brasil e no exterior. O Juiz-Relator despachou o seguinte: "Em relação ao requerido em fls. 3055, as palestras e demais documentos requeridos encontram-se juntados aos autos às fls. 1362, sendo que a fita e o CD estão com o Juiz-Relator. Quanto ao material distribuído ou gravado em outros workshops realizados no Brasil e no exterior, por ser de caráter genérico, poderá ser trazido aos autos pelo requerente no curso da Instrução".

Ainda na instrução a defesa de Otoniel Silva Reis requereu a oitiva de 8 testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

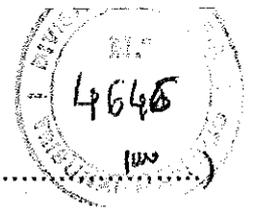
A defesa de Petróleo Brasileiro S/A – Petrobras manifestou-se na instrução requerendo a produção de prova pericial indireta, a fim de demonstrar que as causas do acidente não estão relacionadas ação ou omissão imputável à Petrobras, o que foi indeferido pelo Juiz-Relator em despacho irrecorrido, tendo em vista que o requerente poderá, nesta fase de instrução, apresentar laudo técnico que substituirá com maior celeridade a prova requerida.

A defesa de Paulo Roberto Viana manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de seis testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de Hamylton Pinheiro Padilha Júnior manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de duas testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GOMES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

A defesa de Alberto Jesus Padilla Lizondo manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de oito testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de German Efromovich manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de seis testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de oito testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de Registro Italiano Navale – RINA manifestou-se em provas requerendo a juntada dos seguintes documentos: laudo técnico emitido pelo engenheiro naval e mecânico comandante Paulo Domingos Ribas Ferreira, laudo técnico da firma inglesa London Offshore Consultants e contrato celebrado entre PETROMEC Inc. e RINA para classificação da plataforma após a obra de transformação, o que foi deferido pelo Juiz-Relator. Requereu, ainda, que fosse determinado à Petrobras a exibição de todos os registros de passagem de serviço da plataforma “P-36”, desde o princípio de sua operação até o dia do acidente, tendo sido também deferido pelo Juiz-Relator, sendo que a Petrobras informou que não possui mais nenhum registro de passagem do naipe do requerido pela representada RINA, além daqueles já juntados aos autos.

A defesa de Hélio Galvão de Menezes manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de três testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

Ainda na instrução a Petrobras requereu que fosse determinado a remessa das peças deste processo para o Ministério Público para apuração da existência ou não de crime de falsificação de documento público, tendo em vista que o documento de fls. 2056 teve, em algum momento após a juntada, o quadrante inferior direito de quem o observa, apagado justamente onde se encontrava a identificação do número do documento, com o vezo de impedir a sua identificação e cotejo com as referências produzidas em todos os outros documentos. Requereu ainda que os volumes fossem costurados e lacrados ou, alternativamente, fossem confeccionado processo suplementar para o manuseio e, finalmente, que fossem repetidos, pelo menos, os dois últimos

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

4647

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

depoimentos até aquela data, onde restou sobejamente demonstrado que a instrução foi prejudicada e cerceada.

O Juiz-Relator despachou (irrecorrido) o seguinte:

“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 fls. 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

CÓPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL

4648

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

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 de novembro de 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 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.”

Ainda na instrução a Petrobras requereu a oitiva de três testemunhas, a saber, o comandante, o imediato e o chefe de máquinas, da “P-36”, todos italianos, tendo o Juiz-Relator despachado o seguinte:

“Indefiro o requerido quanto a oitivas das testemunhas, tendo em vista que a Petrobras 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 Petrobras 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.”

A Petrobras, inconformada com o indeferimento da oitiva das três testemunhas, interpôs agravo, que tomou o nº 63/2004, tendo como decisão, por unanimidade, conhecer para negar provimento ao recurso do Agravo, mantendo-se na íntegra o despacho agravado.

JOSÉ CARLOS FAVENHTEL GUSMÃO
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Assim, em resumo, foram arroladas pelas defesas dos diversos representados 46 testemunhas, das quais houve dezoito desistências, sendo ouvidos, deste modo seis informantes do juízo e 22 testemunhas.

Segue abaixo o resumo dos depoimentos dos seis informantes do juízo.

Em seu depoimento, German Efromovich, engenheiro presidente da Marítima, declarou que a PETROMEC foi criada com a finalidade de gerir a conversão da unidade "SPIRIT OF COLUMBUS" na "P-36"; que a Marítima deslocou um dos seus diretores, Alberto Padilla Lizondo, para organizar esta obra, que as empresas responsáveis pela obra de conversão da "P-36" eram PETRODEEP e a PETROMEC, sendo que a primeira cuidava do fluxo dos recursos financeiros destinados ao projeto e a segunda cuidava da gestão da conversão do referido projeto; que o engenheiro Padilla tinha a ele subordinado o engenheiro Otoniel que era gerente do projeto da "P-36", contratado pela PETROMEC; que para o presidente da empresa só chegavam os fatos e eventos fora da rotina; que nos eventos especiais fora de rotina acima citada não estava incluída decisões técnicas, pois não era sua função na empresa, mesmo porque o envolvimento técnico da empresa era limitado a atender o que fosse especificado pelo cliente; que o engenheiro Padilla foi escolhido e contratado pelo depoente na Marítima, e que o engenheiro Otoniel foi escolhido pelo engenheiro Padilla aprovado pelo depoente e contratado pela PETROMEC; que a Noble Denton cuidava da parte naval do projeto e a AMEC da unidade de processo, mas que a escolha foi submetida à aprovação da Petrobras; que não se envolveu tecnicamente no projeto e apesar de ser engenheiro o assunto não é de sua especialidade e portanto não pode dar sua opinião técnica que como empresário, no entanto, pelo que ouviu falar e leu, estão tentando encontrar o que não existe, aquele tanque foi colocado naquela posição, como poderia ser colocado em qualquer outra posição, e era aberto para a atmosfera e o raqueteamento do "vent" deu causa ao acidente, que na sua opinião foi uma seqüência de erros que culminaram com o afundamento; que conheceu o Nelson Moczydlower no departamento de engenharia da



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Petrobras, sendo que foi contratado para o cargo de desenvolvimento de novos negócios e novas oportunidades não tendo envolvimento nenhum com o projeto da "P-36"; que a "SPIRIT OF COLUMBUS" era uma plataforma nova projetada para operar no mar do Norte para produzir 100 mil barris de petróleo por dia com facilidades de perfuração, estas unidades não são unidades prontas, cada campo tem suas características esta unidade foi cobiçada por operadoras do mundo inteiro ela estava ancorada em "stand by" na Itália; que a Petrobras emitiu uma autorização para três "trading" que em nome dela procurasse adquirir a "SPIRIT OF COLUMBUS", o depoente sabendo desta necessidade/oportunidade montou uma formula que satisfizesse a necessidade do cliente e que conseguisse fazer a conversão contratou vários advogados, consultores e foi nove vezes a Europa e no fim montou uma estrutura jurídica capaz; que o trabalho demorou cerca de dois anos e meio tendo entregue este trabalho a Petrobras sob compromisso tendo negociado o refinanciamento com o diversos bancos credores; e que se considerar que a "P-36" nunca esteve em operação e nunca produziu óleo, ela era considerada equipamento novo.

Em seu depoimento, Otoniel Silva Reis, declarou que foi contratado pela PETROMEC para ser o gerente do empreendimento da "P-36"; que foi gerente de empreendimentos da "P-36", contratado pela PETROMEC, que não era funcionário da Marítima; que o depoente se reportava ao engenheiro Alberto de Jesus Padilla Lizondo, que era funcionário da Marítima e ocupava a função de Diretor de Operações; que a PETROMEC faz o comissionamento a frio (a planta sem gás e sem óleo) e o cliente faz o comissionamento a quente (a planta com gás e com óleo); que como gerentes o depoente e o engenheiro Henídio como representante da PETROMEC e BRASOIL tinham a missão de fazer consolidar o projeto básico e logo em seguida emitir os principais pedidos de compras dos equipamentos principais e a seguir receber o retorno do mercado para verificar se consegue aquilo que ele quer comprar de acordo com a especificação; que a Petrobras tinha pressa em iniciar a produção no campo de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Roncador, tendo em vista saber que o mesmo era gigante e que poderia ser disponibilizado para leilão pela ANP (Agência Nacional de Petróleo); que as soluções técnicas não passavam pelo nível do depoente ou pelo nível da sua contra-parte; que o depoente e o engenheiro Henídio não poderiam interferir nem participar na decisão do projeto de engenharia de localização dos TDE; que as entregas da plataforma para operação foram feitas por sistemas individuais, no caso da "P-36" são 80 a 90 sistemas básicos; que esta fase é chamada de comissionamento; que é feita uma lista de pendências por sistema e por disciplina; que a partir daí, é feita uma avaliação de quais pendências são impeditivas para a produção, essa avaliação é feita pelo representante da disciplina da BRASOIL na parte de construção e na produção é a empresa executante no caso a PETROMEC; que a partir do instante de que o sistema é não considerado impeditivo, ou seja, não existe pendências que impeçam a produção ele é considerado liberado e passado para o pessoal de operação; que a classificadora RINA era originalmente a classificadora da "SPIRIT OF COLUMBUS", e era requisito básico de continuar sendo na "P-36"; que a BRASOIL queria para certificação da planta de processo uma empresa que já tivesse atuado no mercado brasileiro neste tipo de atividade, daí o depoente teve escolhido pessoalmente o ABS por ter sido a certificadora da "P-25" tendo conhecimentos dos requisitos básicos para certificação; que o HAZOP é uma prática adotada por empresa de engenharia para fazer análise de risco de uma determinada planta de processos; que o HAZOP normalmente é feito por uma empresa externa, uma entidade especializada no assunto; para evitar vício oculto no caso específico da "P-36", foi convidado o engenheiro Cid Valério e o engenheiro Galvão para verificar se realmente estava sendo feito o HAZOP; que não sabe informar se o TDE foi analisado durante o HAZOP; que em relação o "as built" ser diferente da filosofia do projeto básico, esclareceu que o "as built" é a configuração da última revisão do projeto em função do seu desenvolvimento e que o sistemas foram entregues, certificados e recebido com base nesta última revisão, que o engenheiro Nelson

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PINHEIRO DE SAUS

DIRETOR

DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓRIOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Moczydlower não teve nenhuma participação nem técnica, nem gerencial e nem financeira no projeto da "P-36"; que no momento de entrega do comissionamento a frio como dito anteriormente foi feito por partes, a parte naval foi recebida em Quebec não sendo responsabilidade da PETROMEC entregá-la a Petrobras, à parte de processos foi entregue no Brasil, na baía de Guanabara e na bacia de Campos, ao pessoal da produção e entregue para certificação do ABS e alguns sistemas foram testados no Canadá como exemplo a NR13, que foi toda atendida no Canadá; que a plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS" era uma das únicas no mundo que seria capaz de operar na região de Roncador em águas profundas, atendendo os critérios de segurança e das regras internacionais em vigor, logicamente convertida na "P-36", era nova em relação a parte de processos, e quanto a parte naval nunca tinha sido usada embora fosse considerada nova, tendo, aproximadamente, dois anos de vida; que não sabe dizer se no grande volume de "change order" houve alguma que envolvesse modificação no TDE; que a Petrobras após o recebimento só pode produzir óleo após o de acordo do ABS, da Capitânia dos Portos e do IBAMA, esclareceu que o técnico do ABS é extremamente rigoroso fazendo executar todos os testes que o ABS determina e independente de qualquer sugestão externa; que em relação a degradação de requisitos de equipamentos e sistemas para que mercado pudesse atender aos prazos necessários, o depoente declarou que o risco que se corre neste tipo de projeto é fazer alterações por "change order" e que o mercado atendeu aos requisitos de acordo com as especificações; que o desenvolvimento do projeto é que determina se a área será classificada ou não, com base nas regras em vigor; que a certificadora de acordo com as regras que regem a certificação da planta de petróleo, checka se a planta de processos atende aos requisitos para este tipo de construção; que o depoente quando disse acima, se fosse um tanque atmosférico em área não classificada não seria necessária tal análise "HAZOP", quis dizer que a análise de risco do processo com base em regras determinadas é o que determina se área será classificada ou não a risco; que a certificação da planta de

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FILANTIEL GUIMARÃES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS GARCIA



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

processos independe se foi feito HAZOP ou não; que a boa prática de engenharia recomenda que plantas de processos que trabalhem com hidrocarbonetos seja feito o HAZOP, processos que não trabalhem com hidrocarbonetos e não tenham risco de explosão não é feito o HAZOP; que não existe possibilidade de uma única pessoa identificar um erro, o processo de desenvolvimento é sempre feito em conjunto por especialistas, vale lembrar que todos os principais equipamentos são acompanhados e garantidos pelo próprio fabricante; que a certificadora recebe o desenho e os critica dentro das regras estabelecidas por ela e promove reuniões de esclarecimento técnico; que a certificadora tem o poder de sugerir alterações para que o projeto se enquadre na regra dela e se a sugestão não foi aceita a certificadora não certifica; que o depoente não tem qualificação técnica para, por exclusiva análise de fls. 2056 e 2061, para dizer se o "vent" atmosférico do TDE deveria ser ligado ao "LP Flaire"; que como gerente do empreendimento do projeto, não era a sua responsabilidade saber as especificações gerais técnicas do sistema de drenagem e que esta responsabilidade era dos engenheiros de projetos responsáveis pelo desenvolvimento do projeto básico.

Em seu depoimento, Paulo Roberto Viana, engenheiro eletrônico, declarou que esteve em Londres e no Canadá sendo que em todo o projeto acompanhou a área de automação; que não participou da decisão do TDE ser colocado na coluna da plataforma; que a localização do TDE na coluna era do conhecimento do grupo da Petrobras em Londres e que foi encaminhado pelos canais competentes pela AMEC aos representantes da Petrobras em Londres os questionamentos pertinentes ao TDE; que na opinião do depoente apresentou documentos que constam dos autos sobre erros de projetos mas não pode afirmar que o engenheiro Otoniel tenha cometido erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto; que um projeto ao entrar em operação passa por várias etapas que garantem o projeto e até a data do acidente não tinha motivos para desconfiar da segurança da plataforma; que embarcou em 14 de março de 2001 às 10h da manhã; que estava na plataforma há 14h não tendo sido informado em nenhuma



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....

ocasião sobre o raqueteamento, inquiriu o SUPROD Sebastião, SUFAC Luiz Mario e que não apresentaram nenhuma informação sobre o raqueteamento; que só soube do raqueteamento, do “vent” do TDE de BE dois dias após o acidente, no dia 17 de março de 2001 em reunião na “P-47”; que nesta reunião o SUPROD Galvão trouxe um desenho que consta em fls. 2056 e disse que raqueteou o “vent” do TDE de BE; que o depoente perguntou então se ele teria raqueteado também a admissão do referido tanque, o SUPROD Galvão respondeu que não; que o depoente disse naquele momento que não concordava com esta solução pois a prática de engenharia recomenda que o bloqueio deveria ter sido feito também na admissão do TDE; que hoje dois anos e meio após o acidente, a luz do que está juntado nos autos e que é do seu conhecimento pode afirmar que o fato de um erro de operação, o raqueteamento do “vent” do TDE de BE, não ser o único fator preponderante na causa do acidente; que os estudos conduzidos pelo depoente usando o depoimento do operador da sala de controle Maciel, segundo o qual ele afirma que o TDE de BE estava isolado (fls. 75 dos autos), a pressurização deste tanque se deveu a falha da válvula de admissão deste tanque; que o fluxograma de fls. 2056 não está conforme o que foi colocado na filosofia do sistema de drenagem de fls. 2058, tendo em vista que no documento de filosofia que atende as especificações da Petrobras o “vent” do TDE deveria ser ligado ao queimador de baixa pressão e o fluxograma de fls. 2086, que deveria cumprir esta filosofia, não o fez e ligou o “vent” do TDE ao “vent” atmosférico, além disso a válvula de admissão do TDE especificado no fluxograma de fls. 2056 não atende a filosofia de isolamento de fls. 2189 que exigia no mínimo uma configuração de bloqueio simples com sangria (fls. 2192 item 2.1) tendo sido usado no fluxograma uma válvula de bloqueio simples; que também considerando que havia ligação com o processo a uma pressão de 10 bar o requerimento passaria a ser bloqueio duplo com sangria (fls. 2192 item 2.1) a terceira não conformidade diz respeito a falta de um segundo “vent” no TDE, tendo em vista que a especificação da Petrobras (fls. 2164) pede o atendimento ao código API para o vaso de SLOP que foi substituído

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

em parte pelo TDE (fls. 2137 item A.5.2.2.1); que o projeto só previa duas situações e que permitia uma terceira não mapeada, a primeira era a drenagem de manutenção dos vasos de processo e a segunda drenagem no caso de uma emergência para o tanque, a terceira não prevista no projeto e nem nos manuais, seria no caso da plataforma, em estado normal, ocorrer uma drenagem para o TDE como se fosse uma drenagem de emergência, esta terceira situação na opinião do depoente era considerada possível mas não correta, porque a configuração estando errada poderia gerar uma falha catastrófica; que na ocasião do acidente não ocorreu nenhuma das duas primeiras situações acima citadas, vindo a ocorrer a terceira situação, vindo a ocorrer a primeira explosão mecânica; que pode afirmar que o HAZOP (fls. 1994) estuda as variáveis do processos para diversos sistemas, mas que o sistema do TDE (fls. 2056) não se encontra na listagem estudada, levando a concluir que não foi feito estudo de HAZOP para o TDE; que verifica-se que o último documento de estudo de HAZOP refere-se ao desenho de número seqüencial nº 397 (fls. 1998) e o desenho do TDE é de numero seqüencial 398; questões referentes à substituição do SLOP, originalmente previsto pela Petrobras, pelo vaso de drenagem fechada e pelos TDE foi abordada no documento de fls. 3136 e 3137, onde a projetista deixa claro que a proposta do TDE de BE e BB de popa foi aceita, deixando ainda claro que deveria ser reprojetoado para o novo serviço seguindo o determinado na filosofia do sistema de drenagem de fls. 2058; que se o projeto construído tivesse atendido toda a filosofia, ele teria válvula de admissão do TDE com duplo bloqueio e sangria, teria a linha de "vent" ligada ao sistema de queimador de baixa e um segundo "vent" para a atmosfera o que não permitiria a pressurização do tanque e assim não teria ocorrido a explosão do tanque; que se tivessem classificado a coluna de acordo com a filosofia do sistema de drenagem (fls. 2058) onde exige confirmar a existência de área classificada na ocasião do reprojeto do TDE teria sido modificado o sistema de ventilação, o sistema de detecção de gases e a brigada de incêndio teria tido outro comportamento, tendo em vista que os técnicos de segurança

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PIRENTE GUIMARÃES
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....

tinham no mínimo 18 anos de experiência, e entrariam com outros cuidados na coluna se soubessem que poderiam existir gases; que em nenhum momento do estudo de HAZOP é mencionado o fluxograma de fls. 2056 e que o documento de fls. 3136 não se reporta ao TDE fls. 2056 apenas aceitando a opção do uso dos tanques das colunas de popa para drenagem e em complemento ao tanque de drenagem fechada mencionada seqüencial 392; que a explosão mecânica se deveu ao raqueteamento do "vent" do TDE que era um tanque para uma atmosfera e tendo atingido a pressão de 10 bar; que o fato do erro do projeto em relação ao "vent" atmosférico do TDE e o "vent" ligado a linha dos queimadores de baixa pressão foi um dos determinantes para a ocorrência do acidente, tendo em vista se tivesse efetivamente ligado a linha de baixa pressão do queimador não teria ocorrido o raqueteamento do "vent" do TDE que se deu para evitar o retorno de líquido a partir do "vent" ligado ao sistema de "vent" atmosférico; que a válvula de admissão do TDE era de controle manual não tendo informação na sala de controle quanto a sua condição de fechamento; que a manobra que estava sendo executada era a de esvaziamento do tanque TDE de BB, feita conforme o manual de operação e que isto não é uma drenagem de manutenção e nem de emergência; que para todos os embarcados é obrigatório para os funcionários da Petrobras o treinamento na brigada de incêndio e equipe de salvatagem; que qualquer funcionário embarcado da Petrobras está habilitado a participação na brigada de incêndio, isto até o acidente da "P-36", após o acidente foram incluídos outros módulos de treinamento específicos para a brigada de incêndio; que não notou fumaça ou cheiro de gases e como COPLAT se dirigiu à sala de controle para tomar pé da situação; que não ouviu nenhum relato na sala de controle ou cheiro de gás; que no local do acidente existiam equipamentos elétricos que poderiam pegar fogo e como era uma área não classificada o líder da brigada de incêndio não esperava a existência de gases; que entre a primeira e a segunda explosão aconteceram muitos alarmes de gás mas não sabe precisar quantos; que fazia parte do equipamento do líder da brigada o explosímetro; que o líder de brigada era o técnico de segurança da



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

plataforma; que o depoente com sua larga experiência como engenheiro e formação como integrante de brigada de incêndio entende, que ao investigar um acidente com fogo em que foi sentido forte tremor, e no qual alguns ouviram fortes ruídos, sentiram presença de fumaça e cheiro de gás, entre 2079 alarmes, vários indicavam presença de gás, que os brigadistas de incêndio tenham ingressado no local do acidente sem uso do explosímetro disponível e demais precauções aplicáveis em um acidente com possibilidade de presença de gás, desde que o técnico de segurança, líder da brigada, dispusesse de todas essas informações consideraria temerária o ingresso no local; que caso não tenha recebido todas as informações ele se pautaria no conhecimento anterior sabendo que era uma área não classificada teria procedido para combater apenas o fogo; que o depoente não tem conhecimento das informações do líder da brigada de incêndio teria recebido; que se o líder da brigada de incêndio dispusesse de apenas algumas informações, tais como, cheiro de gás, consideraria bastante temerário no local do acidente; que a brigada de incêndio se dirige ao local do sinistro automaticamente e posteriormente reporta a situação ao COPLAT; que a comunicação com o técnico Magela ocorreu antes da segunda explosão; que confirma que não viu alarme de gás entre a primeira e segunda explosão, estando na sala de controle e que viu os alarme de gás somente após a segunda explosão; que se um tanque estiver devidamente raqueteado na entrada e na saída não há possibilidade de pressurização; que se o depoente fosse o COPLAT anterior teria determinado o flangeamento da linha de admissão do TDE caso tivesse raqueteado a linha do "vent"; que se tivesse sido feito o raqueteamento de admissão do TDE a primeira explosão não teria acontecido; que pelo conhecimento do depoente o raqueteamento do "vent" do TDE em questão deveria ter sido comunicada a sociedade classificadora pelos canais competentes, tendo em vista que poderia dar origem a um problema mais sério e que não visualiza nenhuma outra consequência; que continua afirmando conforme declarado na fase do inquérito que só existia óleo morto e água no TDE; que apesar do TDE ser um tanque de drenagem de emergência e de



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

manutenção, os líquidos de existência no seu interior eram provenientes do "vent" atmosférico, água do sistema de drenagem aberto, vapores de glicol condensados e outros; que com a retirada da bomba o tanque de BE foi isolado, ou seja, a válvula de admissão foi fechada; que no momento em que se tem um sistema disponível, a questão tempo de manutenção da outra bomba é irrelevante, só sendo efetivamente importante se a bomba do outro tanque, BB, viesse a falhar, o que determinaria a paralisação da planta de produção da plataforma; que o COPLAT deveria ter a informação de que o "vent" do TDE de BE teria sido raqueteado e que na passagem de serviço do COPLAT anterior, Helio Galvão, para o depoente, deveria ter sido dada esta informação com esta magnitude ou ter sido dada pelo supervisor de produção, Sebastião Francisco de Souza Filho, a bordo; que por falta de informação do raqueteamento foi dificultado o diagnóstico do depoente do que teria ocasionado a primeira explosão; que o responsável pela decisão de esgotar o TDE de BB foi do operador Maciel sob supervisão do SUPROD Sebastião; que o sistema de controle é operado a partir de 3 senhas, uma do SUFAC/SUPROD, uma do operador de produção e uma do operador de facilidades/lastro; que para fazer uma drenagem do processo para o TDE numa situação de emergência seria necessário uma ordem verbal do COPLAT para o SUPROD que tomaria as medidas necessárias, mas, no caso, estava ocorrendo um esvaziamento do tanque, ou seja, do tanque para o processo que era uma rotina operacional não freqüente que não dependia do comando do COPLAT, e apenas ciência do SUPROD; que é normal realizar rotinas operacionais a qualquer momento do dia ou da noite e que esta manobra de esvaziamento já havia sido executada outras vezes, inclusive pela mesma equipe; que sabia dos reparos que estavam sendo feitos nos tanques ("void" 61S e 61P); que quanto aos acessos deixados abertos dos tanques 61S e 61P, o depoente não sendo da área de estabilidade não sabe informar porque ficaram abertos no turno da noite, mas na análise da liberação de serviços não é considerado a questão de falhas catastróficas, principalmente se essas ocorrerem em outra área, que era área de processo; que não

Jose Carlos Duménil Gusmão
JOSE CARLOS DUMÉNIL GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARIC



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....

.....
considera que tenha havido falta de treinamento do pessoal envolvido na faina, principalmente em relação às situações apontadas pela Doutra Procuradoria tais como, o fato de não se haver desfeita a operação de válvulas que alinhou os TDE com a planta de produção restituindo a planta a sua condição normal de operação, os elipses permanecidos inseguramente abertos após o término de um dia de trabalho, temerária abordagem da cena do acidente pela brigada de incêndio, sem uso do explosímetro e utilização do elevador neste momento, enfim fatos que demonstram a pouca mentalidade de aversão ao risco daquela equipe sob o comando do depoente, operando um sistema de tão grande porte como a "P-36"; que no momento do abandono do depoente e sua equipe de 28 funcionários, a sua preocupação estava diretamente ligada à perda dos dez vitimados e do outro queimado; que em relação ao descuido na classificação de risco, em relação a quem errou no mapeamento daquele cenário, apontados pela Doutra Procuradoria, que existe um documento chamado filosofia do projeto e se fosse atendido não teria acontecido o acidente; que o descuido em se ligar o "vent" do TDE no sistema de "vent" atmosférico, quando se pedia para ligar no sistema de queimador de baixa, a falta de duplo "vent" no TDE, visto que, este receberia pressão, a falta do duplo bloqueio na linha de admissão, a falta da classificação das colunas como sendo uma área classificada e principalmente a falta do HAZOP do sistema de drenagem; que no seu entendimento o erro de mapeamento apontado, em primeira instância, se deve a AMEC e que não sabe informar a quem se deve nas demais instâncias; que os atos feitos pelo COPLAT interino anterior, Galvão, em relação ao raqueteamento do "vent" deveria ter sido por ele analisado, tendo em vista quanto se assume o serviço se informa às ações tomadas anteriormente e se houver dúvida se debate e no caso não houve esta informação; que quanto aos outros erros de operação têm a dizer que a manobra de operação foi executada de acordo com o manual de operação de sistema de drenagem; que em relação ao "briefing" de recebimento do comando da plataforma normalmente essa passagem é feita por dois dias, pessoalmente e por escrito, no caso desta passagem

COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FERREIRA DOS SANTOS
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

específica, o COPLAT interino anterior que estava sendo rendido desembarcou no mesmo vôo em que o depoente chegou a bordo, portanto não havendo passagem pessoal, apenas por escrito; que na passagem por escrito não havia menção a nada relativo ao que deu causa ao posterior acidente, tais como, raqueteamento do "vent", elipse aberto, entre outros, estando a plataforma em operação normal até a hora do acidente; que as causas do acidente segundo o depoente foram: falta do HAZOP, falta do duplo bloqueio nas admissões dos TDE, falta do duplo "vent" nos TDE, não classificação da coluna, interligação do TDE com o "vent" atmosférico, ao invés de ligado ao queimador de baixa, sistema de ventilação da coluna inadequado decorrente da classificação errônea e a interligação direta do TDE com manifolde da produção; que a brigada de incêndio do depoente foi vitimada pelos erros de projeto, daí o interesse do depoente que a verdade seja exposta para evitar reincidência em outros projetos.

[Handwritten signature]

Em seu depoimento, Alberto Jesus Padilla Lizondo, engenheiro, declarou que trabalhava, anteriormente ao acidente com a "P-36", na empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. no cargo de diretor de construção; que todas as construções novas ou transformações estavam sob a direção do depoente; que o engenheiro Nelson entrou para a Marítima um mês depois da sua entrada, sendo diretor de desenvolvimento de novos negócios, não tinha nenhuma interferência no projeto da "P-36", pois era um projeto que estava em andamento; que o relacionamento entre a Petrobras e a empresa Marítima era contratual para fazer o "up grade" com obrigações e deveres; que o depoente exercia a direção dos seus empreendimentos a partir de sua base no Rio de Janeiro, que tinha um gerente para cada unidade e que viajava de tempos em tempos visitando os seus empreendimentos; que o gerente da unidade "P-36" era o engenheiro Otomiel Silva Reis; que o comprometimento da empresa do depoente com a Petrobras era que existia uma obrigação de construir uma plataforma de acordo com a especificação do projeto e que a Petrobras acompanhava cada passo o cumprimento que está especificado, aprovando rejeitando ou modificando e verifica o prazo se esta sendo cumprido, as modificações

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA GOSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

quando requeridas a Petrobras faz formalmente e a entrega das chaves é a fase final do comissionamento; que aprovou a contratação das empresas AMEC e Noble Denton e que seu gerente Otoniel Silva Reis selecionou tecnicamente submetendo a aprovação do seu contraparte na Petrobras engenheiro Henídio Jorge e após a concordância submeteu ao diretor, o depoente, para aprovação; que como diretor submeteu a aprovação do presidente da sua empresa, Dr. German Efromovich por causa do valor envolvido; que não era parte de suas funções a decisão técnica de instalar TDE nas colunas de popa; que concorda com o relatório do engenheiro Otoniel contido na fls. 2953 a 2960; que o HAZOP também não era da alçada do depoente; que em todos os processos, existe um coletor de drenos (águas oleosas), o nome TDE não era de seu conhecimento, para ele apenas existia o vaso coletor de drenos; que ele confirma que o vaso coletor de dreno de águas descartadas e oleosas deve ser conectado a um sistema de "flare" de baixa pressão; que a empresa AMEC e Noble Denton não se reportavam diretamente a Marítima e que as comunicações eram feitas entre o gerente do empreendimento, engenheiro Otoniel (PETROMECA), com o seu contraparte na Petrobras, engenheiro Henídio; que o engenheiro Otoniel se reportava ao depoente; que não sabe informar quem projetou a transformação do tanque original de lama da plataforma em tanque de drenagem de emergência - TDE e que também não sabe de quem partiu a idéia de transformação; que não sabe informar qual a certificadora e classificadora foi escolhida para classificar a área do TDE; e que não conhece a área do TDE mas, que, de uma maneira geral não deveria ser classificada por ser um vaso atmosférico, normalmente um vaso coletor de dreno se for atmosférico não deve ser classificado.

[Handwritten signature]

Em seu depoimento, Hamylton Pinheiro Padilha Júnior, engenheiro, declarou que na época do acidente era diretor da Divisão de Perfuração da Marítima e que suas atribuições eram administrativas e comerciais e que o seu envolvimento do projeto da "P-36" era de caráter burocrático referente apenas a questões comerciais da aquisição da plataforma; que não tinha nenhum envolvimento nos aspectos técnicos do projeto da

E COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Padilha Júnior
DIRETOR
DIVISÃO DE PERFUROS MARÍTIMA

[Handwritten signature]



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

plataforma "P-36", tinha apenas conhecimento das informações disponíveis na mídia e na Petrobras; e que nunca foi funcionário da Petrobras e que nos primórdios da discussões comerciais da contratação auxiliou o Sr. German Efromovich da Marítima no encaminhamento de propostas da Marítima para Petrobras.

Em seu depoimento, Hélio Galvão de Menezes, industrial, declarou que o SLOP é parte do sistema de drenagem da plataforma e tem a finalidade de coletar hidrocarbonetos e águas produzidas ou residuais do sistema, é uma drenagem fechada envolve óleo, água e gás oriundos dos processos em geral que operam com petróleo; que o sistema SLOP da "P-36" é diferente do sistema de drenagem das demais plataformas tendo em vista que a "P-36" foi transformada de uma plataforma já existente onde existia um sistema instalado, o "up grade" foi em função da ampliação, o SLOP tornou-se pequeno, pois teria que atender vinte por cento a mais do volume do maior vaso da plataforma, se optou então por usar um tanque existente que tinha função de receber a drenagem dos fluidos de perfuração, estes vasos foram utilizados como complemento a estes tanques que eram dois, um em cada perna, e que foram denominados TDE (Tanque de Drenagem de Emergência) e que passaram a compor o sistema de SLOP; que O SLOP receberia a drenagem de operações normais e o TDE receberia a drenagem de emergência e de manutenção, podendo receber eventualmente drenagem das operações normais; que o SLOP e mais o TDE fazem parte do sistema de processos de óleo e gás; que desde que o TDE passou a ser parte do SLOP teria que atender os requisitos de segurança originais; que o SLOP recebe fluidos por operações manuais ou automáticas; que o TDE também recebe fluidos automaticamente na situação de excesso de fluido do SLOP, conforme diagrama de processos existentes nos autos; que o SUPROD é o responsável por toda a operação da plataforma atendendo a área de óleo e gás, emitindo boletim de informação do processo, verificando as condições operacionais e de segurança e direcionando todo o petróleo e gás produzidos para oleodutos e gasodutos, atendendo as normas e procedimentos existentes nas diversas atividades; que o

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

COPLAT é responsável pela gerencia geral da plataforma recebendo e passando diretrizes para eficiência operacional da mesma; que seu substituto como SUPROD havia embarcado em 12 de março de 2001; que deveria avisar sobre o raqueteamento do "vent" do TDE de BE ao SUPROD substituto o que foi feito, escrito e verbalmente, nos dois dias que tiveram juntos e que seu substituto era Sebastião Francisco de Souza Filho; que não avisou ao COPLAT sobre o raqueteamento, pois tendo avisado ao SUPROD que entrava, caberia a este avisar ao COPLAT que ainda não tinha embarcado; que achava correto manter fechada a válvula de admissão de BE sem raqueteá-la, pois até então antes do acidente era de conhecimento da operação que o TDE não teria em nenhuma hipótese a presença de hidrocarbonetos; que as opções que se tinha no momento era o uso de raquete em função do contra-fluxo de águas pluviais da linha de "vent" oriundas do convés principal, acrescente o fato que a bomba de drenagem deste vaso encontrava-se em manutenção fora da plataforma; que não haveria necessidade de raqueteamento da válvula de admissão do TDE porque era uma válvula de estanqueidade total conhecida como "single block" (SB); que após o acidente o depoente juntamente com o engenheiro Paulo Viana estudaram o assunto e concluíram que este tipo de serviço pedia uma válvula do tipo "double block" (DB) com "vent" intermediário, conforme pode ser visto nas fls. 2.191 dos autos; que a operação de esgotamento não requeria o acompanhamento de nenhum dos dois, SUPROD ou COPLAT, tendo em vista que era uma operação de rotina com procedimentos operacionais específicos; que em vista de não ser esperado, de acordo com o que existia montado, o retorno de pressão e/ou presença de hidrocarbonetos não houve preocupação em raquetear também a admissão desse tanque, mas confessa que hoje a luz do conhecimento do projeto, ou seja, a presença de hidrocarbonetos mais pressão na válvula não seria uma boa prática operacional o não raqueteamento; que a despreocupação quanto à pressão de gás ou a presença de hidrocarbonetos se explica pelo fato de não ter sido a preocupação do projeto em classificar a área ou em dispor o tanque com um

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

dispositivo de sobre pressão, conforme consta na análise preliminar de peritos nos autos, que tomando por base o SLOP original ele tem um segundo alarme de nível muito alto causando a parada total da produção e que o TDE deveria ter este mesmo alarme de nível; que a API-14C item A5 subitem A5221, página 2.137 dos autos, onde se lê que o segundo dispositivo de alívio deve ser instalado para proteger o vaso em caso do dispositivo de "vent" primário falhar ou obstruir; que o TDE tinha o dispositivo de purga para medição de nível e que foi desativado durante o raqueteamento.

Segue abaixo o resumo dos depoimentos das 22 testemunhas.

Em seu depoimento, Waldir Carlos Santos, técnico de operação, declarou 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 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 começou a familiarizar-se 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 gerência 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 quatro 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 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 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;

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

que houve a operação de esgotamento do TDE por várias 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 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 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 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 comandada a partir da sala de controle; que a válvula era chamada de SDV ("Shut Down Valve") e ficava entre o manifolde e os vasos de processos; 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; 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 o depoente sabia que o "vent" do TDE de BE estava raqueteado; que o

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERRETEL GOMES
DEPARTAMENTO DE
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

“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 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; 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 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 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; que o depoente não conheceu o engenheiro Nelson Moczydlower e que nunca ouviu falar em qualquer envolvimento na “P-36”; 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 a variação de nível durante o esgotamento é acompanhado pela sala de controle, que o acompanhamento da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:
JOSE CARLOS PEREIRA OLIVEIRA
71
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
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 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 Evanildo, conhecido pelo apelido Tropical; e 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.

Em seu depoimento, Sebastião Francisco de Souza Filho, técnico de operação, declarou que na época do acidente da "P-36" era Supervisor de Produção (SUPROD); que o engenheiro Paulo Viana ao embarcar na plataforma fez uma reunião em que participou o depoente sobre a situação operacional da plataforma; que o SUFAC Luiz Mario Linhares de Azevedo participou da referida reunião; que o depoente não avisou ao COPLAT Paulo Viana a situação do raqueteamento do "vent", porque a reunião foi sobre a parte operacional da plataforma que estava tudo ocorrendo normalmente e não tendo entrado em detalhes específicos; que o depoente não testemunhou o Sr Luiz Mario Linhares de Azevedo ter avisado ao COPLAT sobre o referido raqueteamento, porque não tinha nada haver com a área dele.

Em seu depoimento, Roberto Paolo Cazzulo, italiano, engenheiro do RINA, declarou 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; que classificação e certificação são duas atividades de controle feitas por entidades técnicas independentes; que classificação é a verificação da unidade inteira com referência com as regras de classificação, sendo que essas verificações são executadas durante o curso da construção e são efetuadas

[Handwritten signature]
DIRETORIA DE SERVIÇOS TÉCNICOS
CARTÓRIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

periodicamente durante a operação da unidade, a cada ano e a cada cinco anos para renovação do certificado de classificação; que durante esses períodos de operação é responsabilidade do operador manter o equipamento em conformidade com o regulamento de classificação; que 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 não existiu nenhum conflito entre o RINA e ABS, apenas existia um controle duplo; que o RINA aplicou o regulamento para classificação e em particular as regras para a construção e classificação de equipamentos "offshore", unidades de perfuração, e outras unidades similares e que essas regras contém MODU CODE; que as regras aplicadas na certificação da "P-36" pelo ABS não eram idênticas às aplicadas pelo RINA; 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 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 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 classificação de área perigosa é um conceito totalmente diferente; que 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
Diretor da Divisão de Serviços Cartoriais



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

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 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; que as normas IEC relatam como exemplo de situação catastrófica o rompimento de um tanque pressurizado; 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; 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; que 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....

tinha diâmetro o dobro do diâmetro da admissão (6 polegadas); que o regulamento do RINA requer que a área da seção do 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 quatro 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); que 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 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, considera a probabilidade de formação de atmosfera explosiva para efeito em instalação de equipamentos elétricos adequados para esta área; 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 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 e 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 Petrobras 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

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS FERRETEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
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; 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 não considera normal a entrada de águas pluviais pelo "vent" do TDE; que 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; que 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



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

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 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 a atribuição do RINA é de verificar a conformidade da plataforma inteira com o regulamento de classificação; que 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 como falou anteriormente não entra no mérito do HAZOP também não entra no mérito da frequência deste estudo, sendo um estudo que compete ao projetista e ao operador da unidade; 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 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; que houve uma

É Cópia Fiel do Documento Original

JOSE CARLOS PUGHIEL QUEIROZ
DESENVOLVEDOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS



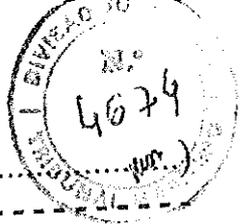
(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

modificação na classificação da unidade ao transformar "SPIRIT OF COLUMBUS", classe MODU PERF em classe MODU FPO ("Floating Production Off Loading") 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; 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 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, não sendo, portanto, necessário notificar à SC a retirada da bomba; 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; que considerando a análise da dispersão de gases requerida pela Petrobras, o gás liberado pela primeira explosão mecânica invadiu diversos compartimentos 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 conseqüência a passagem de gás, depois da explosão mecânica; que nesta análise é relatada como ponto provável de ignição da explosão química um componente ou uma fonte de calor presente no "tank top"; que na opinião pessoal do depoente a dispersão do gás conseqüente 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL;

78

JOSÉ CARLOS FERRELLI CUSMÃO
DIR. SUP.
DIVISÃO DE REGIÃO DE CARTEIRAS



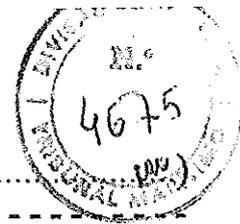
(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

destroços e identificar a área onde a explosão ocorreu; que 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 estanque; que pode-se imaginar que alguns desses 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; e que 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, sendo que o RINA modificará os próprios regulamentos de classificação que estão baseados em tais normas internacionais.

Em seu depoimento, Ricardo Barreto Portella, engenheiro naval, declarou que prestou consultoria para a Marítima durante o projeto da "P-36", principalmente na parte do sistema de Suporte de "Risers" (tubulações flexíveis de óleo/gás/água); que quando estava em Londres se reportava ao engenheiro Otoniel Silva Reis e ao engenheiro Domingos D'Arco e quando estava no Rio ao engenheiro Alberto Jesus Padilla Lizondo; que a Marítima era gerenciadora, sendo que o projeto era desenvolvido pelas empresas de projeto e submetidos à aprovação da Petrobras e das Sociedades Classificadoras; que quanto ao tanque não participou da decisão de colocá-lo na coluna, e que a única coisa que lembra é que não houve modificação da subdivisão interna da coluna, tendo sido usado a subdivisão que já existia; que o tanque que já existia era

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FREITAS DOS SANTOS
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS ESPECIALIZADOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

atmosférico; que era obrigação contratual seguir a filosofia das especificações técnicas; e que o engenheiro Otoniel Silva Reis era gerente do contrato da "P-36" pela Marítima/PETROMEC, não lembrando exatamente a data, mas desde o início do projeto.

Em seu depoimento, Marcos Antonio Cahu Lauria, engenheiro mecânico, declarou que era COPLAT e que na ocasião do acidente estava de férias; que a operação de drenagem para o TDE era de rotina, o COPLAT não tem a função de acompanhar estas operações tendo em vista que ele administra a plataforma em geral; que não estava embarcado nesta época, mas pelo que soube a manobra de esgotamento do TDE foi feita de acordo com o manual; que os passos nas operações de drenagem do TDE tinham duas possibilidades, voltar com o fluido ao processo ou passar para o "caisson", como este não estava em operação o fluido foi bombeado para o processo; que preparava a linha abrindo a válvula e ligava a bomba; que a senha é do equipamento e não existe senha pessoal exclusiva do COPLAT, os técnicos têm acesso às senhas dos equipamentos e inclusive o COPLAT; que o COPLAT não tem senha exclusiva porque o COPLAT não é responsável direto pela operação; e que ninguém da plataforma tem senha exclusiva.

Em seu depoimento, Luiz Mario Linhares de Azevedo, técnico de eletricidade, declarou que na época do acidente da "P-36" era Supervisor de Facilidades (SUFAC); que o engenheiro Paulo Viana ao embarcar na plataforma fez uma reunião em que participou o depoente sobre a situação operacional da plataforma; que o SUPROD Sebastião Francisco de Souza Filho participou da referida reunião; que não avisou ao COPLAT Paulo Viana a situação do raqueteamento do "vent", por não ser sua atribuição fazê-lo; que não presenciou o Sr Sebastião ter avisado ao COPLAT sobre o referido raqueteamento e não sabe informar se houve o aviso.

Em seu depoimento, José Antonio de Figueiredo, engenheiro da Petrobras, declarou que trabalhou com o engenheiro Nelson Moczydlower em 96 e 97 quando a Petrobras iniciou o projeto básico para o campo Marlim -- Sul, a "P-36" foi concebida

À CÂMARA DE ARBITRAGEM DO TRIBUNAL ARBITRAL MARÍTIMO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
inicialmente para produção no campo de Marlim – Sul e posteriormente foi deslocada para produzir no campo de Roncador, que na época de 96 e 97 o depoente era gerente da divisão de projeto de exploração no centro de pesquisa da Petrobras, e o engenheiro Nelson era o seu gerente imediato; que o engenheiro Nelson era o gerente geral de 70 projetos e que o projeto da “P-36” era gerenciado por um corpo técnico que definia os requisitos técnicos e cumprimento de prazos, cabendo a gerência prover os recursos para execução das atividades; que o engenheiro Nelson não prestou assistência direta ao projeto da “P-36”, tendo em vista era a sua função gerenciar uma carteira de projetos, prover recursos para o projeto, métodos e procedimentos; que durante o período do engenheiro Nelson trabalhava na Marítima nunca tratou de assuntos referentes a plataforma “P-36” com o mesmo; que não chegou ao conhecimento do depoente qualquer informação que envolvesse o engenheiro Nelson nos trabalhos da comissão de sindicância interna da Petrobras para apuração das causas do acidente da “P-36”, da qual o depoente fez parte; que o centro de pesquisas não projetou o casco apenas a planta de processos, sendo que a definição quanto ao uso do tanque de emergência foi tomada na fase de detalhamento; que o TDE já existia antes da reforma e que foi contemplado no projeto pelas firmas AMEC e Noble Denton, que projetaram ele para novas funções; que a classificação da área onde estava localizada o TDE coube aos projetistas, AMEC e Noble Denton e a Marítima e as certificadoras foram a RINA e ABS; que gostaria de dizer que o projeto básico da plataforma originalmente foi feito pelo centro de pesquisas para o campo de Marlim – Sul e posteriormente a Petrobras descobriu o campo de Roncador e resolveu direcionar a plataforma para este novo campo, sendo necessário uma adequação do projeto básico ao novo campo, sendo que esta adequação e projeto básico final foi executada pelas firmas AMEC e Noble Denton.

Em seu depoimento, João Carlos dos Santos Pacheco, engenheiro mecânico, declarou 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

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

a mesma função; que não é costume a plataforma ser classificada por uma sociedade classificadora e a planta ser classificada por outra, que isto não ocorre; que 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; que a classificação começa com a aprovação, dos desenhos e dos planos daquela unidade, seja um navio ou uma plataforma; que 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; que 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; 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 o ABS verificou a planta de produção exclusivamente em relação às regras da ABS se estavam sendo cumpridas; que se a Petrobras 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; 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 ABS foi contratada somente para fazer a certificação da planta de processos, o que implica numa duplicação de trabalho; que a RINA fez a classificação da plataforma toda e inclusive a planta de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

processos, e a ABS fez a certificação somente dessa planta de processo daí o termo duplicação de trabalho; 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 o escritório do ABS em Londres tem um departamento de aprovação de planos e era este departamento que fazia a aprovação; que 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; que quando fala do que o ABS fez é tudo de acordo com as regras do ABS; 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 ABS não verifica o HAZOP apenas aprova o desenho final, sendo que o HAZOP não é documento requerido pela SC ABS; 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 seu conhecimento, podendo afirmar que com o ABS não teve nenhum envolvimento; 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; que 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 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

porque estes equipamentos estariam isolados da parte da planta que estava 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; 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 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 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

É COPIA FIEL DO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

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 função do TDE é receber óleo em situação de emergência e em situação de manutenção da planta; 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 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 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 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 ramal normal ou das alternativas possíveis, que não se esperava que fossem utilizadas de forma alguma; 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

Elves
mm
JOSÉ CARLOS FERNANDES GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
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 a 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 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; que uma vez flangeado o "vent" necessariamente deveriam ser bloqueadas, 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; 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; que não teve conhecimento do estudo do HAZOP; 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 do casco, incluindo a planta de produção e todos os sistemas da plataforma e o ABS certificou apenas a planta de produção; que o flangeamento do "vent" do TDE de BE deveria ter sido comunicado a sociedade classificadora RINA; 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; que os padrões internacionais relativos às áreas perigosas usam o termo catastróficas; que os padrões definem que se está operando em regime normal, qualquer coisa catastrófica é o que muda as condições

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

86

JOSE CARLOS FERREIRA GUSMÃO
PROFESSOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

de operação do equipamento; que 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 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; que se não houvesse flange cego no suspiro não teria ocorrido o acidente; que 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 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 Douta Procuradoria, tais como válvulas, "dampers", sistemas de alarmes e problemas nas bombas; 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,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

87

JOSE CARLOS PRIMEIRO GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

que avaliaria tal alteração e certamente consideraria prejudicada a classificação da plataforma; que do ponto de vista da classificadora o raqueteamento do "vent" e a retirada da bomba de recalque não impunha uma nova análise de risco, impondo-se entretanto uma verificação de atendimento das regras da SC nesta nova condição; que a verificação da análise de risco não é feita pela SC é feita pelo projetista; que o fluxograma de fls. 2056 foi aprovado em Londres pelo engenheiro Panos Panagopolis; e 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).

Em seu depoimento, Eduardo Rodrigues da Costa, administrador, declarou que não presenciou a conversa entre o engenheiro Paulo Viana (COPLAT), o SUPROD, o SUFAC durante a passagem de serviço e não sabe se foi falado no raqueteamento do "vent" do TDE de BE, presenciou apenas o técnico de segurança Mateus durante a reunião dizer que a plataforma estava em condições normais; e que nas doze horas que antecederam o sinistro o COPLAT engenheiro Paulo Viana participou de reunião com as empresas ROTORK e TRIDENT até às 20h do dia 14/03/2001.

Em seu depoimento, José Antonio Henriques da Costa, operador de petróleo, declarou que, após a primeira explosão, o Sr. Cláudio Marinho chegou na sala de controle e questionou o operador do horário sobre embarcações, questionou supervisores de outras áreas (facilidades de produção) se havia outro tipo de operação em curso, sendo que o pessoal da produção informou sobre a transferência de água/óleo que estava sendo realizada; que o depoente era Operador de lastro na "P-36", e que no momento do acidente estava de folga embora embarcado e que se apresentou na sala de controle em emergência; que não faltou nenhuma atitude por parte do Sr. Cláudio Marinho (barge); que o Sr. Cláudio Marinho saiu da sala de controle em direção ao local que na tela do computador sinalizava nível de esgoto; que na análise do problema na coluna popa/BE é natural deixar o elipse de acesso aberto tendo em vista a necessidade de ventilação; que até antes do acidente não havia nenhuma restrição em deixar o elipse aberto durante toda

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

à noite; que as condições físicas e ambientais desde o eclipse até o "stability box", apesar da pequena distância linear entre os elipses, o caminho era circular passando por várias anteparas, por seus furos de alívio, o teto era baixo aproximadamente 1,60cm de altura com alguns obstáculos, tendo que andar agachado num espaço sem iluminação fixa portando lanterna, sendo o ambiente quente, sem gás, mas tendo uma atmosfera pesada por não ter ar circulante natural; que o Sr. Cláudio Marinho, durante os 17 minutos que antecederam a segunda explosão, fez o nivelamento da plataforma utilizando o alagamento dos tanques de proa/BB diametralmente opostos à inclinação que a plataforma apresentava, para tentar nivelar a plataforma e garantir a tranquilidade e segurança do pessoal que estava a bordo; que tal medida surtiu o efeito desejado nivelando a plataforma; que quanto a se houve tempo dentro dos 17 minutos para análise dos efeitos deste nivelamento, informou que o processo de nivelamento estava em curso e não foi possível tomar uma atitude diferenciada neste instante; que a prioridade a se focar numa situação desta de emergência é a segurança da tripulação, por isto o trabalho de nivelamento; que as condições de resgate de salvação ficam maximizadas com a plataforma nivelada; que a operação das baleeiras, guindastes e helicópteros é prejudicada pelo não nivelamento da plataforma e dependendo do grau de adernamento pode até inviabilizar as referidas operações; e que quanto a afirmação de que após o evento "P-36", e considerando o duro golpe do pessoal da estabilidade e lastro, houve determinação da armadora para fechar as elipses de acesso a tanques e confinados após a realização dos trabalhos nesses locais, informou que sempre foi determinação manter fechadas as elipses, porque o pessoal do lastro é o último a fazer a vistoria do local e portanto o último a sair do local e após essas vistorias vêm fazendo o fechamento dessas elipses.

Em seu depoimento, Artur Cesar Hecht, técnico de operações, declarou que trabalhava na área de instrumentação e automação do sistema da plataforma como um todo e que o COPLAT não tinha senha pessoal exclusiva; que existiam três tipos de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL;



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
senhas, uma senha para o grupo de operadores, uma senha para o grupo de supervisores que dava acesso ao grupo de operadores e mais alguma coisa e a senha para o grupo de manutenção que dava acesso geral; e que existiam dois supervisores, o SUPROD, supervisor da produção e o SUFAC, supervisor de facilidades.

Em seu depoimento, Antonio Carlos Justi, engenheiro da Petrobras, declarou que na época do acidente estava cedido a INFRAERO ocupando a função de diretor de engenharia e que há 3 meses atrás retornou a Petrobras para o serviço de engenharia hoje ocupando a função de gerente de empreendimento das obras de Roncador; que em 1996 o engenheiro Nelson Moczydlower era superintendente de engenharia no centro de pesquisa da Petrobras (CENPES) e que antes o conheceu ocupando outras funções, tais como gerente de obras marítimas de "NAMORADO I", na década de 80; que Roncador foi descoberto pela Petrobras em outubro/96 e que entre final de 1996 e janeiro/1997 a Petrobras teve a idéia de converter a plataforma original "SPIRIT OF COLUMBUS" na plataforma "P-36" deslocando-a de Marlim Sul para Roncador; que o engenheiro Nelson saiu em princípio de 1997, provável em março ou abril e por motivo de aposentadoria, tendo ido trabalhar na empresa Marítima ocupando a função de diretor de negócios no desenvolvimento de novas oportunidades; que na Petrobras o engenheiro Nelson atuava como superintendente de engenharia básica no CENPES, coordenando vários projetos inclusive a "P-36", no nível de superintendente não tendo envolvimento técnico e que na Marítima também não tinha envolvimento técnico com a "P-36", tendo o depoente declarado que nunca discutiu assunto técnico sobre a "P-36" com o engenheiro Nelson, sendo que os assuntos técnicos ou contratuais sobre a "P-36" eram discutidos com o engenheiro Alberto Jesus Padilla Lizondo; que "change order" significa as alterações feitas no contrato para modificar condições e serviços previamente contratados sendo a profundidade aquela necessária para definir a alteração com exatidão; que o depoente não tem conhecimento se o engenheiro Nelson tratou de alguma "charger order" que envolvesse alterações técnicas referente a "P-36", sendo que todas as alterações

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PREZENTE BUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

contratuais eram discutidas com o engenheiro Alberto Padilla Lizondo e com o engenheiro Otoniel Silva Reis; que a Marítima era empresa contratada pela Petrobras para fornecimento da plataforma através de suas empresas PETRODEEP e PETROMEC; que a Petrobras afretava a plataforma através da BRASOIL e que a PETROMEC era encarregada de fazer a conversão para a qual contratou a AMEC e Noble Denton sendo que a Petrobras subarrendava a plataforma da BRASOIL; que a instalação dos tanques de drenagem de emergência (TDE) nas colunas de popa, BE e BB foi aceita por alguns técnicos do CENPES e do Serviço de Engenharia e que não sabe precisar quem exatamente fez tal aceitação e que na realidade não sabe precisar se houve tal proposta para aceitação; que sempre existe um sistema de dreno para receber águas oleosas e resíduos, com a finalidade de evitar que sejam jogadas no mar; que o sistema normalmente separa a água do óleo e reaproveita o óleo que volta para o processo; que existe ainda o sistema "vent" para eventual descarga de gases que são colhidos e levados para queimar no "flare"; que o processo de classificação e certificação passava pela PETROMEC daí seguia para Petrobras; e que o TDE foi instalado por ser previsto no projeto e que todo cuidado foi tomado para que bem funcione, devendo ser aprovado pela classificadora, e isto foi feito sem dúvida por parte de todos os envolvidos, inclusive pelas sociedades classificadoras.

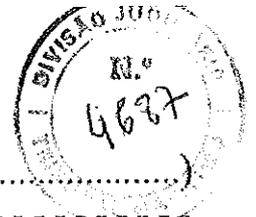
[Handwritten signature]

Em seu depoimento, Jordan Chachamovitz, engenheiro de produção, declarou que trabalhava junto a PETROMEC como coordenador de planejamento e custos, sendo funcionário da Marítima cedido a PETROMEC, estando subordinado ao engenheiro Otoniel e na sua ausência ao engenheiro Domingos D'Arco; que até meados de 1999 trabalhou na área interna gerando relatórios gerenciais para a PETROMEC, que eram encaminhados para a Petrobras; que os relatórios gerenciais citados eram emitidos mensalmente demonstrando as situações das várias interfaces, ou seja, engenharia, suprimento, construção e aspectos gerais; que qualquer modificação ao projeto deveria ser aprovada pela BRASOIL; que não teve nenhum envolvimento ou participação no

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSÉ CARLOS FILIPE DOS SANTOS
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS JURÍDICOS

[Handwritten signature]



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
assunto do TDE, por não ser da sua área de atuação; que em relação ao TDE a execução técnica seria da AMEC, o projeto básico da BRASOIL e que os desenhos listados e selecionados pela ABS iam para ela e depois para aprovação da BRASOIL; que o que sabe é que as "changer orders" eram discutidas em auto escalão que representavam grande preocupação da PETROMEC tendo em vista a magnitude das modificações; que tem conhecimento de comunicações entre a BRASOIL e a PETROMEC, sendo que o atraso nas aprovações causavam atrasos na entrada de recursos financeiros para dar andamento ao empreendimento; que no entendimento do depoente o HAZOP é uma exigência contratual da Petrobras; que o HAZOP era presidido por uma entidade externa independente; que os custos desse HAZOP foram suportados pela PETROMEC dentro daquilo que recebia da Petrobras; que a Petrobras mantinha uma equipe de engenharia em Londres, tendo em vista que ela tinha 15 dias de prazo para aprovar o empreendimento de engenharia; que não sabe se a Petrobras tinha obrigação contratual de manter um grupo em Quebec, pois teria que ler o contrato para saber, mas que realmente a Petrobras mantinha uma equipe de acompanhamento em Quebec; que o grupo era bastante significativo com líderes por disciplinas e a medida que a construção ia avançando ia recebendo pessoal da operação; que em relação as ordens de compra do empreendimento, a medida que as faturas chegavam eram aprovadas e encaminhadas a Marítima no Rio de Janeiro; e que não pode afirmar como era feito o fluxo de dinheiro entre as empresas, mas acredita que o dinheiro que ia para a AMEC vinha da PETROMEC.

Em seu depoimento, Gilberto Duque de Oliveira, técnico de operações, declarou que durante a ocorrência da trinca do "stability box" da "P-36", quando um sensor indica alagamento em um compartimento é necessário a ida ao local porque a indicação do alagamento pode ser falsa e precisa ser verificado a fonte do alagamento; que é possível haver relação da falta de água nas mangueiras de incêndio e a primeira explosão, porque as linhas de incêndio passavam na área da explosão e, portanto podem

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



ter interrompido essas linhas; que o fechamento da válvula da caixa de mar de popa BE implicaria no desligamento da bomba de incêndio daquela perna e tal fato prejudicaria o combate ao incêndio, porque a bomba de incêndio trabalha com captação de água do mar através da caixa de mar que se fechada interromperia a alimentação da bomba; que as aberturas para acesso ao tanque para arejar os caminhos para o "stability box" é um procedimento comum até mesmo porque o compartimento da "P-36" era novo com forte cheiro de tinta requerendo ventilação para entrar e que não sabe precisar se isto consta no manual de operações e acrescentou que este procedimento não é só usado pela Petrobras, também é utilizado no exterior, havendo concentração desfavorável de gás espera-se 24h para nova medição, no caso da Petrobras se houver uma medição desfavorável executa-se a ventilação do compartimento até apresentar medição favorável; que a pior situação de uma plataforma é o adernamento, deve-se procurar tirar a água do local que está sendo alagado, mas no caso como não se podia operar aquela perna tendo em vista a avarias nos equipamentos a única solução possível era compensar o bordo oposto; que a prioridade quando do adernamento da plataforma se é o salvamento de vidas ou salvamento físico da plataforma e sem dúvidas o salvamento de vidas; que dependendo do grau de adernamento a partir de um determinado grau não se pode operar com helicópteros e se o adernamento aumentar nem a baleeira pode ser operada; e que a tentativa de estabilização teve objetivo de salvar vidas e não salvar a estrutura da plataforma.

Em seu depoimento, Cid Valério, engenheiro, declarou que era o representante da Petrobras da operação da unidade "P-36" em Londres, tendo se deslocado nesta data para Quebec, permanecendo na mesma função até a saída da plataforma de Quebec; que o papel principal do depoente foi servir como assessor para esclarecimento de possíveis dúvidas sobre os requisitos da Petrobras em relação ao projeto quando solicitado e se familiarizar para preparar para a fase de operação, sendo que no Canadá, durante a fase de construção e montagem, a mesma coisa, já focando as ações para a operação da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

unidade; que a finalidade de equipe de operação era levar os requisitos da operação para o projeto; que no momento em que a equipe de operação assumiu suas funções o pacote específico para Marlim Sul já estava pronto, não tendo nenhuma participação da equipe de operação; que a mudança do local de Marlim Sul para Roncador foi decidida por um grupo de estudo que o depoente não sabe precisar quem compôs o grupo; que na fase de mudança para Roncador a equipe de operação forneceu as informações tais como custos operacionais, seqüências das necessidades de sistemas e etc para a nova situação de Roncador; que o depoente confirma que participou do grupo de HAZOP conforme fls. 2966 exibida ao depoente; que o depoente esclareceu que o HAZOP é uma ferramenta qualitativa de análise de riscos e dita considerações conduzidas por um líder experiente; que o HAZOP não é obrigatório, sendo uma prática aplicada pela projetista; que o depoente não pode afirmar se o relatório de HAZOP de fls. 3110 e seguinte é o relatório de HAZOP mas que analisando as fls dos autos confirma o formato é o que existe nos autos e que o HAZOP que ele participou não cobriam todos os desenhos não sabendo dizer se existiu outro HAZOP realizado pela projetista em relação a esse projeto; que não se lembra de ter assinado o relatório de HAZOP, lembra-se que existiu uma edição preliminar e não se lembrando da edição final do referido relatório; que lembra que foi entregue uma única cópia do HAZOP a Petrobras em Londres; que o HAZOP é constituído de pessoas convidadas em diversas disciplinas e como a projetista tinha experiência no mar do norte o depoente acredita que o motivo de ter sido convidado foi para levar a sua experiência de operação no Brasil; que o depoente lembra que os documentos de fls. 3135, 3136, 3137 a ele exibidos são partes do HAZOP lembrando do assunto que foi tratado; que a observação feita à mão nas fls. 3136 e 3137 são informações posteriores a data do HAZOP, internas das projetistas; que as fls. 3136 e 3137 se referem aos sistemas de drenos fechados e a um vaso de estocagem de drenos; que nas fls. 3137 o depoente observa analisando referida folha que se tratam de quatro considerações sobre possíveis alternativas; que como o HAZOP não é mandatório a

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PAIXÃO GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4690
10/10

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
projetista pode seguir ou não as alternativas; que não pode relacionar essas folhas ao TDE, pois existiam outros tanques, e confirma que é um tanque da coluna de popa/BB; que nas fls. 3136 e 3137 "process" significa encaminhada a disciplina de processo da projetista e BRASOIL significa que esta ação foi dada conhecimento a BRASOIL; que "respond by" significa até que data deve ser dada a resposta pela projetista ao responsável pela disciplina de segurança da própria projetista; que houve um requisito da Petrobras para disponibilizar um tanque para estocagem de dreno com 20% a mais do que o maior vaso de processo da unidade, entendo que o tanque de estocagem não é um vaso de processo; que, conforme visto anteriormente, no HAZOP não tinha sido reengenheirado pela projetista com a solução a ser dada para atender este requisito; que no entendimento do depoente após o término do HAZOP esta questão foi tratada internamente e decidido pela projetista a configuração usando os tanques da coluna de popa como tanques de estocagem de drenos; que este tanque, mesmo não sendo um tanque de processo, foi estudado pela equipe de operação da qual fazia parte o depoente; que o tanque de estocagem de drenos era um equipamento para ser usado somente em duas situações, de acordo com as informações da projetista, a primeira em manutenção da planta de processos e a segunda em caso de parada de emergência, sendo que nos dois casos pressupõe-se a interrupção total da planta; que no canteiro de obras, no caso o estaleiro, o sistema não é testado com hidrocarbonetos, o que se faz é seguir uma seqüência de teste que permite concluir que o sistema esta funcionando conforme o concebido, isto é o que se chama teste a frio; que participou da comissão de sindicância da Petrobras para investigar as causas do acidente e esta comissão teve acesso aos documentos disponíveis sobre o empreendimento; que não viu nenhum documento de aceitação de testes quando fez parte da comissão; que os documentos não examinados foram aqueles que se perderam com o afundamento da plataforma; que o depoente não conhece o engenheiro Nelson Moczydlower; que não lembra em momento algum de ter sido citado o nome do engenheiro Nelson Moczydlower durante as investigações da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

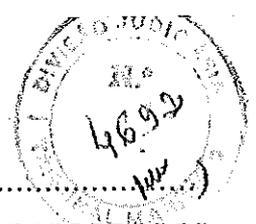
95 JOSE CARLOS FERNANDES DE ALMEIDA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

sindicância instalada pela Petrobras em relação assuntos financeiros, administrativos ou técnicos da "P-36"; que o depoente soube durante as investigações pelas pessoas que as conduziam que o fluido no interior do TDE era uma mistura de água com retorno de coletas de dreno, águas de chuva e outros, não sabendo, precisar claramente todos os fluidos, e que está repetindo o que ouviu; que pela descrição que lhe foi dada conhecer era um líquido "morto", entendendo-se como morto, sem presença de gás; que a presença de óleo na mistura não significa necessariamente a presença de gás; que segundo o fluxograma do sistema de drenagem não era previsto o retorno para o tanque dessa mistura anteriormente citada; que não havia obrigatoriedade da Petrobras indicar algum dos seus funcionários para o grupo do HAZOP, o depoente foi indicado a título de colaboração para levar sua experiência de operação no Brasil; que o HAZOP foi requerido pela AMEC como prática deles; que o HAZOP parou exatamente no desenho anterior ao desenho do TDE, tendo em vista que aquele desenho anterior era último desenho disponível para equipe que estava executando o HAZOP; que em relação às quatro alternativas de fls. 3137 foi selecionada a aquela que usou os tanques da coluna de popa e que as quatro opções eram, conforme observado pelo depoente em fls. 3137, enviar diretamente para o FSO ("Float Storage Offloading"), mandar para os tanques das colunas de popa, instalar um novo vaso de drenagem grande o suficiente ou enviar para os tanques de estocagem de graneis nas colunas de proa; que quem escolheu a alternativa de colocar o TDE nas colunas de popa, utilizando-se dos antigos tanques de lama/base/óleo ("base oil tank") foi a projetista AMEC, acreditando o depoente que foi através da disciplina de processos; que a escolha do posicionamento do TDE foi em função do requisito da Petrobras de ter um tanque com capacidade 20% maior do que o maior vaso de processo; que o TDE tem a finalidade de receber em emergência ou em manutenção a drenagem dos vasos de processos e a existência dessas duas situações não implica, necessariamente na drenagem para o tanque; que o depoente com sua experiência não viu nada de excepcional na colocação dos TDE nas colunas; que durante

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

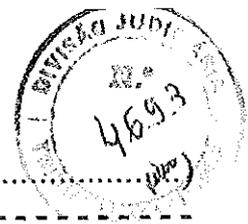


(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

as investigações da qual o depoente fez parte os técnicos não encontraram nenhum inconveniente na colocação dos TDE nas colunas de popa; que a decisão gerencial da Petrobras no relatório da comissão de sindicância de fls. 1272 que diz que a decisão gerencial de não utilização nos projetos futuros, de tanques ou vasos no interior de colunas ou submarinos estejam interligados ao processo foi analisada pelo depoente que esclareceu que isto foi uma decisão gerencial e não técnica, uma vez que não existiam evidências técnicas que desaconselhassem este uso; que existem outras unidades da Petrobras que usam tanques interligados ao processo, existem unidades no Mar do Norte que usam as colunas da plataforma para armazenagem de petróleo; que existem navios que usam a sua flutuabilidade para armazenagem de petróleo com uma planta de processos em cima; que a Petrobras fundamentalmente se baseia na decisão técnica e que quando lança mão da decisão gerencial, o faz no sentido de exceder o requisito técnico; que quem determina a classificação das áreas quanto ao risco é a própria projetista AMEC, baseada nas normas incluídas nos requisitos de projeto, que submete a classificadora/certificadora para cancelar que está de acordo com os requisitos da classificadora/certificadora; que dentro da coluna onde ficava os TDE havia uma classificação de área de risco com a definição de uma esfera de 3m de raio centrada num determinado ponto que o depoente não sabe precisar, podendo ser um flange, uma válvula; que não sabe informar qual a hierarquia da classificação; que a primeira explosão mecânica se deu pelo alinhamento do TDE de BE com a planta em operação, tendo em vista que o TDE foi concebido para ser somente utilizado naquelas duas condições anteriormente citadas, ou seja, manutenção e parada em emergência, com a planta fora de operação, esta é a concepção central do sistema; que em relação ao naufrágio o escopo da investigação foi só até o ponto do abandono da unidade, daí para frente não foi mais parte do escopo da investigação.

Em seu depoimento, Carlos José do Nascimento Travassos, técnico em inspeção de equipamentos e instalação, declarou que o sensor indica que há um

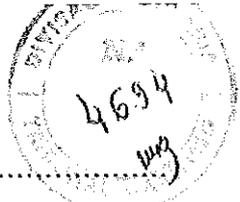
REPÚBLICA FEDERAL DO BRASIL
JOSÉ CARLOS NASCIMENTO TRAVASSOS
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARREIRAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
alagamento e que deve ir alguém ao local para verificar a extensão do alagamento; que fisicamente o acesso ao local onde se encontrava a trinca do "stability box" passa por uma abertura elíptica da coluna acessa um tanque e a partir daí passa entre as hastilhas e cavernas e pelos furos de alívio até chegar a abertura do "stability box" que é fechada com parafusos, sendo que o caminho é bastante difícil e que não vê possibilidade de utilizar aparelho autônomo; que devido a dificuldade levava de 10 a 15 minutos para percorrer uma distância aproximadamente de 20 metros; que a abertura das elipses dos tanques para arejar é uma prática comum e continua sendo utilizada e também aplicada em navios, mesmo depois do acidente da "P-36"; e que não estava a bordo durante o acidente, mas que na emergência quem seria o responsável por coordenar as ações seria o GEPLAT, cabendo a ele o poder de mando.

Em seu depoimento, Carlos Alberto Sampaio, operador I, declarou que faltou água nas mangueiras de incêndio por ocasião do incêndio provavelmente por rompimento das linhas de água salgada devido a primeira explosão; que estava na sala de operações durante o acidente junto com Cláudio Marinho, que estava em serviço e permaneceu na sala de operações juntamente com Cláudio Marinho; que tendo o sinistro ocorrido em popa a BE o funcionário Juarez foi por proa BE até a metade do "Pontoon" não conseguindo prosseguir, pois tentou abrir uma porta estanque e verificou que estava tudo alagado; que ouviu o Cláudio Marinho solicitar apoio externo de "Fire Fighting"; que embora estivesse envolvido com suas operações observou o Cláudio Marinho tomar várias atitudes em frente a tela de seu computador, não sabe especificar quais foram elas; que tem conhecimento de acidentes em acesso de áreas confinadas como "stability box" devido às dificuldades respiratórias, que tem relatos desse tipo de acidentes em outras plataformas e que ocasionaram desde o simples passar mal até o óbito do acidentado; que o acesso ao tanque de lastro por ser todo compartimentado é difícil só se passa engatinhando, pois o espaço é muito pequeno não tendo condições de se carregar um aparelho autônomo de ar e que normalmente o arejamento é feito por abertura do



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
espaço ou por ventilação forçada; e que os operadores e funcionários da "P-36" nas suas atribuições, quando necessário entrar nas áreas confinadas recebem treinamento e adestramento, e que não sabe exatamente a periodicidade, mas que acredita ser anual ou bianual.

Em seu depoimento, José Cesar Martins Pacheco, engenheiro, declarou que desconhece qualquer participação do engenheiro Dr. Nelson Moczydlower, tanto financeira e tecnicamente na transformação do empreendimento da "P-36"; que a Petrobras fazia a fiscalização por SPOT (por amostragem), tendo em vista que só o depoente era sozinho na atividade de fabricação por parte da Petrobras mas a PETROMEC e as entidades certificadoras ABS e RINA faziam a inspeção 100%; que na fase de obras da plataforma em Quebec a Petrobras 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 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 o sistema de drenagem de emergência da planta foi testado em Quebec, não tendo sido presenciado pelo depoente; que o primeiro óleo ocorreu antes da entrega oficial da plataforma conduzido pelo pessoal da PETROMEC mas operada pelo pessoal da Petrobras; e que acredita que os operadores da Petrobras estavam prontos para conduzir a "P-36", ou seja, estavam aptos para operar a plataforma; que a plataforma foi entregue absolutamente pronta e testada, não constando nenhuma pendência; e 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.

Em seu depoimento, Henídio Queiroz Jorge, engenheiro, declarou que foi chefe do grupo de fiscalização no estaleiro Davie; que como coordenador do grupo era interlocutor da Petrobras com a PETROMEC em Londres, que não havia orientação a

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MARINHO GUIMARÃES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

ser dada a PETROMEC, existia um contrato a ser cumprido e o depoente tinha a função de verificar o cumprimento deste contrato; que quanto à decisão da instalação do TDE pelo que consta ao depoente foi tomada ao longo do desenvolvimento do projeto pela AMEC em Londres não sabendo precisar quando; que as decisões dadas pela AMEC ao projeto não eram submetidas à Petrobras a não ser se fugisse das especificações, aí sim a Petrobras deveria ser consultada; que nem na especificação original e nem na revisada não existia previsão do TDE na coluna; que a decisão sobre o posicionamento do TDE foi da AMEC e que a Petrobras tinha conhecimento desta decisão, esclareceu que esta decisão foi exclusivamente da AMEC, não sendo atribuição de ninguém da Petrobras na definição do projeto, não sendo também atribuição do depoente e do seu grupo tal decisão, entretanto a não manifestação da Petrobras sobre o assunto significou uma aprovação tácita do TDE na coluna; que foram realizadas uma série de reuniões denominadas HAZOP (análise de riscos) e que o relatório, exibido a testemunha, constante nos autos de fls. 2966 e seguinte, as reuniões ocorreram entre 9 de junho a 10 de julho de 1997; que a "change order" é o nome dado a um documento que solicita uma alteração de alguma coisa já contratada, ou seja, a alteração da especificação do contrato; que a "change order" percorre o caminho normal não havendo nenhum tipo de abreviamento; que para fazer o HAZOP, que é uma análise de riscos, a projetista contrata um consultor externo e independente e que a Petrobras não tinha nenhuma responsabilidade e comando sobre essa análise de risco; que como contribuição, o depoente solicitou ao engenheiro Cid Valério que fizesse parte do grupo de HAZOP, levando sua experiência operacional; que não sabe informar se o HAZOP abrangeu todo o projeto; que desconhece qualquer participação do engenheiro Nelson Moczydlower no empreendimento da "P-36"; e que participou da entrega final da "P-36" no Brasil e que as partes contratantes eram a BRASOIL e a PETROMEC.

Em seu depoimento, Domingos D'Arco, engenheiro mecânico, declarou que durante o empreendimento da "P-36" o depoente era consultor da PETROMEC, sem

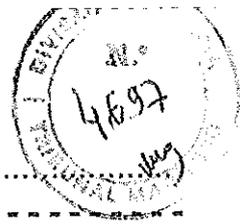
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

vínculo empregatício estando diretamente subordinado ao engenheiro Otoniel Reis; que o depoente não participou de nenhuma deliberação que envolvesse os tanques de drenagem de emergência (TDE); que a fls. 2975 contém quatro alternativas de solução para o caso de precisar drenar em emergência o vaso do processo e que a fls. 3137 fala do mesmo assunto e é parte do HAZOP; que o depoente não analisou a fls. 2975, não sabendo se trata de um memorando ou do relatório do HAZOP, e que não tem capacidade técnica para analisá-la; que durante o acidente todos os documentos, inclusive o relatório do HAZOP, estavam na plataforma, pois esta estava ainda em fase de comissionamento; que o engenheiro Nelson Moczydlower não teve nenhum envolvimento técnico ou administrativo ou financeiro com o empreendimento da "P-36"; que as "change order" foram originadas por solicitação da BRASOIL para atender modificações no projeto; que o depoente lembra que a primeira grande alteração foi a mudança do projeto em função da mudança das características do óleo do poço de Marlim Sul para o poço de Roncador, cada modificação gerava uma "change order" que passava inicialmente pelo pessoal da BRASOIL, AMEC/PETROMEC para desenvolvimento técnico da modificação; que todas essas modificações passavam pelo processo técnico completo inclusive pela classificadora/certificadora; que para o grupo de HAZOP foi chamada uma pessoa de fora para ser o presidente e o grupo analisa todas as situações de risco que podem ocorrer em todas as linhas de todos os fluxogramas do processo; que HAZOP é um procedimento normal de engenharia, na área de "offshore" não existe projeto sem HAZOP; que o HAZOP foi executado no tempo necessário não tendo sido abreviado, ao contrário para o depoente tomou até bastante tempo; que o documento de fls. 2058 exibido ao depoente ("design philosophy") não passava por ele por ser eminentemente técnico e emitido pela AMEC em relação a cada sistema para aprovação da BRASOIL; que o "design philosophy" é um preâmbulo da descrição de um sistema pelo engenheiro projetista da AMEC; que todas as documentações produzidas pela AMEC/Noble Denton tinham como base a especificação técnica e desenhos

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

fornecidos pela BRASOIL; que no início do projeto foi combinado que todo documento que AMEC emitisse seria enviado para a PETROMEC com cópia para BRASOIL e para outras partes intervenientes; que a BRASOIL tinha 14 dias para comentar o documento e se não o fizesse neste prazo o documento era considerado aprovado; que a alteração de destinação do tanque de lama para tanque de drenagem de emergência foi feita durante a fase de desenvolvimento do projeto, em Londres na fase de detalhamento; e que não sabe informar porque ocorreu a primeira explosão mecânica do TDE.

Em seu depoimento, Carlos Alberto Castro Nunes Galvão, químico industrial, declarou que foi contratado pela Marítima para o empreendimento da "P-36" e tendo ido direto para Londres, quando voltou de Londres permaneceu mais um ano na Marítima no Rio de Janeiro a partir daí passou a trabalhar no estaleiro Mauá-Jurong; que foi chamado para a Marítima pelo diretor-engenheiro Alberto Jesus Padilla Lizondo; que permaneceu em Londres por um ano, de abril de 97 ao 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, sendo o depoente um elo de ligação entre a AMEC e a BRASOIL, esta ligação era feita através de um formulário chamado "Technical Query Form"; que o depoente lembra que existiram aproximadamente cerca de 800 "Tecnichal 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 Petrobras e esta fazia comentários através dos TQF, sendo que este

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PRATTELLI GALVÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

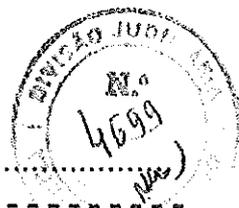
4698
10/3

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
documento TQF poderia ser gerado tanto pela Petrobras como pela AMEC; que a Petrobras 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 Petrobras 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 objetivo da RINA e ABS era adequar a construção da plataforma às normas internacionais de qualidade e segurança aplicáveis a plataforma; que no estudo do HAZOP, o TDE era chamado "Drain Storage Tank" e acredita o depoente que foi chamado de emergência pela Petrobras, 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 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL QUEIROZ
DIRETOR
DIREÇÃO DE SERVIÇOS CARTEIRAS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

atmosférico pode receber a descarga da bomba até 10 bar, estando o “vent” aberto, não havendo nenhum problema; que 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 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 pelo tempo decorrido entre o término de estudo do HAZOP e a saída do depoente de Londres, acredita que o HAZOP e o TDE tenham sido concluídos; 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 não lembra se as certificadoras participaram das reuniões do HAZOP mas lembra que os questionamentos do HAZOP eram submetidos ou dado o conhecimento a elas; que o HAZOP só termina quando todas as áreas da plataforma foram discutidas, ou melhor, mapeadas; 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 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”; 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 referência 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 perguntado se não parece ao depoente ter havido falha no HAZOP e das partes envolvidas, AMEC, Petrobras, Marítima e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PIMENTA QUEIROZ
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARICIAIS

4700

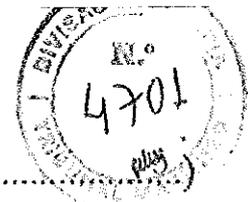
(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

sociedades classificadoras / certificadoras ao não melhor avaliar a natureza e função dos TDE e sua pública e notória ligação com a planta de processo, e nesse diapasão não mereceria a área uma classificação como risco agravado, respondeu que esta prática é aceita mundialmente, sabe-se da existência de outras plataformas que tem tanques de drenagem nessas mesmas situações, esse tanque 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.; 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 "vent"; que em relação a segunda explosão tem notícia que ao abrir a escotilha foi dado passagem para uma nuvem de gás branca que ao passar para o piso superior provavelmente, supõe 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; e que uma linha flangeada ou raqueteada não dá passagem para o gás.

Em seu depoimento, Aglairtom Pereira de Melo, engenheiro químico, declarou que o depoente trabalha no CENPES (Centro de Pesquisas da Petrobras) na gerência de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL CUSMIO
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....

engenharia básica e é engenheiro de processos, funcionário da Petrobras; que a Petrobras ao adquirir a "P-36" enviou conjunto de documentos que representava a filosofia operacional da empresa; que esses documentos consistiam de folha de dados, especificação técnica e fluxograma de engenharia; que o CENPES não participou do projeto e durante desenvolvimento desse projeto pela Noble Denton/AMEC, quando qualquer pessoa da equipe da Petrobras, em Londres, tinha qualquer dúvida sobre qualquer assunto era enviado para os técnicos da Petrobras 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 Petrobras, a comissão solicitou para o depoente e mais alguns técnicos da Petrobras 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 prática que a Petrobras adote normalmente; que normalmente temos um vaso bem menor para fazer a drenagem dos equipamentos; que 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; que daí para frente o depoente não sabe qual a solução dada, vindo a saber posteriormente sobre a existência do TDE; que a análise de projeto depois do acidente mostrou que foram colocados 2 tanques muito grandes que poderiam drenar toda a plataforma, sendo que a linha de drenagem era a mesma de esgotamento; que o projeto normalmente tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar mais segurança; que 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; que 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS JURÍDICOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

ou da elevação do nível atuando na válvulas SDV ("Shut Down Valve"); 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 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; 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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA RIBEIRO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARIÓTIPIAIS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

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 não é de operação, na Petrobras 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 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 10 bar; que para ter uma pressão de 10 bar em uma coluna de água ela teria que ter 100 m de altura; que quando fez o cálculo uma das premissas era que a bomba de recalque estivesse funcionando; 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, se lembra apenas que era superior a 10 bar; 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 que 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

4704

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

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 os 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, 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 Petrobras nunca usou os tanques do tipo TDE, não é cultura da Petrobras 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 30 m³; que para a "P-36" o volume necessário para drenagem era de

JOSE CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4705
mm

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

30 m³ segundo cálculos do depoente; que não sabe informar porque tendo informado que eram necessários 30 m³ porque foram utilizados dois tanques de 450 m³ 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 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; tendo sido 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; que, se o equipamento estivesse em operação com o "vent" obstruído, seria inadequado o raqueteamento; que tem conhecimento que a API RP14C aplica-se somente a vasos de pressão, 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 Petrobras; que confirma a necessidade de estudo de risco mesmo não tendo lido o estudo do HAZOP da "P-36"; que confirma suas declarações anteriores que desconhecia a existência de um sensor diferencial de pressão junto ao abafador, mesmo desconhecendo a existência ou não de sensor diferencial de pressão junto ao abafador, esclareceu que quando for detectado um problema de entupimento no abafador de chama, não significa que o problema de entupimento fosse ocasionado por

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
problemas no TDE, tendo em vista que vários equipamentos usam o mesmo sistema de "vent"; que tem conhecimento das conclusões da comissão da Petrobras 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 Petrobras; que a filosofia de TDE não faz parte da cultura de projeto da Petrobras, mesmo após o acidente e pelo que o depoente sabe nos seus 18 anos de Petrobras, 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; 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.

Em alegações finais a D. Procuradoria manifestou-se sobre a preliminar de ilegitimidade passiva "ad causam" suscitada pela defesa da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., alegando que a defesa levanta preliminar simplesmente nomeando-a como "correção do nome da representada de Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. para PETROMEC Inc.", empresa esta não sediada em nosso país, entendendo que o pedido de troca de nome do representado nada mais é do que um pedido de absolvição sumária do representado indicado na representação; que, em verdade, essa manobra da defesa é a conhecida "ilegitimidade passiva ad causam" e se o Tribunal Marítimo trocar o nome do representado, conforme pedido pela defesa, estará reconhecendo a ilegitimidade passiva do representado; que é fácil visualizar a manobra da defesa ao tentar corrigir o nome do representado trocando-o por outro de personalidade diferente, tratando-se de um disfarçado pedido de absolvição sumária, sob forma de uma preliminar de ilegitimidade passiva travestida de uma questão de ordem; e que a representada, Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., manifestou-se até a presente fase dos autos em seu nome, não tomando as medidas processuais cabíveis para o conhecimento, pelo Juiz-Relator e pelo

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

4707

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Colegiado do Tribunal, quanto à preliminar suscitada, assim requerendo que a presente preliminar seja indeferida por esse Juízo, eis que totalmente descabida.

Quanto ao mérito, a D. Procuradoria fez uma síntese dos fatos que precederam os acidentes, provando a responsabilidade solidária da Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., alegando, em resumo, que a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, controladora majoritária da Petrobras Internacional S.A. – BRASPETRO, por sua vez controladora integral da BRASPETRO Oil Service Company – BRASOIL, assinou, em 6 de novembro de 1996, contrato denominado “Memorandum of Agreement” com a empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., tendo como finalidade realizar transformações da plataforma “SPIRIT OF COLUMBUS”, a serem executadas dentro das especificações estabelecidas pela Petrobras, visando colocá-la para operar, como plataforma de produção, no Campo Marlim Sul, na Bacia de Campos, havendo, posteriormente, mudança de destino para o Campo de Roncador, com características diferentes, razão pela qual a especificação original deveria sofrer novas alterações; que a Marítima, diretamente, ou em razão do contrato mencionado e das necessidades advindas deste, criou, então, companhias por ela organizadas e controladas, dentre elas duas empresas subsidiárias no exterior, a PETROMECC Inc., sob as leis da “British Virgin Islands” e a PETRODEEP Inc., sob as leis das Ilhas Cayman, a fim de adquirir título para transferir a posse e propriedade da plataforma para a BRASOIL e convertê-la em unidade de produção de acordo com as especificações estabelecidas pela Petrobras, conforme atesta a defesa da própria Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., às fls. 2456 dos autos, restando, portanto, provado que as partes contratuais geradoras do ajuste para aquisição e transformação da plataforma “SPIRIT OF COLUMBUS” foram Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., ambas empresas nacionais, as quais, por razões comerciais, através de suas subsidiárias internacionais, algumas criadas para tal fim, deram prosseguimento as ações que deveriam ser desenvolvidas para que a plataforma, em aquisição e alteração, atendesse a

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

112 JOSÉ CARLOS PAVANELLO GUSMÃO

DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

4708
VF

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

todas as exigências da Petrobras; que as especificações apresentadas pela Petrobras como parte do contrato celebrado com a Marítima, que por sua subsidiária contratou a empresa AMEC, foi objeto de estudo de um grupo de trabalho, em 1997, em Londres, constando dentre os participantes representantes da Petrobras/BRASOIL, o Sr. Cid Valério e da Marítima/PETROMEC, o Sr. Carlos Galvão; que o documento "Design Philosophy – Drains System", de autoria da AMEC, fls. 2057 a 2067, apresenta o estudo de quais são os drenos na nova planta de processo, inclusive especifica a reutilização dos tanques, então denominados "base oil tank", localizados na coluna de ré, solicitando aos demais participantes do projeto a confirmação ou não da classificação desta nova utilização dos tanques como área de risco, sendo que a reutilização desses tanques, para finalidade diferente da qual fora projetado, exigia outras investigações, dentre as quais a da introdução de hidrocarbonetos em uma área, até então, não considerada de risco; que a Petrobras, corroborando as decisões tomadas pelo grupo em relação ao mencionado estudo, o integra, através de diversos itens a sua especificação técnica geral, anexando-o ao contrato das diversas partes; e que, após avaliação do estudo em questão pelas demais partes envolvidas, a AMEC (contratada da Marítima) emitiu dois documentos ("Action" 493 e "Action" 523) onde existe referência aos Tanques de Dreno Fechados ("Close Drains System"), em razão da mudança proposta é evidenciada a necessidade de receber a drenagem de qualquer tanque de drenos do sistema e que o tanque, inicialmente previsto, não era grande o suficiente para receber a quantidade estimada de volume de drenos, sendo apresentadas várias alternativas, tendo sido escolhida a prevista na "Action" 523, que previa usar os tanques "base oil tanks", situados nas colunas de ré, e calculados para uma pressão de projeto de uma atmosfera.

Quando à dinâmica do acidente, a D. Procuradoria sustenta, em resumo, que após examinar exaustivamente as provas produzidas na fase inquisitorial e em especial os argumentos e fartas provas trazidas aos autos pelas defesas dos acusados já na fase de provas, inclusive a testemunhal perante esse Tribunal Marítimo, mantém sua posição

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

113

JOSÉ CARLOS PUENTE GALVÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

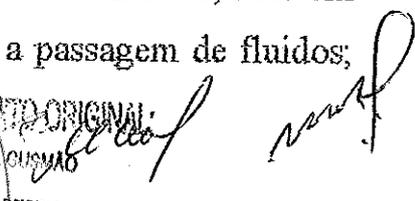
4709

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

quanto à concordância com os relatórios produzidos pelas comissões, quer da Petrobras quer da ANP/DPC, além das determinadas no laudo pericial; que a análise das causas do acidente, efetuadas pelos peritos e técnicos da ANP/DPC, permitiu identificar o evento crítico como sendo a "operação de esgotamento de água do tanque de drenagem de emergência da coluna de BB, iniciada na noite de 14 de março de 2001, sendo que a água contaminada com resíduos oleosos presentes no tanque seria bombeada para o manifolde ("header") de produção da plataforma, que recebe o fluxo de petróleo e gás natural provenientes dos poços produtores e deste local, juntamente com a produção de hidrocarbonetos, escoaria para a planta de processo, entretanto, devido a dificuldades operacionais para a partida da bomba de esgotamento desse tanque e devido a falha na válvula de admissão do outro tanque, que embora fechada permitia a passagem de 20% da mistura, deu entrada no outro tanque (popa BE) e a partida da bomba somente depois de 54 minutos fez diminuir o fluxo reverso de hidrocarbonetos e a mistura oleosa bombeada passou a entrar no tanque de popa BE, a pressurização contínua deste tanque levou ao seu rompimento mecânico cerca de 2h após o início da operação de esgotamento do outro tanque, caracterizando este evento como a primeira explosão; que os fluidos do tanque rompido e das linhas e demais equipamentos também danificados passaram a ocupar o compartimento do quarto nível da coluna, havendo escapamento de gás para os conveses superiores através de aberturas nesse compartimento e por linhas de suspiro e ventilação rompidas, cerca de 20 minutos após o rompimento do tanque, ocorreu o evento conhecido como segunda explosão, a química, quando foram vitimadas onze pessoas da brigada de incêndio; que o alagamento da coluna decorreu do colapso mecânico do TDE de popa BE, seguido imediatamente pelo rompimento da linha de recalque de água salgada que passava pelo quarto nível; que a migração da água para a parte inferior da coluna ocorreu quando a água no compartimento do quarto nível atingiu os "dampers" do sistema de ventilação que deveriam fechar automaticamente, mas em razão da falha de funcionamento de seus atuadores, permitiram a passagem de fluidos;

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA CUSMÃO
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CATEGÓRICOS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

que o adernamento da plataforma foi em decorrência da quantidade de líquido no interior da coluna e em parte do flutuador, intensificado com a progressão da água para o tanque de lastro da coluna de popa BE e para a caixa de estabilidade contígua, sendo que estes espaços foram inundados porque as elipses de acesso aos mesmos haviam sido deixadas abertas, desde o dia anterior ao acidente, para possibilitar a inspeção do reparo de trincas, demonstrando o desconhecimento de regras de segurança da navegação e a falta de mentalidade marítima da Petrobras com relação às atividades marítimas nas plataformas; que a fim de compensar a inclinação da plataforma foi admitida água no tanque de lastro situado no lado diametralmente oposto à coluna avariada, acelerando o aumento indesejável do calado da plataforma e caracterizou erro de manobra dos operadores; que foram vários os erros dos representados quanto a procedimentos regulamentares de operação e manutenção, destacando-se a não observância de estanqueidade e compartimentagem em áreas críticas para a preservação da estabilidade da unidade e a ineficácia das ações para conter o alagamento ou efetuar o desalagamento antes da plataforma ser inteiramente abandonada; que a explosão mecânica foi conseqüência do raqueteamento da canalização de admissão da bomba de esgoto do tanque de BE, do raqueteamento do suspiro deste tanque, da ligação com o "header" de produção e da ligação da bomba de esgoto do tanque de BB por quase uma hora; que, em conseqüência dessas diversas manobras sucessivas, houve a entrada da mistura contendo água, hidrocarbonetos e gases no tanque de BE, através de vazamento pela sua válvula de admissão que estava dando passagem, quer por fechamento inadequado quer por falha mecânica, perfeitamente apurada por engenheiros do Centro de Pesquisas da Petrobras (CENPES), dentre eles o Dr. Aglairton Pereira de Melo (depoimento de fls. 3839 a 3843), cujo estudo conjunto com mais alguns outros técnicos do CENPES pelo método científico da simulação, foi contrário aos interesses da Petrobras que, simplesmente, o descartou; que o tanque que deveria funcionar em uma pressão próxima da atmosférica, foi submetido a uma pressão maior do que 10 kg/cm², excedendo à

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

115

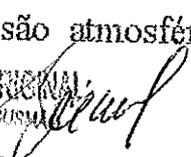
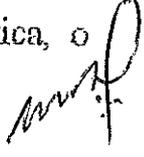
JOSÉ CARLOS NEVES DE OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4711

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

resistência de projeto de seus componentes e causando a explosão mecânica, causando o rompimento da canalização de água salgada da coluna, começando, então, o processo de alagamento da plataforma; que a ruptura do TDE de BE permitiu a liberação de grande quantidade dos gases contidos no tanque, com rápida dispersão através das estruturas e compartimentos adjacentes dentro da coluna, inevitavelmente danificados em razão do impacto da explosão, havendo detecção de gases por inúmeros sensores situados na planta de processo, em diversos ambientes acima da área sinistrada, o que ficou comprovado pelo laudo de investigação da Petrobras, pelo relatório ANP/DPC e pelos depoimentos das testemunhas; que, segundo depoimento do engenheiro Aglairton Pereira de Melo (fls. 3839 a 3843), não é cultura da Petrobras usar tanques do tipo TDE, sendo que a "P-36" só tinha um vaso de drenagem de 20 m³, que não atenderia às necessidades da unidade, pois esta precisaria, em razão das transformações em suas características de projeto, de um vaso de 30 m³; que a comissão da Petrobras, formada após o acidente, solicitou ao engenheiro Aglairton e mais alguns técnicos da Petrobras que determinassem, por simulação, qual a abertura da válvula que seria necessária para atingir a pressão de ruptura do tanque; que, pelo depoimento do engenheiro Aglairton, a análise do projeto solicitado pela Petrobras, mostrou que foram colocados dois tanques muito grandes, que poderiam drenar toda a plataforma, sendo que a linha de drenagem era a mesma de esgotamento, sendo que o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, sendo uma delas o estudo do HAZOP, onde se simula várias situações de falhas, e como o TDE tem ligação com a linha de óleo vivo, havendo falha na válvula de admissão poderia aumentar o volume de líquido no vaso e aumentar a pressão do vaso, por isso deveria ter uma chave de pressão muito alta (PSHH) e uma chave de nível muito alto (LSHH), que ao detectarem pressão alta ou nível alto, interromperiam a causa atuando na válvula SDV (Shut Down Valve), embora o TDE tivesse um "vent", portanto trabalhava com pressão atmosférica, o

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CATEGORIAIS

4712

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

referido "vent" poderia entupir, daí elevando a pressão do tanque (mas na realidade o "vent" foi totalmente fechado, conforme amplamente provado nos autos), sendo que uma das salvaguardas é o uso de um disco de ruptura em outro lugar, na linha do "vent"; que se rompe pela pressão elevada criando nova saída para a atmosfera; que, pelos cálculos do engenheiro Aglairton, a válvula teria uma abertura de cerca de 20%, durante o tempo de 55 minutos, para que o TDE atingisse a pressão de ruptura e que, apesar da não introdução das salvaguardas adicionais citadas anteriormente, se o "vent" tivesse sido flangeado e a admissão do tanque também tivesse sido flangeada, não ocorreria o acidente, e se a admissão do tanque fosse flangeada a vazão para o interior do tanque seria nenhuma, sendo que a válvula que estava dando passagem era uma válvula de esfera e que é possível que uma válvula de esfera indique um grau de fechamento e na realidade o fechamento seja outro; que, ainda pelo depoimento do engenheiro Aglairton, a norma API RP 14C pede que tenham duas salvaguardas para essa situação de pressurização, sendo que no caso do TDE só existiu o "vent", portanto faltando uma segunda salvaguarda e que quando se faz o raqueteamento desse tipo, o equipamento está fora de operação, sendo no caso em questão inadequado o raqueteamento, esclarecendo que na realidade um tanque que tenha uma fonte que possa pressurizá-lo deve ser tratado como um vaso de pressão; e que, do depoimento do engenheiro Aglairton, prestado em Juízo, são extraídas provas cabais de que houve erro de projeto de responsabilidade solidária da Petrobras e da Marítima, além dos erros operacionais dos responsáveis pela operação da "P-36" quando do acidente.

Outros fatores importantes que determinaram o acidente, comprovados após a fase instrutória perante o Tribunal Marítimo, corroborados pela análise do Relatório ANP/DPC foram os seguintes:

1. Presença freqüente de água contaminada com resíduos oleosos nos tanques de drenagem de emergência (TDE) -- o armazenamento dessa grande quantidade de água contaminada nos TDE, durante quase todo o período em que a "P-36" esteve em

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

117 JOSE CARLOS PIMENTEL DE OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓRIAS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
produção, contrariava o manual de operações da planta de processo da plataforma, sendo que este tanque, segundo o manual, em condição normal de operação, permaneceriam isolados, somente deveriam ser utilizados em casos de esgotamento de emergência de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situações de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção para seu interior. A este procedimento incorreto somaram-se outras deficiências regulamentares de operação e manutenção, ou sejam, erros sistemáticos na sondagem volumétrica manual e inoperância dos indicadores de nível dos TDE e entupimento do vaso de dreno aberto, que recebe a água que escoa pelas bandejas dos equipamentos da plataforma.

2. Negligência quanto a manutenção do TDE de popa BE – consubstanciada na retirada de bordo da bomba do TDE de BE para reparos, tendo sido registrada a suspeita de avarias na caixa de engrenagem da bomba em 31 de janeiro de 2001, só foi retirada para reparo em 10 para 11 de fevereiro de 2001, tendo seus flanges raqueteados, sem que houvesse o obrigatório registro no livro de lastro, fato que demonstra a negligência dos operadores de bordo e mais de um mês após sua retirada de bordo, ainda permanecia no pátio da Petrobras, em Macaé, sem que tivesse sido providenciado seu conserto. Na ocasião em que a bomba foi retirada, parte considerável da capacidade do tanque estava preenchida com água contaminada, sendo que os registros de passagem de serviço no período a partir de 25 de novembro de 2000 mostram que havia a preocupação de esgotar os tanques assim que o nível chegasse a 30%, já que o limite de 20% não era viável, pois a bomba perdia a aspiração, fato este que caracteriza erro de projeto. Restou, portanto, provado a falha no gerenciamento do sistema de manutenção e reparo da plataforma pela Petrobras, não havendo outra bomba de reserva, em terra, quiçá a bordo, que pudesse ser instalada em substituição a uma bomba inoperante e essencial para o sistema de drenagem de emergência da “P-36”.

3. A linha de suspiro atmosférico do TDE de popa BE foi vedada com flange cego, para evitar o ingresso de água em seu interior – A água era proveniente do vaso de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

118

JOSÉ CARLOS CIMENTAL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4714

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
dreno aberto devido ao entupimento de sua linha de descarga, conforme provado nos Anexos 4-b e 9 do Relatório da ANP/DPC, tendo o operador Evanildo Souza Santos declarado que o raqueteamento do suspiro do tanque de BE a ré foi feito durante o período de embarque anterior do depoente, de 29 de janeiro de 2001 a 12 de fevereiro de 2001 e a razão desta manobra foi porque o tanque estava apresentando um nível crescente, teoricamente oriundo do sistema Glicol, tendo declarado ainda que não tinha conhecimento de que a bomba de esgoto do TDE de BB só poderia ser operada manualmente, o que demonstra o desconhecimento do "modus operandi" da "P-36" por parte dos funcionários da Petrobras, operadores da plataforma e mais outra deficiência técnica da Petrobras, pois uma bomba dessa importância somente poderia ser acionada no local, não possuindo outro meio de partida a distância, o que seria adequado em razão das proporções físicas da plataforma. O flangeamento do "vent" de suspiro do TDE de popa BE foi outro erro operacional grosseiro, pois tal flangeamento alterou as características de projeto do tanque, de vez que o TDE foi construído para operar à pressão atmosférica e com esse fechamento ficou sujeito a indevida pressurização (virou uma panela de pressão com a válvula entupida), sendo que tal procedimento somente poderia ter sido realizado depois de prévio esgotamento do tanque, seguido do isolamento da rede de admissão, este erro operacional foi determinante para permitir a pressurização do tanque e sua conseqüente ruptura.

4. Isolamento da linha de suspiro do tanque sem que sua linha de admissão fosse, também, isolada.

5. Operação de esgotamento do tanque de drenagem de emergência de popa BB – Esta operação começou às 22h11min do dia 14 de março de 2001, tendo a seguinte seqüência de ações: verificação do fechamento da válvula de admissão do tanque de BE, abertura da válvula na linha do manifolde de produção para alinhamento do tanque de BB com este equipamento e acionamento da bomba de esgotamento do tanque de BB. De acordo com as fartas provas dos autos, houve dificuldades operacionais para dar

119

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS FIVENTEL CUSMÃO
17/3/02
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....) 4715
2000

partida na bomba de esgotamento, o que só veio a ocorrer 54 minutos após o início da operação, ocorrendo durante este período fluxo reverso de hidrocarbonetos para as linhas de escoamento dos TDE, a válvula de admissão do tanque de BE, por estar danificada, permitiu a passagem de 20% de fluidos para o interior desse tanque, como o tanque estava com seu suspiro bloqueado, houve a pressurização contínua do mesmo decorrente da entrada de óleo e gás proveniente do manifolde da produção. Após 54 minutos ocorreu a partida da bomba, diminuindo sensivelmente o fluxo reverso de hidrocarbonetos, porém não interrompendo a pressurização do tanque de BE, porque a água bombeada se dirigiu para este equipamento, provocando o início do adernamento da plataforma, sendo que a operação ora relatada caracterizou deficiência operacional (erro/imperícia) relativa a procedimentos regulamentares de operação e processo, constituindo-se em causa determinante do acidente. A opção de retirar a água do tanque via manifolde de produção contrariou os requisitos operacionais prescritos no manual de operações da planta de processo da plataforma, sendo que esta operação deveria ser realizada através do "caisson" de produção com o descarte subsequente de água no mar.

6. A operação foi realizada sem a supervisão do coordenador da plataforma ou do supervisor de produção – A utilização da senha para manobras dos TDE, quer para descarga da produção quer para seu esvaziamento, que deveria ser unicamente do conhecimento do COPLAT e do SUPROD, por serem os profissionais com poderes para autorizar a abertura do sistema, era na verdade, como os autos trataram de demonstrar, de domínio comum a todos os operadores que tinham acesso ao sistema.

7. Falha mecânica da válvula de admissão do tanque de BE.

8. Vulnerabilidade do esquema de ligação dos tanques de drenagem de emergência (TDE) com o manifolde de produção por não apresentar nenhuma proteção adicional ou redundância no caso falha simples de uma das válvulas de admissão dos tanques – Tal erro de projeto resta muito bem provado no relatório da ANP/DPC e no depoimento do engenheiro do CENPES da Petrobras, Aglairton Pereira de Melo.

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Quanto ao laudo pericial e relatórios técnicos apresentados a PEM alega, em resumo, que a argumentação das defesas dos representados de que as conclusões a que chegaram nos relatórios da comissão da Petrobras e da comissão ANP/DPC, são "meras presunções que foram elevadas à condição de fatos", em razão de não ter sido possível o exame direto na plataforma acidentada, são totalmente infundadas, pois não se pode realizar exame direto na unidade acidentada, pela razão óbvia da mesma encontrar-se a aproximadamente 1.400 metros de profundidade, somado ao fato que, mesmo que resgatada, não manteria as mesmas condições resultantes, tão somente, das duas explosões e do adernamento, sendo juridicamente correto e tecnicamente viável laudos técnicos e perícia se basearem em conjunto de evidências concretas, tais como, depoimentos, documentações técnicas e livros de registro de bordo; que, desta forma, este conjunto de provas levou a que duas comissões de investigação, a da própria Petrobras e da ANP/DPC, realizassem detalhada reconstituição do acidente, levando a concluir como tendo sido, essencialmente causas determinantes dos acidentes, erros operacionais diversos e cumulativos do pessoal que operava a plataforma, às quais a PEM acrescenta a imperícia demonstrada pela Petrobras e Marítima, que respondem solidariamente pelos erros na transformação do projeto da "SPIRIT OF COLUMBUS" para o da "P-36", e, ainda, à negligência da Petrobras quanto a colocação, em operação e manutenção, da referida unidade, ainda em comissionamento, sem as devidas e obrigatórias precauções, a fim de garantir a segurança da plataforma, quer como embarcação quer como unidade de produção de hidrocarboneto, sem ter realmente testado todos os equipamentos e sistemas da unidade transformada, sem estarem as equipes de operação convenientemente treinadas e instruídas para operá-la e para atuarem em situações de emergência da plataforma; e que a plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS" transformada, posteriormente, na "P-36" com responsabilidade solidária da Petrobras e da Marítima, ambas quer diretamente quer através de suas empresas subsidiárias, em primeiro lugar nasceu nas plantas e projetos dos engenheiros e técnicos

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

121

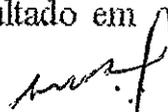
JOSÉ CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS

4717

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

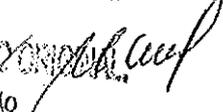
especializados, sendo que, quando da transformação, pelos engenheiros, técnicos e supervisores tanto da Petrobras quanto da Marítima, para só depois passar para a efetivação, do calculado e aprovado, na construção, alterações e modificações da plataforma de maneira palpável e concreta, porque não serviriam, agora, tal documentação técnica, devidamente analisadas por peritos e técnicos na matéria para embasar laudos técnicos e periciais a apontar os fatores contribuintes e as causas determinantes dos acidentes ocorridos a bordo da "P-36"? Somente porque não interessam à Petrobras, à Marítima e à maioria dos representados?

Quanto a responsabilidade da transformação da plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS" em "P-36" restou concretamente provado que houve erros de projeto, de total responsabilidade da Petrobras e da Marítima, solidariamente responsáveis pelas transformações introduzidas, cabendo à Petrobras, no entender da PEM, maior grau de culpa, pois pelos contratos internacionais -- "supervision agreement" a Petrobras permaneceu com os direitos de fiscalização e supervisão da obra e de alteração das especificações e planos, dirigindo-se diretamente à Marítima, concluindo-se, portanto, que a Petrobras assumiu solidariamente com a Marítima a obrigação de resultado em relação à segurança e operacionalidade da "P-36".



Quanto às defesas dos representados Paulo Roberto Viana (fls. 1969) e Hélio Galvão de Menezes (fls. 1936), a PEM sustenta, em resumo, que em seus termos gerais as defesas fazem uso dos mesmos argumentos, somente havendo diferença em sua parte final, sendo que ao final se reportará às teses diferenciadas; que, em síntese, as defesas responsabilizam a Petrobras, a Marítima e as Sociedades Classificadoras, alegando erro na alteração do projeto da "P-36", tendo em vista que todo o projeto de qualquer sistema de produção de óleo e gás, durante sua fase de concepção, requer análise de segurança do mesmo, inclusive em situações anormais, sendo realizados diversos estudos de avaliação de perigos, dentre os quais a Análise Preliminar de Perigo (APP) e a Análise de Operações Perigosas (HAZOP), sendo o propósito da APP mapear os pontos críticos

122
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS FREIREL ORTIZ
DIRETOR DE PROJETOS
DIVISÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA



4712

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

de uma instalação para realização aprofundada de HAZOP, sendo que a APP não contemplou nenhum cenário de gás para o sistema de drenagem fechada, denunciando que o "P&I Diagram Drain Storage Tanks" 3010.38-5336-944-AMK-398 (fls. 2035 e 2056) onde se descreve o sistema sinistrado, não foi objeto de estudo de HAZOP, alegando, ainda, que não tendo sido realizadas estas análises os responsáveis solidários pelo projeto, a Petrobras e a Marítima, através de sua subsidiária AMEC, permitiram que uma condição insegura tenha sido adicionada na alteração do projeto, portanto, a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva; que, entretanto, esta condição insegura era tamanha que poderia ter sido acionada, a qualquer instante, desde o início de produção da "P-36", principalmente porque os coordenadores (COPLAT), o supervisor de produção e coordenador interino, operadores de produção e técnicos, tinham conhecimento que havia circulação de consideráveis quantidades de gás no que chamam de "base oil tanks", transformados na "P-36" de TDE e continuaram a operar a "P-36" como se nada de anormal estivesse ocorrendo a bordo; que as defesas dos funcionários responsáveis pela operação da "P-36" denunciam que havia circulação de significativo volume de gás nos "base oil tanks", transformados em TDE, e que a presença de gás estava prevista desde a formulação do documento "Design Philosophy Drains Systems" e em estudos posteriores não existia qualquer dúvida sobre a necessidade de promover o escoamento dos gases armazenados tanto no vaso de dreno fechado como dos tanques de armazenamento de drenos através do sistema de queimador de baixa pressão ("LP Flare System"), afirmam, ainda, que o sistema de "vent" atmosférico tinha capacidade máxima de vazão 10 vezes inferior a capacidade do sistema queimador de baixa pressão, sendo que reafirmam que já em 1997 tinha-se como certa a presença de gás em volumes consideráveis nos vasos a serem utilizados como TDE, sem que para tanto, tivesse seu sistema reestruturado para a presença de tais

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

123

JOSÉ CARLOS PEREIRA GUSMÃO
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁIS

47719
VLS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

volumes de gás; que os operadores por saberem que restava provado, por operações realizadas anteriormente conforme depoimentos, a presença de considerável quantidade de gás, não estavam autorizados a concluir que operavam vasos sujeitos a baixa pressão e, portanto, não poderiam ter realizado o isolamento mediante simples fechamento de válvulas, tinham portanto, a obrigação de tomar todas as precauções de segurança no isolamento do TDE e suas operações, sendo que nenhum deles alegou ter comunicado a Petrobras tal "anormalidade", embora pelas provas dos autos, restou notório que a Petrobras sabia que haveria presença do gás no sistema de drenos que escoavam para os TDE; que, todavia, uma falha operacional destaca-se das demais por sua suma importância e decisivo papel nos acontecimentos, ou seja, o raqueteamento do suspiro do tanque (TDE) de BE a ré; que, as defesas denunciam, ainda, a Petrobras e a Marítima, na qualidade de responsáveis solidárias pelas transformações do projeto da unidade, contemplando os TDE com válvulas do tipo bloqueio simples, previstas apenas para operação com fluidos não perigosos, e que deveriam ser do tipo bloqueio simples com sangria que não estariam sujeitas a sobrepressão indevida e, dificilmente, teria permitido qualquer passagem de fluidos; que o isolamento do TDE de BE, efetuado por Hélio Galvão de Menezes, portanto, foi um grande erro operacional, pois era de seu pleno conhecimento que, no cenário em questão, havia a presença real de gás, desde a entrada em operação da "P-36", ainda em comissionamento, sendo que os representados que já haviam efetuado operações iguais anteriormente, sabiam que havia erro no projeto de transformação dos TDE que, apenas no papel, não se contemplava a presença de óleo vivo no referido sistema, sendo que eram seus deveres, pelas funções que exerciam a bordo, alertar à Petrobras sobre a presença constante de gás nos sistemas de drenos dos TDE transformados.

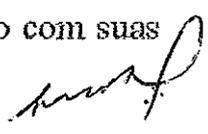
Quando a tese diferenciada da defesa de Paulo Roberto Viana a PEM alegou, em resumo, que o representado exercia a função de Coordenador da Plataforma (COPLAT) na ocasião do acidente, sendo sua defesa embasada, principalmente, em

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

4720
pr

lançar responsabilidade sobre a Petrobras e a Marítima pelos projetos de transformações e sobre as Sociedades Classificadoras, por estarem os TDE em área tida como "não classificada" para ocorrência de gás, apesar da presença constante nos TDE de óleo com parcela significativa de gás (o chamado óleo vivo); e que, apesar do representado ter sido informado do raqueteamento do vent do TDE sinistrado somente após o acidente, pois só havia embarcado a apenas 14 horas do acidente, estes argumentos podem servir para atenuar sua responsabilidade, mas não para exculpá-lo totalmente, pois em razão das suas atribuições a bordo, durante às 14 horas que permaneceu embarcado antes da primeira explosão, tinha o dever de ter tomado conhecimento de todas as operações e manobras que estavam em realização a bordo, sendo que se tivesse cumprido com suas funções, talvez teria evitado o acidente e suas seríssimas conseqüências.



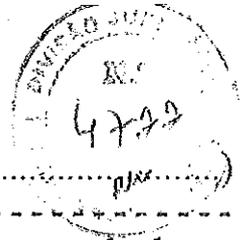
Quanto a tese diferenciada da defesa de Hélio Galvão de Menezes a PEM alegou, em resumo, que o representado, técnico de produção, funcionário antigo da Petrobras, acompanhou por 9 meses no Canadá as obras de transformação da plataforma, estando comissionado na função de supervisor de produção desde novembro de 1999, sendo que na ocasião do acidente acumulava a função de COPLAT interino, em razão de férias do titular, em seu depoimento atestou saber que os TDE de bordo foram modificados para atender nova finalidade, pois originalmente eram utilizados para a fase de perfuração, sendo então interligados à planta de produção; que o representado declarou que vinha acompanhando o projeto de aceitação da obra e contrariando vários depoimentos, os livros de lastro e demais documentos salvados da "P-36", atestou que nunca houve necessidade de se transferir óleo da planta para os TDE, que sabia ter sido retirada a bomba de esgoto do TDE de BE e enviada para manutenção em Macaé e tendo confessado, também, que flangeou a rede de esgoto e o "vent" do tanque; que o representado, por tudo que foi apurado e provado nestes autos, foi o principal responsável por alterar as características estruturais do projeto, transformando o TDE de BE em vaso pressurizado ao flangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do aludido

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PACHECO GUIMARÃES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

tanque, fator determinante para eclosão da primeira explosão, alegando em sua defesa que sua decisão de flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão, sem raqueteamento era tecnicamente compatível com os manuais técnicos e demais informações disponíveis aos operadores da "P-36", em uma evidente tentativa de lançar toda a responsabilidade às empresas responsáveis solidárias pelo projeto de transformação, isto é, Petrobras e Marítima; e que, embora estas empresas representadas tenham grande parcela de culpa, o representado foi imperito ao flangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do TDE de BE, sabendo que estaria alterando as características estruturais de projeto do TDE, transformando-o em verdadeira panela de pressão com a válvula entupida, que não tardou a explodir, sendo que o representado foi o principal responsável pela primeira explosão – a mecânica.

Quando as defesas dos operadores de produção Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, a PEM alegou, em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeciam ao determinado no Manual de Operações da planta de processo da plataforma, eis que estavam armazenando grande quantidade de água contaminada nos TDE, sendo que o referido manual determina que esses tanques, em operação normal, devem permanecer isolados, só devendo ser utilizados para esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, sendo que, antes de ocorrer a primeira explosão a "P-36" estava operando dentro da normalidade, não havendo qualquer situação de emergência declarada a justificar o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, o que permite concluir que os TDE deveriam estar isolados; e que os operadores representados tinham ciência de outras deficiências técnicas relativas a procedimentos regulamentares de operação e manutenção que vinham ocorrendo a bordo, tais como, erros sistemáticos na sondagem volumétrica



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

..... manual e inoperância dos indicadores de nível dos TDE, entupimento do vaso de dreno aberto que recebe a água que escoa pelas bandejas dos equipamentos da plataforma, a existência de inúmeras válvulas a bordo que apresentaram defeito ou não vedando totalmente ou deixando aberta a passagem de fluidos, e o isolamento da linha de suspiro do tanque, sem que sua linha de admissão fosse, também, isolada, esta última, a principal delas, alterou as características do projeto dos TDE, passando estes à condição de vasos pressurizados, o que na verdade demonstra que eles haviam abandonado há muito o determinado no manual de operações, razão pela qual não é de se aceitar a teoria de suas defesas baseadas na alegação de que agiram dentro do determinado no citado manual.

Quando a análise do naufrágio da "P-36" constante do relatório da comissão de investigação ANP/DPC, esta tratou de identificar os elementos críticos relativos à progressiva perda de estabilidade e afundamento da plataforma, sendo que esta análise do naufrágio realizada pelos peritos da ANP/DPC, além de provarem a negligência da Petrobras quanto à manutenção da "P-36", tem relação de causalidade com os erros operacionais cometidos pelo representado Cláudio Marinho Machado.

Quando a defesa de Cláudio Marinho Machado, a PEM alegou, em resumo, que o representado é engenheiro e funcionário da Petrobras, exercendo por ocasião do acidente a função de técnico de estabilidade, tendo declarado em seu depoimento que somente chegou a sala de controle após a primeira explosão, pois se encontrava dormindo, sendo que o operador de serviço informou não haver no momento nenhuma operação extra de lastro e que a plataforma estava adernada dois graus e que as elipses do "stability box" estavam abertas e ao pesquisar a avaria no sistema, constatou nível alto na sala de bombas e na sala de propulsores derivadas no submarino de BE ("pontoon"), tendo declarado, ainda, que alagou o compartimento diametralmente oposto (proa BB) para compensar o adernamento, sendo esta uma decisão de momento para nivelar a unidade, pois não queria causar pânico a bordo; que os peritos da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

ANP/DPC concluíram que a ação tomada para corrigir a inclinação da plataforma acelerou o aumento indesejável de seu calado, com o que a PEM concorda; que a admissão de água de lastro em proa BB, efetuada por gravidade, só cessou quando os tanques estavam completamente cheios, sendo que a plataforma continuava a ser inundada por água do mar através da caixa de mar aberta na coluna avariada; que o fato de suas elipses de acesso terem sido mantidas abertas, contribuiu decisivamente para a aceleração da submersão contínua da plataforma, sendo que esse processo chegou a seu ponto crítico quando o nível do mar atingiu a abertura do paiol de amarras; que o fato do tanque de lastro e caixa de estabilidade terem sido mantidos abertos, caracterizou uma deficiência técnica (chamadas pelos peritos de "não conformidades") crítica relativa a procedimentos regulamentares de operação em áreas que exigem estanqueidade e compartimentagem, em desacordo com o Manual de Operação (MA-3010.38-1320-915-NBD-909-01), item de estabilidade em avaria, constituindo causa determinante para o naufrágio; que, no que tange à responsabilidade do ora representado, a quem cabia controlar a estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria, aponta sua imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas e na coordenação e treinamento de pessoal nas ações em emergência.

Quanto a aplicação do MODU CODE à "P-36" alega a PEM, em resumo, que não assiste amparo ao afirmado no laudo técnico do Assistente técnico do RINA, segundo o qual por ser o MODU CODE um conjunto de regras primariamente voltadas para unidades móveis de prospecção, ao serem retirados da "P-36" os equipamentos de perfuração e os de propulsão própria, esta passaria a não ter que atender ao previsto no aludido MODU CODE, tendo em vista o contido na NORMAM 01, Capítulo 9, item 0901, sendo que concorda com sua afirmação quanto a "P-36", em razão das transformações pelas quais passou, deixando de ser de perfuração e com propulsão

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

128

JOSÉ CARLOS PIMENTA PEREIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS

4724

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
própria, passar a ter necessidade de complementação com outras regras pertinentes, denominadas API RP 500.

Quanto a não aplicação do ISM CODE à "P-36" é devido ao contido no SOLAS – Capítulo IX, nota de rodapé, referente a Regra 2, onde consta que plataformas móveis sem propulsão estão dispensadas de atender o ISM CODE (código de gerenciamento de segurança).

Quanto ao duplo escrutínio de classificadoras, a PEM sustenta, em resumo, que o RINA tinha a seu cargo a classificação como um todo, enquanto cabia a ABS a certificação da planta de produção e processo; que a atuação concomitante das duas sociedades classificadoras não é nociva; que não houve nem fragmentação nem duplicação desnecessária de atividades já que eram sistemas diferentes, conduzindo seja à classificação, seja à certificação.

Quanto às defesas das sociedades classificadoras RINA e ABS, a PEM sustenta, em resumo, que as defesas trataram de provar que:

1. O trabalho de classificação de áreas de risco compete, primeira e primariamente aos projetistas, isto é, solidariamente à Petrobras e à Marítima, através de suas subsidiárias internacionais, que ao determinarem um certo "design" para as instalações, deverão classificar as áreas e aplicar as regras pertinentes.

2. Para as sociedades classificadoras compete o exame da classificação proposta pelos projetistas segundo o projeto apresentado, aprovando-a ou não segundo as suas regras.

3. O trabalho das sociedades classificadoras depende do fornecimento de informações completas pelos projetistas.

4. Uma vez adotada a proposta de transformar os "base oil tanks" em "drain storage tanks" (TDE), a classificação de risco na sua proximidade deveria ter sido feita pelo projetista em todos os documentos do projeto, entretanto, tal não aconteceu.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JORNADA DE SERVIÇOS DE ARQUIVAMENTO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

5. No conjunto de desenhos, datados de 07/09/1999, "UNIT "P-36" PLOT PLAN" que mostram nas colunas de ré os "drains storage tanks" e recebidos pela PETROMEC, subsidiária da Marítima, em 14 de setembro de 1999, não há sinal de terem sido submetidos à aprovação do RINA.

A Sociedade Classificadora RINA tratou de provar que não constava de seu contrato para classificação da plataforma "P-36", firmado com a Marítima, através de sua subsidiária PETROMEC Inc. e supervisionado pela Petrobras por intermédio de sua subsidiária BRASOIL, a aplicação das regras contidas no API RP 500, até porque não eram normas exigidas pelo estado de bandeira da unidade.

A Sociedade Classificadora ABS alega que a área adjacente e a do próprio TDE de BE não integravam a planta de processo e, portanto, transcendia o escopo de seu trabalho; que a classificação de áreas perigosas não influenciaria a ação de equipes de emergência, cujo treinamento exige contemplar, em todos os casos, o pior cenário, sendo que a brigada de incêndio não ingressará jamais em uma área, classificada ou não, sem certificar-se da existência de gás, fogo ou outros perigos; que o único propósito de classificação de áreas perigosas, segundo API e IEC, é a seleção, projeto e instalação de equipamentos elétricos adequados.

Ambas as Sociedades Classificadoras, com base nas documentações recebidas e informações disponíveis acataram, à luz das suas regras de classificação, a decisão dos projetistas da Petrobras e da Marítima de considerar a área dos TDE e seus espaços adjacentes como áreas não classificadas.

E que a PEM, diante das provas produzidas, se rende aos argumentos apresentados por ambas as defesas das Sociedades Classificadoras, razão pela qual requer que seja levado ao Tribunal Marítimo o seu pedido de justiça, e requer que, também, como medida preventiva e de segurança, sejam consideradas as conclusões e recomendações constantes do relatório da comissão de investigação ANP/DPC, em seu item 5, "in totum".

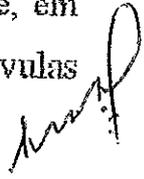
É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PEREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

4726

Quanto a Petrobras a PEM alega, em resumo, que a reutilização dos "base oil tank" como tanques de armazenamento de drenos ("drains storage tanks"), para finalidade diferente da anterior exigia outras investigações, dentre as quais a da introdução de hidrocarbonetos em uma área até então não considerada como de risco, sendo que a sociedade classificadora RINA não foi comunicada desta alteração, assim, não poderia estudar e efetuar demais alterações no projeto como, mudança das características das válvulas, colocação de sensores adequados nos tanques e nas redes, sendo que considera tal fato como básico para o desenrolar da dinâmica da primeira explosão, cuja responsabilidade é solidária entre a Petrobras e a Marítima, por erro na transformação do projeto; que não se pode levar em consideração o argumento trazido pela Petrobras colocando em dúvida, mas de forma genérica, os resultados das duas comissões de investigação sobre o acidente, inclusive o da própria Petrobras, segundo o qual ambas se valeram do que chamaram, de forma pejorativa, de "métodos analíticos de engenharia" a fim de chegarem as suas conclusões, tendo em vista que são métodos perfeitamente válidos e tecnicamente viável em uma investigação; que outro argumento que não se pode levar em consideração é a tentativa de negar que a válvula de acesso à planta de processo teria ficado aberta por cerca de 54 minutos, até a bomba do TDE de BB dar a partida, sendo que essa negativa entra em contradição com o que a própria Petrobras admitiu no relatório de sua comissão de sindicância, anterior aos argumentos da defesa, sem que esta trouxesse aos autos alguma nova prova a este respeito, além do mais, a abertura da válvula e a demora na partida da bomba foram admitidas pela Petrobras com base nos registros e procedimentos que se encontravam em curso na plataforma antes do acidente, somando-se a esses fatos o afirmado pelo representado Evanildo Souza Santos, operador de produção, em seu depoimento, não questionado por nenhuma das defesas, em que declarou que estava de serviço no horário do acidente na sala de controle, admitindo ter aberto a válvula para o sistema de processo; e que, em razão de diversos depoimentos, restou provado a frequência com que as válvulas

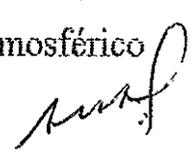
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



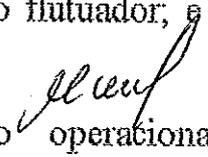
4727

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

instaladas em diversos sistemas da "P-36" apresentavam defeitos, dando passagem ao que deveriam bloquear, sendo inadmissível que os operadores tivessem dúvidas quanto a real eficiência da válvula operada, deste modo, o raqueteamento da rede de acesso dentro do quadro geral que se apresentava na "P-36" era imperioso, pois as válvulas não eram confiáveis e mais, em razão do fechamento do suspiro do tanque que o transformou em vaso de pressão, exigiria uma garantia de que o tanque não receberia nenhum líquido, garantia esta que somente poderia ser fornecida pelo raqueteamento da rede de acesso ao tanque de BE, o que não foi realizado, desta forma, a ocorrência de fluxo através da válvula permitiu encher parcialmente o tanque de BE com a perigosa mistura contendo gás, o que associado ao raqueteamento do suspiro ("vent") atmosférico levou a sobrepressurização e o rompimento do TDE de BE.



Quanto aos fatores determinantes que levaram ao acidente e suas conseqüências, a PEM sustenta, em síntese, que emergem dos autos que uma série de deficiências técnicas e equívocos operacionais levaram à primeira explosão (mecânica) e ao início do alagamento da plataforma, até culminar com a dispersão descontrolada de gases resultando na segunda explosão (química), sendo eles: a retirada de bordo da bomba do TDE de BE para reparos, mais de um mês antes do acidente, sendo os seus flanges raqueteados; o acúmulo de líquidos dentro dos TDE; o erro em tentar dar partida remotamente na bomba do TDE de BB, quando esta somente poderia ser acionada localmente; a permanência na posição aberta da válvula de acesso à planta de processo por cerca de 54 minutos, permitindo o refluxo de óleo e gás da planta para a rede dos TDE; o mau fechamento ou defeito na válvula de ingresso do TDE de BE; os serviços que estavam sendo realizados na caixa de estabilidade situada acima do flutuador, e a abertura dos elipses de acesso ao tanque 26S e "void space" 61S.



Entretanto, consigna que o principal e decisivo erro operacional, desencadeador dos acontecimentos foi o raqueteamento do suspiro do TDE de BE a ré, que transformou o TDE de um vaso atmosférico em um vaso pressurizado, sendo que a

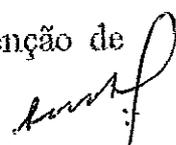
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

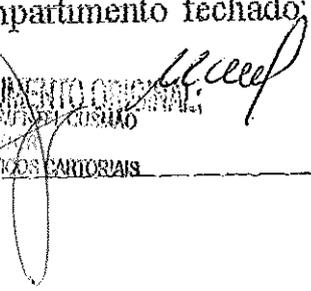
4728
10/03

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

conseqüência dessa radical alteração estrutural da plataforma não se restringiu a modificação da condição do próprio tanque, mas igualmente das áreas adjacentes ao projeto inicial, tendo a agravar o quadro descrito a desativação do sistema de injeção de nitrogênio existente no TDE de BE, cuja função é atuar como elemento de segurança do tanque, evitando a formação de atmosfera explosiva no seu interior, expulsando o ar ou gases explosivos que pudessem nele penetrar e como elemento do sistema de monitoramento do tanque que atuava por borbulhamento, impedindo a normal e automática aferição do volume contido no seu interior. Salienta a PEM que a importância da alteração radical da condição do tanque foi tão séria que, enquanto todas as demais falhas operacionais, que não alteraram estruturalmente a plataforma, reunidas, não teriam levado à primeira explosão, mecânica, o raqueteamento do suspiro do TDE de BE, por outro lado, muda a condição necessária para a ruptura dessa estrutura, uma vez que ela passou, então, a ser um vaso pressurizado ao invés de atmosférico, cabendo ressaltar que a sociedade classificadora interessada não foi informada da intenção de realizar essa obra, conforme é exigido pelas suas regras de classificação.



Quanto a falta de adestramento dos tripulantes da "P-36" em relação a situação de emergência, a PEM alega, em resumo que, constantes e corretos treinamentos da tripulação para possíveis acidentes certamente levariam a procedimentos mais eficazes de resposta à emergência e, poderiam, talvez, ter evitado a segunda explosão ou, até mesmo, evitado a fatalidade com a brigada de incêndio, sendo relevante lembrar que os operadores da "P-36" sabiam que nos TDE havia presença de fluido, composto de água, gás e hidrocarbonetos o que tornava imprescindível que os membros da brigada portassem explosímetros, não podendo ser considerados os argumentos da defesa da Petrobras quanto a atuação da brigada de incêndio, quando alega que os explosímetros atualmente disponíveis exigem cerca de 5 minutos para processamento de informações, em virtude de haver no mercado vários modelos de explosímetros portáteis que alertam quase imediatamente a existência de mistura explosiva no compartimento fechado; que,



4729
1999

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

segundo o operador de facilidades Willians Perciano da Silva, membro da brigada de incêndio, retornou para a coluna popa-BE, após a segunda explosão, ocasião em que viu dutos de exaustores danificados, a porta externa do elevador arrancada, viu um corpo mutilado e viu Sergio dos Santos Barbosa sentado, completamente sem roupa, no elevador, que estava entre o segundo e o terceiro piso, demonstrando que alguns elementos da brigada de incêndio, que fizeram uso do elevador, não possuíam o adestramento correto quanto ao comportamento em situações de emergência, isto é, jamais fazer uso do elevador; que as provas nos autos são cristalinas a demonstrar que a Petrobras foi negligente quanto ao adestramento dos tripulantes e pessoal embarcado quanto as situações de emergência, risco muito provável em uma unidade de produção de hidrocarbonetos, sendo que a Resolução A.891 (21), adotada em 25 de novembro de 1999, no seu apêndice "Guidance on Drills and Exercises" estabelece a periodicidade de realização dos exercícios e treinamentos, não havendo registro nos autos da realização de exercícios como especificados na resolução citada, não restando a menor dúvida quanto à negligência da Petrobras com relação ao adestramento do pessoal embarcado na "P-36", fator contribuinte para o resultado morte de tripulantes e naufrágio da unidade; que, portanto, das provas técnicas, relatórios das duas comissões de investigação dos acidentes, tanto da Petrobras quanto da ANP/DPC, somados a depoimentos substanciais e farta documentação, resta evidenciado e provado que uma série de equívocos operacionais e erros nas transformações e adaptações do projeto da "SPIRIT OF COLUMBUS" para a "P-36" operar no campo de Roncador, de responsabilidade da Petrobras e da Marítima, levaram à primeira explosão, mecânica, e ao início do alagamento da plataforma, até chegar ao ápice, pela descontrolada e maciça dispersão de gases decorrente do primeiro evento, caracterizando a segunda explosão, química, sendo que desta para o naufrágio, com perda total da "P-36", bastaram mais outros erros operacionais, aliados à negligência quanto à manutenção e operação da plataforma pela Petrobras e seus principais funcionários a bordo, ora representados.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Entende a PEM que os principais responsáveis são a Petrobras, seguida pela Marítima pelas razões amplamente expostas nesta peça e quanto às pessoas físicas acusadas, entende que cabe maior responsabilidade aos acusados Hélio Galvão de Menezes, Supervisor de Produção e Coordenador Interino (COPLAT) e ao Cláudio Marinho Machado, técnico de estabilidade a bordo da plataforma "P-36", pelos motivos expostos nesta peça fundamentados nas provas dos autos.

Finalmente, a PEM, como fiscal da lei, manifestou-se pelo conhecimento e deferimento das preliminares suscitadas pelas defesas dos representados na representação de parte quanto a ilegitimidade ativa do detentor da representação de parte, de sua falta de interesse e inépcia da inicial, esta última por ferir o disposto no art.41 do CPP e art. 282, 284 e 295 do CPC, por não conter a exposição do acidente e ou fato da navegação, com todas as suas circunstâncias, bem como a descrição das normas, convenções, tratados e legislação violadas e a determinação da conduta culposa dos representados, estancando-se, portanto, o julgamento do mérito, arquivando-se, de plano, a referida representação.

Em alegações finais, não se manifestaram a Assistente da PEM, nem o autor da representação privada.

A defesa de Nelson Moczydlower, em alegações finais, reitera a preliminar argüida de ilegitimidade da representação privada e quanto ao mérito alega que com a instauração do processo o autor privado dela se desinteressou, deixando de se manifestar em todas as oportunidades que se abriu vista para ele; que no desdobramento foram ouvidas inúmeras testemunhas e em nenhum momento, direta ou indiretamente, tácita ou expressamente, o nome do defendente foi envolvido na catástrofe que se constituiu o infausto afundamento da "P-36"; que não há nos autos qualquer alusão em decorrência da qual se poderá ou poderia inferir qualquer participação para a ocorrência do grave e triste sinistro; e que as testemunhas e os técnicos quando inquiridos a respeito do defendente ou não o conheciam ou, em caso contrário, declaravam peremptoriamente a

4731

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
completa ignorância do suplicante na "P-36", nem quando esta se constituía em mero projeto, na sua construção ou posta a operar.

A defesa de Alceu Barroso Lima Neto e Roberto Fernandes Orzechowsky, em alegações finais, declarou em peça única que não há nada a acrescentar à defesa oferecida quando do início do presente procedimento; que no curso da dilação probatória o representante foi incapaz de provar qualquer ato omissivo dos ora defendentes que pudesse levar a sua apenação por parte do Tribunal Marítimo; e que as preliminares suscitadas na defesa não estão superadas e a elas os suplicantes se remetem, rogando sua apreciação.

A defesa de Hamylton Pinheiro Padilha Júnior, em alegações finais, declarou que sabendo-se que a decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa (art. 56, parágrafo único, da Lei nº 2.180/54) reproduziu a acusação da representação privada que diz que o representado, engenheiro da Marítima, foi responsável pela negociação com a Petrobras relativa a obra da "P-36"; que negociação com a Petrobras não tem nada a ver com nada, neste processo; que dezenas de testemunhas foram ouvidas e nenhuma fez qualquer menção ao suplicante; que centenas de documentos foram juntados aos autos e nenhum menciona o suplicante; que, na verdade, tem sido prática do Tribunal ser liberal no recebimento de representações de parte, aguardando-se que aquele que representou prove algo no curso do processo contra quem representou; que, neste processo o ilustre Deputado nunca apareceu, nenhuma petição acostou, nem mesmo alegações finais; que o suplicante era na ocasião diretor de perfuração da Marítima e a obra da "P-36" não estava afeta à sua Diretoria, sendo que não teve nada com o assunto, sendo um estranho no ninho neste processo; e que o suplicante reitera as declarações prestadas em juízo como informante pedindo que seja considerada como parte integrante destas razões finais.

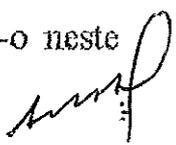
A defesa de Otoniel Silva Reis, em alegações finais, declarou que o suplicante foi acusado por representação de parte porque praticou erros grosseiros de engenharia,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL;

4732

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
construção e execução do projeto, como apontados, à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos; que cabia ao autor da representação provar no curso do processo quais os erros grosseiros que teriam sido praticados pelo acusado, e qual a relação de causa e efeito entre tais erros e o acidente; que o autor da representação de parte não se interessou mais no processo; que o suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos, e o seu papel e responsabilidades no projeto da "P-36", em seu depoimento nos autos às fls. 3626 e seguintes; que o suplicante também esclareceu sua participação no projeto, atribuições, sua interface com seu contra-parte pela Petrobras, o engenheiro Henídio Queiroz Jorge, e ainda apreciações sobre o HAZOP, em seu relatório transcrito na defesa inicial, fls. 2952 e seguintes; que não era de sua atribuição discutir os detalhes técnicos do projeto com os projetistas contratados, AMEC; que o Egrégio Tribunal teve por bem excluir o engenheiro Henídio da Petrobras, que desempenhava cargo semelhante ao do representado no projeto da "P-36", nada mais justo esperar que o Tribunal também exclua o representado, questão de isonomia e equidade; que o suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC, não tendo participado de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da "P-36"; e que diante do exposto e da evidência que a acusação é destituída de qualquer fundamento, espera o ora representado que se lhe façam justiça, absolvendo-o neste processo.



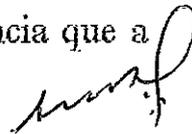
A defesa de German Efromovich, em alegações finais, declarou que foi acusado porque haveriam fortes indícios da participação culposa do mesmo no acidente, uma vez que, na qualidade de principal dirigente da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., conhecia, ou, pelo menos, deveria conhecer muitas das irregularidades cometidas pela sua empresa, contudo, nenhuma atitude tomou para saná-las e omitiu-se diante do dilema: segurança das vidas e fazendas de bordo e o interesse comercial do início da operação, configurando a tipificação no art. 15, letra "e", da Lei 2.180/54, como bem fundamentado nas conclusões do relatório do CREA/RJ e no voto proferido pelo ora

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS DE MOURA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARCEIRIAIS

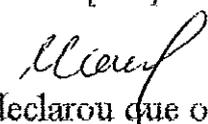
4733

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

representante, como Vice-Presidente da CPI da ALERJ, entre outros; que o autor da representação fala em indícios de irregularidades cometidas pela sua empresa, caberia a ele provar no curso do processo que os indícios estão comprovados como fatos provando a culpabilidade do representado, e que tais fatos teriam uma relação de causa e efeito com o acidente; que o autor da representação de parte não se interessou mais no processo, sumiu; que o suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos, e o seu papel e responsabilidades no projeto da "P-36", como presidente da Marítima, em seu depoimento perante o Juiz-Relator; que o suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC, não participando de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da "P-36"; e que diante do exposto e da evidência que a acusação é destituída de qualquer fundamento espera que seja absolvido.



A defesa de Alberto Jesus Padilla Lizondo, em alegações finais, declarou que o suplicante foi acusado porque haveriam indícios da participação culposa do mesmo, na forma disposta no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54, uma vez que cometeu erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontados à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos; que o autor da representação fala em indício, caberia a ele provar no curso do processo que os indícios estão comprovados como fatos provando a culpabilidade do representado; que o autor da representação de parte não se interessou mais no processo, sumiu; que o suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos e o seu papel e responsabilidades no projeto da "P-36", como diretor de EPCI (engenharia, procura, construção e integração) da Marítima, em seu depoimento de fls. 3430 dos autos; que o suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC; e que não participou sequer de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da "P-36".



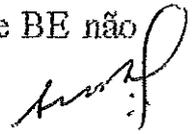
A defesa de American Bureau of Shipping, em alegações finais, declarou que o lamentável acidente com a "P-36" foi causado pela indevida transformação de um tanque atmosférico em um vaso de pressão, mediante o equivocado raqueteamento do

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:
JOSÉ CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4734

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
suspiro de ventilação sem o indispensável isolamento da rede de admissão do tanque de drenagem de emergência de BE; que a representada, respeitosamente, sustenta que esta conclusão resume o entendimento presente em todos os relatórios e laudos técnicos constantes dos autos, não tendo sido refutada por nenhum dos informantes e testemunhas ouvidos, sequer por aqueles que propalaram as mais fantasiosas teorias; e que com o reconhecimento da própria Procuradoria, diante das provas produzidas, a representada acredita ter demonstrado acima de qualquer dúvida que: (i) não houve fragmentação de responsabilidades entre as sociedades classificadoras na classificação da unidade e na certificação da planta de processo, (ii) a classificação de áreas perigosas não tem por objeto a prevenção de situações catastróficas como a verificada, (iii) a classificação de áreas perigosas foi absolutamente irrelevante para a ocorrência do acidente, e (iv) em qualquer caso, a classificação da área adjacente ao TDE de BE não integrava o escopo do trabalho da representada.



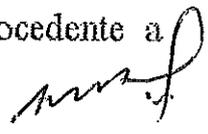
A defesa de Registro Italiano Navale, em alegações finais, declarou que a ora peticionante, juntamente com a ABS, foram acusadas de imperícia e negligência quanto à classificação de zonas de risco da plataforma "P-36" e de suposta fragmentação das atividades desenvolvidas por ambas classificadoras; que apresentadas as defesas, refutavam enfaticamente tais acusações, sendo que na fase probatória produziram ampla prova de tudo que tinham alegado anteriormente, sendo que a evidência disso abrangeu provas de natureza técnica, documental e testemunhal; que todas estas provas demonstraram, de maneira cabal e irretorquível, que ambas as classificadoras eram inocentes com relação às acusações formuladas; que, na realidade, todo o conjunto probatório dos autos, em uníssono, levou a cadeia de causalidade do evento para longe das classificadoras, apontando como causa determinante do acidente o absurdo e equivocadíssimo flangeamento do TDE de BE, cuja consequência foi transformar, indevidamente, um vaso atmosférico em um vaso de pressão, com isso ficando montado o cenário para toda a cadeia subsequente de acontecimentos; e que nesta etapa de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

4735

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
alegações finais a PEM, em seu pronunciamento de fls. 4096/4169, à vista da prova dos autos, reconheceu a inocência da ora peticioante e da congênere ABS, pedindo a absolvição das duas; e que a ora representada, em consonância com a indubitosa prova dos autos e o próprio pedido de exculpação formulado pela Procuradoria Especial da Marinha em suas alegações finais, vem requerer que seja julgada improcedente a representação contra si apresentada.



A defesa da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., em alegações finais, manifestou-se declarando que sabendo-se que a decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa (art. 56, parágrafo único, da Lei nº 2.180/54) reproduziu a acusação da representação, segundo a qual houve possível falha do projeto de conversão, materializada na instalação inadequada dos tanques de drenagem de emergência de BB e de BE, no interior das colunas de popa da plataforma, ligados às plantas de produção de óleo e gás, contribuindo assim para a eclosão dos eventos objetos do processo sob apreciação, sendo a responsável pelo detalhamento do projeto e pela execução da obra de conversão da plataforma; que a representada foi incluída no polo passivo da demanda porque, na palavra da PEM, era responsável pelo detalhamento do projeto e pela execução da obra de conversão da plataforma; que o Tribunal Marítimo é um Tribunal técnico, não entrando em considerações ou ilações de ordem comercial, quem contratou, porque contratou, quem era o preponente, quem tinha alguma obrigação contratual de providenciar que algo fosse feito, daí cabível a afirmação de que a PEM equivocou-se, sendo que a Marítima, de maneira alguma, foi a responsável técnica pelo detalhamento da obra, muito menos quem a executou, apenas atuou como integrador de obras; que foi a AMEC quem realizou o detalhamento da obra, melhor dizer do projeto da planta de produção e a Noble Denton quem realizou o detalhamento do projeto da parte naval da plataforma e o estaleiro DAVIE quem executou, sendo que a Marítima está sendo acusada por algo que não lhe competia fazer, e que efetivamente não fez; e que teriam a Petrobras e a Marítima, na opinião da PEM,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

JOSÉ CARLOS BRAGA NETO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

assumido solidariamente a obrigação de resultado em relação à segurança e operacionalidade da "P-36", sendo que obrigação de resultado é uma figura jurídica derivada do contrato ou da lei, não é assunto a ser discutido no Tribunal Marítimo.

A defesa de Petróleo Brasileiro S.A. -- Petrobras, em alegações finais, manifestou-se declarando, em resumo, que nesse caso, o CREA-RJ, a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, a Agência Nacional do Petróleo, a Diretoria de Portos e Costas e, principalmente a própria Petrobras, constituíram comissões de investigação, na busca de informações que ajudassem a conjecturar as hipóteses mais possíveis para as causas do acidente; que é elementar, mesmo aos mais leigos, que a ausência do equipamento sinistrado dificulta muito a correta eleição da hipótese mais provável, uma vez que certeza só advém de métodos científicos e estes absolutamente não prescindem da análise do equipamento sinistrado; que o relatório final da comissão de sindicância foi proferido em menos de três meses sem a possibilidade de exame físico do local em razão do clamor popular da época, pelo que é razoável admitir que o mesmo não tenha esgotado todas as possibilidades da dinâmica do acidente, ou, ainda, todas as causas contribuintes; que a Petrobras apenas contratou o projeto e a construção e sob esta ótica técnica é que deverá ser julgada, jamais confundida como construtora ou certificadora, ou jamais isolada; que o manual de operação era a bíblia, era a lei, sendo que esse deve ser o primeiro grau de análise do julgamento do trabalhador, que, embora o representado não queira apontar culpados, não pode deixar seu nome ser maculado por atos de terceiros ou que extrapolem a sua competência; que não foi executado o HAZOP do sistema dos tanques de armazenamento de drenos, ocasião em que são feitos diversos estudos de avaliação de perigos, sendo considerado mandatório pela própria PETROMEC; que o sistema avaliado pelo HAZOP anterior não previa a utilização dos TDE, não tendo sido, portanto, avaliados os riscos integralmente, sua ausência permitiu que uma condição insegura permanecesse no projeto; que se tivesse sido feito o HAZOP, ter-se-ia verificado a impossibilidade de admitir-se o uso dos TDE sem que

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

141

JOSÉ CARLOS FERREIRA DOS SANTOS
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4737
18/03

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

algumas modificações no sistema fossem efetuadas, sendo que os depoimentos confirmam a importância do HAZOP, ficando patente a imprescindibilidade do referido HAZOP, mormente num sistema tão importante e capaz de gerar uma catástrofe; que não houve qualquer aqodamento quanto à entrada em operação da "P-36" como quer fazer crer a PEM, não havendo prova ou mesmo acusação que algum diploma legal ou normativo fora violado, sendo que todas as licenças e autorizações foram concedidas, como por exemplo a autorização da Marinha Brasileira através da DPC para o comissionamento; que a média da equipe era de 18 anos de empresa, sendo que suas formações teóricas eram calcadas em inúmeros cursos, citando alguns exemplos de cursos realizados pelos funcionários antes do sinistro; que resta claro que a acusação da PEM acerca da precipitação da Petrobras no funcionamento da plataforma em questão só pode ser considerada, data vênia, descabida e absurda; que, quanto a atuação da brigada de incêndio, no momento da primeira explosão, ela não poderia prever a presença de gás na área da emergência, porque esta não havia sido classificada para a presença de gás, sendo que, em não sendo uma área classificada, a coluna de popa BE não foi contemplada com quaisquer sensores de gás; que, por outro lado, os explosímetros ainda não eram tecnologicamente desenvolvidos para funcionarem como alarmes instantâneos, colocados na cintura para dispararem em ambientes explosivos, na realidade exigem cerca de 5 minutos para processamento de informações, perguntando se seria razoável o desperdício de tanto tempo com a utilização de explosímetros ou seria esperável ou não confiar na classificação, mormente num momento de emergência, não existindo indícios a autorizarem qualquer crítica a atuação da brigada de incêndio; que, quanto a atuação da equipe de operação, o suposto mau adestramento das equipes de operação tem como falsa premissa que a operação de esgotamento do tanque em tela foi realizada de maneira equivocada, sendo que não se pode perder de vista que o evento crítico do sinistro foi o rompimento da válvula, e não era exigível os operadores conjecturassem sobre esta hipótese, uma vez que a consequência da alegada demora da partida da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
142
JOSÉ CARLOS FERREIRA CUNHA
12/10/01
DIVISÃO DE RELACIONOS CARTORIAS

4738

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

bomba, se a sinistrada válvula tivesse cumprido o seu papel, seria nenhuma; que a leitura das passagens de serviço revela que a mesma equipe já havia realizado a mesma operação de esgotamento do TDE outras vezes com sucesso, pelo que não procede a alegação de falta de adestramento dos operadores; que quanto a conduta adotada em relação ao tanque 26S e ao "void" 61S, considerando que a exigüidade de espaço impedia a utilização de máscaras autônomas, a boa prática indica pelo procedimento adotado, onde optou-se por uma situação de risco até então abstrata – dada as condições de mar entre força 0-1 – em favor de um procedimento de segurança para um risco certo e iminente – a baixa concentração de oxigênio no local aliada à necessidade de inspeção do tanque, o qual tivera sua integridade comprometida pelas trincas passantes, ressaltando que se os "dampers" estanques do sistema de ventilação da coluna não tivessem falhado não tornariam relevante o procedimento ora impugnado; que, quanto as operações de lastro, a representada merece ter o seu comportamento apreciado em face das poucas informações disponíveis durante os exíguos 17 minutos decorridos entre a explosão mecânica e a explosão química, sendo que é incontroverso que, em razão das inúmeras variáveis envolvidas, não há nada que desaprove as ações determinadas pelo grupo de lastro, sendo que a representada merece ser exculpada do afundamento da plataforma, no que se refere aos procedimentos de lastro, sendo incontroverso que, após a segunda explosão, não existia mais qualquer possibilidade de interromper o afundamento da "P-36" com os recursos disponíveis a bordo, o que exclui, inclusive, o nexó de causalidade entre a existência de duas bombas "sea water" (bombas de incêndio) em manutenção e o afundamento da embarcação; que, quanto à realização da operação de lastreamento do tanque de BB, após a segunda explosão, ainda sem concluir as reais causas da explosão, mas já sem nenhum recurso, não teve alternativa senão lastrar o bordo oposto com a clara intenção de salvaguardar as vidas de bordo, seja mantendo o nivelamento necessário à faina de evacuação pelo guindaste, seja para impedir que a inclinação desligasse o gerador criando um tumulto indesejável em meio à

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

143

JOSÉ CARLOS PIMENTA GUSMÃO
DEPUTADO
DIVISÃO DE RELAÇÕES CARTORIAIS

4740

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....

 processo em curso na 1ª Vara Federal de Campos (2001.5103000863-5) que encontra-se em fase de sentença, onde o próprio Ministério Público Federal, concluindo pela total exculpabilidade dos réus, e que as provas apontadas levam à absolvição dos denunciados, declara que não constam dos autos provas contundentes para embasar um decreto condenatório nos termos pleiteados na denúncia, requerendo o Ministério Público Federal, nos termos do que dispomos no artigo 386, VI, do CPP, a absolvição de Hélio Galvão de Menezes, Paulo Roberto Viana e Carlos José Maciel Azeredo; que segundo o CREA-RJ e a AEPET houve falha de projeto, sendo que a DPC/ ANP apontaram recomendações que foram acatadas para reflexão e adoção, e que não bastassem todos os elementos carreados aos autos na longa instrução deste processo, elementos estes que comprovaram a ausência de erro da operadora, esta absorveu a lição como nenhuma outra o faria – isto é a maior das certezas à quem acompanha a indústria petrolífera, sendo que são exemplos veementes destas atitudes o Programa de Excelência Operacional (PEO) das unidades Marítimas, cujo objetivo é permitir que a Petrobras alcance a excelência nas operações marítimas de Exploração & Produção; que uma das constatações mais importantes foi a de que, em atividades críticas, como as de produção “offshore”, é preciso ir além da legislação, das normas e das práticas consagradas internacionalmente, sendo que a Petrobras passou a proibir a instalação de vasos e tanques ligados a processamento de gás, óleo e água dentro das colunas de plataformas e outras áreas confinadas, embora tal prática seja admitida pelas normas internacionais, recomendou restringir o compartilhamento do sistema de captação de água para uso geral da plataforma e do sistema de combate a incêndio, apesar de igualmente permitido pelos órgãos de normalização e de classificação; que a Petrobras reviu os critérios de classificação de áreas de risco, otimizando o sistema de alarmes na sala de controle das plataformas e aperfeiçoando a capacitação das equipes de controle de estabilidade e lastro, que ficam embarcadas nas unidades flutuantes, atuando de forma mais rigorosa do que as normas e práticas internacionais vigentes; que a Petrobras intensificou a

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Handwritten signatures]
 JONAS CARLOS FERREIRA FERREIRA
 19/01/08
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4741

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
realização de exercícios simulados de resposta a acidentes de grande complexidade, envolvendo a participação de diversos órgãos da Petrobras e também comunidades, defesa civil, órgãos ambientais entre outros órgãos governamentais; que a Petrobras tem dedicado toda a atenção e cuidados aos parentes das vítimas, concedendo diversos benefícios, sem contar o pecúlio e as pensões devidas; e que todas ações acima comprovam com veemência que a Petrobras agiu de forma exemplar, sendo que tais elementos reafirmam e comprovam a total ausência de culpa do ora peticionante, seja pela absoluta correção técnica do seu procedimento de acordo com os manuais de operação do sistema, bem como porque apontou e assim comprovou nos autos, a hipótese de que a explosão mecânica foi motivada pela instauração de uma condição insegura a partir da execução do projeto, construção e classificação desconhecida pela operadora da plataforma Petrobras-36.

A defesa de Paulo Roberto Viana, em alegações finais, manifestou-se usando os mesmos argumentos iniciais da Petrobras, quanto as hipóteses mais possíveis para as causas do acidente, quanto ao relatório da comissão de sindicância, sem a possibilidade de exame físico do local, ter sido proferido em menos de três meses, quanto as atividades da Petrobras que em nada tangenciam a construção de plataformas, quanto ao manual de operação que era a bíblia, era a lei, e quanto ao processo em curso na Justiça Federal, declarando, em resumo, que o representado é um empregado exemplar e técnico de grande expertise; que a precipitação acusatória não permitiu a investigação minuciosa e atenta das causas verdadeiramente mais prováveis da explosão mecânica; que impende, em razão de tal análise atenta, digna de um acontecimento de tamanha proporção, ressaltar com clareza meridiana que a causa da explosão mecânica desdobra-se em sete erros cometidos ao longo da elaboração do projeto, construção e classificação da plataforma; que a análise atenta dos fatos que constituem a linha evolutiva projeto-construção-classificação, todavia, apontam para a gravíssima ausência do HAZOP do sistema dos tanques de armazenamento de drenos, sendo que quando foi cogitada a

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

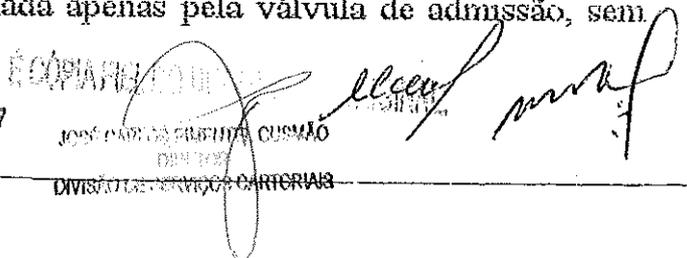
JOSÉ CARLOS FERREIRA OLIVEIRA
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS PARTICULARES

4747

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

hipótese pela projetista da utilização dos referidos tanques, modificando o que foi anteriormente pensado, e contrariando o padrão das demais plataformas da Petrobras, outro HAZOP deveria ser feito, porque o sistema avaliado pelo HAZOP anterior não previa a utilização dos TDE, não tendo sido, portanto, avaliados os riscos integralmente, em consequência disso, permitiu-se que uma condição insegura permanecesse no projeto; que ficou patente, portanto, a imprescindibilidade do HAZOP, mormente num sistema tão importante e capaz de gerar uma catástrofe; que os erros de projeto são a ausência de HAZOP do sistema dos tanques de armazenamento de drenos, conforme informações extraídas dos documentos I ("HAZOP Report" – AMK903) e III ("design philosophy drains system" – AMK 906), aprovação do projeto pela projetista sem que fosse feita a reengenharia exigida pela própria projetista e sem que fossem atendidas as exigências da Petrobras, a falta do duplo bloqueio nas admissões dos TDE (válvula), a falta de duplo "vent" nos TDE – sistema de ventilação da coluna inadequado decorrente da classificação errônea, interligação do TDE com o "vent" atmosférico, ao invés de ligado ao queimador de baixa pressão, e interligação direta do TDE com o manifolde da produção; que quanto ao armazenamento de alto percentual de mistura de água e resíduos nos TDE é fundamental esclarecer que o armazenamento de mistura de água e resíduos em tela não era decorrente de qualquer ato voluntário do representado ou seus subordinados, uma vez que a ocorrência de chuva e/ou dilúvio nas áreas de processo de óleo e gás, independentemente de qualquer ação humana, implicava em transbordo de mistura de água e resíduos pela linha de "vent" do vaso de dreno aberto, chegando até os ora denominados TDE em função de ser o ponto mais baixo do sistema de "vent" atmosférico; que, em suma, o representado merece ser exculpado neste particular, uma vez que o armazenamento de alto percentual de mistura de água e resíduos nos ora denominados TDE não decorreu de ato omissivo ou comissivo de sua autoria; que o representado merece ser exculpado sobre o flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão, sem

COPIA
 JOSÉ CARLOS FERREIRA CUSMÃO
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



4743

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....

raqueteamento, uma vez que não foi avisado desta específica ação de flangeamento, sendo que quando desembarcou na plataforma não foi avisado nem por escrito e nem verbalmente, portanto, desconhecia; que com relação ao serviço de raqueteamento do "vent" do tanque sinistrado, é fundamental destacar que o representado só foi informado desta faina após o acidente, sendo certo que este detalhe não constava da passagem de serviço do COPLAT, nem dos boletins diários de produção, e, tampouco, fora comunicado verbalmente ao representado, que havia embarcado a apenas 14 horas antes do acidente; que em relação a operação de esgotamento dos TDE sem o acompanhamento direto do representado, este merece ser exculpado, uma vez que tendo a operação de esgotamento do TDE de BB sido realizada de acordo com os procedimentos regulamentares pertinentes à execução da faina, a ausência de supervisão não guarda qualquer nexo de causalidade com o acidente da "P-36"; que a participação da Petrobras no projeto era de mera consultoria; que os engenheiros da Petrobras foram enviados a Londres com o objetivo de apenas supervisionar o desenvolvimento do projeto, eles não tinham competência nem autonomia para solicitar modificações no projeto de conversão, eles não tinham nenhuma atribuição na definição do projeto; que a Petrobras apenas tomava conhecimento das decisões tomadas no desenvolvimento do projeto pela AMEC; que a PETROMEC era a empresa responsável pelo projeto de conversão da plataforma, a Petrobras apenas tomava conhecimento do processo de conversão; que o raqueteamento não era inadequado tendo em vista que o equipamento estava fora de operação; e que tais elementos reafirmam e comprovam a total ausência de culpa do ora peticionante, seja pela absoluta correção técnica do seu procedimento de acordo com os manuais de operação do sistema, seja porque apontou e assim comprovou nos autos, que a explosão mecânica foi motivada pela instauração de uma condição insegura a partir da execução do projeto, construção e classificação, desconhecida pela operadora da plataforma "P-36".

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE ENGLER DA SILVA
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....) 4744

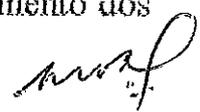
As defesas de Carlos José Maciel Azeredo, Evanildo Souza Santos e Cláudio Marinho Machado em alegações finais, manifestaram-se usando os mesmos argumentos iniciais da Petrobras e do representado Paulo Roberto Viana.

As defesas de Carlos José Maciel Azeredo e Evanildo Souza Santos, em peças separadas, mas usando a mesma argumentação, declararam, ainda, em resumo, que a imputação de culpa ao representado com base em suposto mau adestramento das equipes de operação tem como falsa premissa que a operação de esgotamento do tanque em tela foi realizado de maneira equivocada; que o alinhamento do TDE de BB para a planta de processo tem respaldo no manual de operação, uma vez que existia óleo armazenado no referido tanque, identificado através de purga realizada junto a bomba; que o acompanhamento da operação de esgotamento do tanque de armazenamento de drenos de BB foi realizado de acordo com os procedimentos regulamentares pertinentes à execução da faina, quais sejam, cheque da operação da bomba pelo manômetro de descarga e monitoramento do nível do tanque bombeado; que não se pode perder de vista que o evento crítico do sinistro foi o rompimento da válvula, e não era exigível os operadores conjecturassem sobre esta hipótese; que faz a seguinte pergunta: qual deveria ter sido a consequência da alegada demora da partida da bomba se a sinistrada válvula tivesse cumprido o seu papel? resposta: nenhuma; que o representado merece ser exculpado no que se refere ao acompanhamento das possíveis consequências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto do tanque de armazenamento de drenos de BB, uma vez que a válvula de acesso ao "header" de produção não permaneceu aberta durante a faina de partida da bomba e ainda que assim não fosse, porque nenhuma consequência adviria da alegada demora se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel, não sendo exigível do representado cogitar o não funcionamento de qualquer elemento do sistema; que quanto ao acompanhamento da evolução dos níveis dos dois TDE após o início da drenagem e o monitoramento na sala de operação o representado deve ser exculpado, uma vez que efetuou todos os controles regularmente

4345

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

previstos no manual de instruções, e ainda que assim não fosse, porque os procedimentos regulamentares não contemplavam o monitoramento do tanque de armazenamento de drenos não utilizado na faina de bombeio e o sistema de transmissão de nível do tanque de armazenamento de drenos de BE para a sala de controle foi desativado na ocasião do isolamento do tanque, a fim de não pressurizá-lo; que ficou patente, portanto, que a falha da válvula gerou toda uma conseqüência inesperada que desencadeou o evento; e que a leitura das passagens de serviço revela que a mesma equipe já havia realizado a mesma operação de esgotamento dos chamados TDE outras duas vezes, com sucesso, pelo que não procede a alegação de falta de adestramento dos operadores.



A defesa de Cláudio Marinho Machado, ainda em alegações finais, manifestou-se declarando, em resumo, que o representado merece ser exculpado do afundamento da plataforma, no que se refere a alegada não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em conseqüência da primeira explosão, uma vez que o mesmo ainda estava buscando as informações necessárias a tomada de decisão quando aconteceu a segunda explosão, não lhe restando, a partir deste evento, qualquer possibilidade de interromper o afundamento da "P-36"; que deve ser ressaltado que não há que se falar em análise das atividades de lastro após a segunda explosão já além de inconteste a total ausência de recursos para monitoramento ou comando de lastro, e a própria PEM sequer levanta tal aspecto na representação; que quanto a realização da operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade, buscou o representado, entre a primeira e a segunda explosão (meros 17 minutos), o nivelamento da plataforma com a intenção de alcançar a normalidade operacional da unidade e a identificação do grau de evolução do adernamento; que sua única preocupação neste momento era identificar e avaliar a razão do adernamento para só após consolidar uma idéia sobre o ocorrido; que, após a segunda explosão, ainda sem concluir as reais causas da explosão, mas já sem quase nenhum recurso, não teve

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

4746
100

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

alternativa senão lastrear o bordo oposto com a clara intenção de salvaguardar as vidas de bordo, seja mantendo o nivelamento necessário à faina de evacuação pelo guindaste, seja para impedir que a inclinação desligasse o gerador criando um tumulto indesejável em meio à escuridão do alto mar; que outra intenção foi a de evitar o pânico e ainda viabilizar as tentativas de resgate dos membros da brigada de incêndio, sendo desta forma absolutamente correta sua atuação; que quanto a permissão para a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo, também não assiste qualquer responsabilidade ao representado, uma vez que a mesma teve respaldo nos manuais de operação da unidade, sendo certo que o tempo de abertura foi o normalmente usado para tarefas equivalentes, e que tinha por escopo questões de segurança, no que se refere ao procedimento de inspeção do referido tanque; que considerando que a exigüidade de espaço impedia a utilização de máscaras autônomas, a boa prática indica pelo procedimento adotado, onde optou-se por uma situação de risco até então abstrata – dada as condições de mar entre força 0-1 – em favor de um procedimento de segurança para um risco certo e iminente – a baixa concentração de oxigênio no local aliada à necessidade de inspeção do tanque, o qual tivera sua integridade comprometida pelas trincas passantes; que não se pode considerar a manobra do representado como arriscada pois o fechamento da elipse não é o evento extraordinário ou de difícil execução já que poderia ser executado em poucos segundos, não fossem as dificuldades de acesso decorrentes do acidente; que vale ressaltar que, por ocasião da elaboração dos manuais de operação da plataforma, não se vislumbrava a possibilidade de falha dos “dampers” estanques do sistema de ventilação da coluna, os quais, se tivessem cumprido seu papel, não tornariam relevante o procedimento ora impugnado; e que não se pode perder de vista que o representado merece ter seu comportamento apreciado em face das poucas informações disponíveis durante os exíguos 17 minutos decorridos entre a explosão mecânica e a explosão química, já que,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

depois desta, é incontroverso que, em razão das inúmeras variáveis envolvidas, não há nada que desaprove as ações determinadas pelo grupo de lastro.

Luiz Eduardo Guimarães Carneiro, Carlos Eduardo Sardenberg Bellot, José Coutinho Barbosa, Joel Mendes Rennó e Sebastião Henriques Villarinho, em alegações finais, manifestaram-se em peças separadas, mas contendo os mesmos argumentos, apontando as preliminares suscitadas da falta de interesse e legitimidade da representação privada e da inépcia da exordial, declararam, quanto ao mérito, em resumo, que cabe refutar toda a culpa alçada, haja vista o total distanciamento entre o representado e as causas do acidente, causas essas que de tão técnicas e complexas dificultam em muito a exata apuração e quiçá sequer podem ser imputadas a um ato específico; que o parlamentar sequer conseguiu convencer seus próprios pares de suas razões e de sua causa e tendo sido esta tese fragorosamente derrotada; que, desta forma, todo o incômodo causado pelo representante ao ora peticionante e à sua família não pode ser ignorado pela apreciação atenta deste Tribunal ao caso em tela; e que de todo o exposto, data vênha tão esdrúxula e sem fundamento a representação privada deverá ser arrematada com a declaração de exculpabilidade do ora representado.

Hélio Galvão de Menezes não manifestou-se em alegações finais.

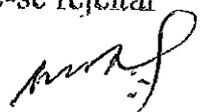
Decide-se.

Quanto às preliminares.

A defesa da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., arguiu preliminar denominada de "correção do nome da representada" (fls. 2450), sustentando que foi a PETROMEC Inc., com sede nas ilhas Virgens, a empresa que, como "integrador de obra" (main contractor) contratou o detalhamento do projeto, a certificação com as sociedades classificadoras e a obra de conversão da plataforma, e não a Marítima, pessoa jurídica distinta, da qual a PETROMEC é uma companhia subsidiária, sendo que para não haver atraso no processo, deu-se por citada. Trata-se de uma preliminar de "ilegitimidade passiva ad causam", onde o que o requerente deseja é não figurar como

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....) 4763
v. 10

parte na relação jurídica de direito, contudo, a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., foi introduzida nos autos por decisão do Tribunal Marítimo, superando-se, desta forma, tal preliminar, sendo agora questão de mérito a ser decidida, razão pela qual deve-se rejeitar a preliminar suscitada.



As defesas de German Efromovich (fls. 2901/2907/2914), Hamylton Pinheiro Padilha Júnior (fls. 2833A/2841, 2851), Alberto Jesus Padilla Lizondo (fls. 2865/2871/2881) e Otoniel Silva Reis (fls. 2934/2940/2946), pelo mesmo I. advogado constituído, argüiram três preliminares: 1ª) de "legitimatio ad processum" (por falta de interesse econômico ou moral, ficando claro que o interesse do autor é de natureza política, pois, vencido na CPI da ALERJ, inconformado, quer fazer do Tribunal Marítimo a instância recursal ao seu papel político) e 2ª) de inépcia da inicial (pela desobediência do dever de precisar a acusação, narrando claramente os fatos que está a imputar ao futuro réu, a fim de que este tenha o pleno conhecimento da acusação, podendo elaborar sua defesa e produzir as provas necessárias). Analisando-se em conjunto as duas preliminares argüidas, ressalte-se que a representação privada foi calcada no voto vencido (fls. 1786) da Exma. Juíza-Revisora do processo e na respectiva justificativa de voto (fls. 1787 a 1794), sendo que o Tribunal Marítimo teve oportunidade de avaliar com bastante critério as razões do Juiz-Relator do processo, naquela época o Exmo. Sr. Juiz Carlos Fernando Martins Pamplona e da representante da PEM, como fiscal da Lei, tendo decidido por maioria receber a referida representação de parte, nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz Everaldo Torres, sendo vencida parcialmente a Exma. Sra. Juíza-Revisora, que a recebia em todos os seus termos e sendo vencido o Exmo. Sr. Juiz-Relator que não a recebia. Deste modo, ficou demonstrado que o Tribunal Marítimo, ao receber a representação de parte, já levou em consideração todos os argumentos apresentados nas duas preliminares acima referidas, suscitadas pelas defesas considerando legítimo o interesse do autor da representação

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MARTINS PAMPLONA
DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

privada e por atender os requisitos prescritos na Lei nº 2.180/54, decisão com a qual estou de acordo, razão pela qual deve-se rejeitar as preliminares.

Quanto a 3ª) incabível “in limine” a representação contra os ora representados por aplicação dos princípios de equidade e isonomia, já que dois dos representados de parte foram excluídos do feito em decisão por maioria, porém sem fundamentação, verifica-se que, analisando-se a preliminar argüida, o voto do Exmo. Juiz Everaldo Torres declara “receber a representação privada ofertada por Eduardo Consentino da Cunha, exceto contra Phellipe Henri Reichstul e Henídio Queiroz Jorge, tendo em vista que, em análise anterior do processo, o Tribunal, por maioria, atestou não haver indícios suficientemente fortes de culpabilidade dos mesmos no evento, sobre os quais se pudesse construir uma peça acusatória”, o que demonstra que o Tribunal, naquela ocasião, não considerou a mesma situação para os representados requerentes da preliminar, de acordo com o art. 67 de seu Regimento Interno, onde está prevista uma análise preliminar do mérito, razão pela qual deve-se rejeitar a preliminar aqui referida.

As defesas de Joel Mendes Rennó (fls. 2737/2738A), José Coutinho Barbosa (fls. 2743/2745), Sebastião Henriques Villarinho (fls. 2749/2751), Carlos Eduardo Sardenberg Bellot (fls. 2756/2758) e Luiz Eduardo Guimarães Carneiro (fls. 2763/2765), pelo mesmo I. advogado constituído, argüiram, de maneira também uniforme, duas das mesmas preliminares já suscitadas: 1ª) a de falta de interesse processual e de legitimidade para promover a defesa de interesses difusos, já que o Tribunal, no exercício de sua missão institucional, não tem o poder para reconhecer a procedência do voto vencido que seu autor proferiu perante a Comissão Parlamentar de Inquérito instaurada para apurar supostas irregularidades na contratação das obras da “P-36”, sendo que, por força do art. 2º da Lei nº 7.642/87, os interesses difusos da sociedade são defendidos perante o Tribunal Marítimo privativamente pela PEM; e 2ª) da inépcia da representação privada considerando que os fatos relatados não configuram qualquer ilícito, qualquer violação das normas relacionadas com a utilização de

4250

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

embarcações, tripulações, navegação ou atividades correlatas e não estabeleceu qualquer nexo de causalidade com os lamentáveis incidentes da "P-36", não tendo os representados como exercer seu direito de defesa, assegurado pela Constituição. Do mesmo modo, como anteriormente feito, analisando-se em conjunto as duas preliminares argüidas, ressalte-se que a representação privada foi calcada no voto vencido (fls. 1786) da Exma. Juíza-Revisora do processo e na respectiva Justificativa de Voto (fls. 1787 a 1794), sendo que o Tribunal Marítimo teve oportunidade de avaliar com bastante critério as razões do Juiz-Relator do processo, naquela época o Exmo. Sr. Juiz Carlos Fernando Martins Pamplona e da representante da PEM, como fiscal da Lei, tendo decidido por maioria receber a referida representação de parte, nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz Everaldo Torres, sendo vencida parcialmente a Exma. Sra. Juíza-Revisora, que a recebia em todos os seus termos e sendo vencido o Exmo. Sr. Juiz-Relator que não a recebia. Deste modo, ficou demonstrado que o Tribunal Marítimo, ao receber a representação de parte, já levou em consideração todos os argumentos apresentados nas duas preliminares acima referidas, suscitadas pelas defesas considerando legítimo o interesse do autor da representação privada e por atender os requisitos prescritos na Lei nº 2.180/54, decisão com a qual estou de acordo, razão pela qual deve-se rejeitar as preliminares.

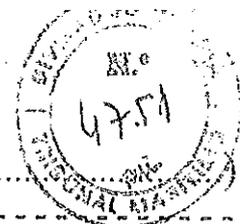
As defesas de Alceu Barroso Lima Neto (fls. 2728/2729/2730) e de Roberto Fernandes Orzechowsky (fls. 2821/2822/2823), pelo mesmo I. advogado constituído, de maneira uniforme, argüiram três preliminares:

manf

1ª) de "coisa julgada", alegando, em resumo, que o processo já havia sido instaurado por iniciativa da Procuradoria; que o processo já teria sido julgado, sendo que o autor da representação de parte deseja reabrir uma questão já julgada pelo Tribunal Marítimo, deixando transcorrer "in albis" a decisão desse egrégio Tribunal, não a atacando por intermédio de um dos recursos que a lei coloca à sua disposição; e que a estabilidade da coisa julgada, pressuposto do estado de direito democrático, não pode ficar à mercê de interesses escusos ou ocultos que outro objetivo não têm senão o de

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIREÇÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....

perturbar a ordem jurídica. Neste caso, não há que se falar em “coisa julgada”, tendo em vista que o processo não foi julgado, não havendo decisão deste Tribunal quanto ao mérito, e mais, a representação privada, que está prevista no art. 41, II da Lei nº 2.180/54 foi recebida nos termos do voto vencedor da lavra do Exmo. Sr. Juiz Everaldo Torres, por decisão da maioria, após análise criteriosa, em sessão Ordinária do Tribunal Marítimo de 28 de maio de 2002, razão pela qual deve-se rejeitar a preliminar suscitada.

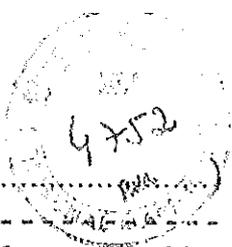
2ª) de “ilegitimatio ad causam ativa”, ou seja, a de ilegitimidade para a causa (por falta de interesse jurídico diante da sua condição de parlamentar, e apenas nesta qualidade); e

3ª) de inépcia da inicial (pois na esdrúxula queixa não é mencionado um só fato culposo ou doloso a ser atribuído aos acusados – cita o art. 41 do CPP).

Do mesmo modo, como anteriormente feito, analisando-se em conjunto as duas preliminares argüidas (“ilegitimatio ad causam ativa” e inépcia da inicial), ressalte-se que a representação privada foi calcada no voto vencido (fls. 1786) da Exma. Juíza-Revisora do processo e na respectiva justificativa de voto (fls. 1787 a 1794), sendo que o Tribunal Marítimo teve oportunidade de avaliar com bastante critério as razões do Juiz-Relator do processo, naquela época o Exmo. Sr. Juiz Carlos Fernando Martins Pamplona e da representante da PEM, como fiscal da Lei, tendo decidido por maioria receber a referida representação de parte, nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz Everaldo Torres, sendo vencida parcialmente a Exma. Sra. Juíza-Revisora, que a recebia em todos os seus termos e sendo vencido o Exmo. Sr. Juiz-Relator que não a recebia. Deste modo, ficou demonstrado que o Tribunal Marítimo, ao receber a representação de parte, já levou em consideração todos os argumentos apresentados nas duas preliminares acima referidas, suscitadas pelas defesas, considerando legítimo o interesse do autor da representação privada e por atender os requisitos prescritos na Lei nº 2.180/54, decisão com a qual estou de acordo, razão pela qual deve-se rejeitar as preliminares.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



A defesa de Nelson Moczydlower (fls. 2771), por I. Advogado constituído, também arguiu preliminar da ilegitimidade da representação privada para atuar perante o Tribunal Marítimo, atuação acolhida apenas por maioria e sem o requisito da fundamentação. Da mesma maneira, como anteriormente citado, ressalte-se que a representação privada foi calcada no voto vencido (fls. 1786) da Exma. Juíza-Revisora do processo e na respectiva Justificativa de Voto (fls. 1787 a 1794), sendo que o Tribunal Marítimo teve oportunidade de avaliar com bastante critério as razões do Juiz-Relator do processo, naquela época o Exmo. Sr. Juiz Carlos Fernando Martins Pamplona e da representante da PEM, como fiscal da Lei, tendo decidido por maioria receber a referida representação de parte, nos termos do voto do Exmo. Sr. Juiz Everaldo Torres, sendo vencida parcialmente a Exma. Sra. Juíza-Revisora, que a recebia em todos os seus termos e sendo vencido o Exmo. Sr. Juiz-Relator que não a recebia. Deste modo, ficou demonstrado que o Tribunal Marítimo, ao receber a representação de parte, já levou em consideração todos os argumentos apresentados na preliminar acima referida, suscitada pela defesa, considerando legítimo o interesse do autor da representação privada e por atender os requisitos prescritos na Lei nº 2.180/54, decisão com a qual estou de acordo, razão pela qual deve-se rejeitar a preliminar.

A Exma. Sra. Juíza-Revisora Maria Cristina de Oliveira Padilha manifestou-se, em relação as preliminares esclarecendo porque o Tribunal considerou o autor da representação privada como parte legítima para ingressar com a referida representação, seguindo-se na íntegra o seu pronunciamento:

“O artigo 76 do Código Civil diz:

Para propor, ou contestar uma ação é necessário ter legítimo interesse econômico ou moral.

Parágrafo Único - O Interesse Moral, só autoriza a ação quando toque diretamente ao autor ou à sua família.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Sendo esse dispositivo legal recepcionado pelo Código Processual Civil de 1939, em seu artigo 2º que estabelecia:

Para propor ou contestar ação é necessário ter legítimo interesse econômico e moral.

A Lei nº 2.180/54, criada sob a égide desses dois Códigos, em seu artigo 41, inciso II dispõe :

O processo perante o Tribunal Marítimo se inicia:

- I- por iniciativa da Procuradoria;
- II- por iniciativa da parte interessada;
- III- por iniciativa do próprio Tribunal.

No artigo 45 da mesma lei, recepcionando o artigo 76 do CC e o artigo 2º do CPC/39 (em vigor a época) determina:

Nos feitos de iniciativa privada, a representação ou contestação, só poderá ser oferecida por quem tiver legítimo interesse econômico ou moral no julgamento do acidente ou fato da navegação.

E mais o artigo 155 determina que:

Nos casos de matéria processual omissos nesta lei, serão observadas as disposições das leis de processo que estiverem em vigor.

Entretanto, o Código Processo Civil de 1973, atualmente em vigor em seu artigo 3º determina:

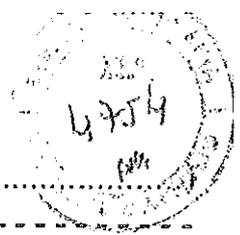
Para propor ou contestar ação, é necessário ter interesse e legitimidade.

Portanto, não mais se referindo a legítimo interesse econômico ou moral.

O Ilustre Civilista Washington de Barros Monteiro em seu Curso de Direito Civil (parte Geral, Ed. Saraiva 24ª Edição revista e atualizada, 1985, pág. 171/172), assim se manifesta:

A Constituição Federal, manteve ação popular, movida por qualquer cidadão, para anular atos lesivos ao patrimônio de entidades públicas. Nos processos dessa índole

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)



há que se cuidar, portanto, de outro interesse, igualmente tutelado, e que no entanto, não se enquadra nos dois tipos clássicos contemplados pela lei civil. É o interesse público.

Alias, continua o ilustre civilista, existem ainda outros casos concretos em nossa legislação em que se outorga a qualquer pessoa, ou a qualquer cidadão iniciativa para invalidar atos que interessam à coletividade. E como exemplo entre outros cita a Lei nº 2.004 de 3 de Outubro de 1953, que dispõe sobre a política nacional do petróleo, concede ação popular para anular-se transferência ou subscrição de ações da Petrobras, feita com infringência da lei (artigo 11, parágrafo único).

O Reverenciado Jurista Pontes de Miranda em seus comentários ao Código de Processo Civil (2ª Ed, Editora Forense pág. 137 e segs) ao comentar sobre o artigo 3º do CPC em vigor, se reporta ao artigo 6º do mesmo diploma legal nos seguintes termos:

Pode-se dar-se que exerça, em nome alheio, a ação (de direito processual) quem tem tal legitimação, o que se supõe no artigo 6º (salvo quando autorizado por lei). Ai, alguém pede por outrem a tutela jurídica e entra na relação jurídica processual. Pense-se noutros casos, como o do autor da ação popular (qualquer cidadão). O remédio jurídico processual é que toca ao processo .

Afirma, ainda, que:

“o interesse e a legitimidade”, a que se refere o artigo 3º do CPC são pressupostos para propositura de “ação”, ação – ai em sentido de direito processual e não de direito material.

O interesse, continua o autor, não é só interesse econômico ou moral. Em qualquer dimensão social (= em qualquer dos principais processos sociais de adaptação), há irradiação de interesse. Há o interesse religioso, moral, artístico, científico, jurídico (estrito senso), político e econômico.

Sobre o interesse moral e outros interesses, assim se manifesta o nobre civilista:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DE
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4815

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....) (p. 2.)

Interesse moral é o interesse não patrimonial, se bem que se encontre, de regra, nos interesses patrimoniais, interesse moral, e nem sempre os interesses morais se apresentem em estado puro. As vezes, o interesse moral contradiz o interesse econômico, do autor ou do réu; e isso de modo nenhum lhe impede o exercício das ações em juízo.

A questão de legitimidade, a que se refere o artigo 3º não é de legitimidade de direito material, posto que tenha o juiz de apurar se é admissível que a pessoa que propõe a ação possa ser titular de ação (direito material) ou de direito, pretensão e ação. Se o juiz conclui que não poderia, de modo nenhum, ser titular, no plano do direito material, seria absurdo que o reputasse legitimado à "ação" de direito processual, porque exatamente tal "ação" é remédio jurídico processual de que tem a pretensão à tutela jurídica. O que precisa para que a legitimidade, segundo o artigo 3º, exista é que seja possível diante dos fatos alegados e o pedido feito que a pessoa possa ser titular da ação que lhe conferiria o direito material.

Reforçando o acima cita o processualista João Monteiro, em Teoria do Processo Civil I, página 103 que afirma:

Não é preciso que o interesse tenha por conteúdo uma relação econômica, ou seja, conversível em direito, um interesse de honra, um interesse de família, um interesse de profissão, bem podem legitimar o uso da ação civil.

Sobre legítimo interesse e interesse moral, ensina Vicente Rao, outro grande civilista, em seu O Direito e a Vida dos Diretos, (5ª Edição anotada e atualizada por Ovídio Rocha Barros Sandoval, 199, Editora Revista dos Tribunais, pág. 889 a 892):

"O legítimo interesse dos que ingressam em juízo é requisito de cuja verificação dependem o nascimento e o desenvolvimento da relação processual, ou seja, a própria vida desta relação.

O interesse para agir em juízo aqui se trata, que se não deve confundir com os benefícios ou vantagens proporcionáveis pelo bem material ou imaterial, que constitua o

4756

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

objeto do direito alegado, embora por meio da ação ou da contestação se vise a consecução ou recuperação, ou proteção do direito.

E interesse, pois, que nem se confunde com o direito invocado, nem, necessariamente, com a existência deste direito, pois sua apuração via de regra, resultará da sentença final, que tanto pode reconhecê-lo, quanto desconhecê-lo;

Precisa e basta, sim, que as partes tenham a convicção honesta de possuírem o direito alegado e, mais, que demonstrem seu interesse em obter dos órgãos jurisdicionais a recuperação, proteção ou reparação que pleiteiam; e em se tratando de ação declaratória, que justifiquem seu interesse na declaração judicial da existência ou inexistência de determinada relação jurídica da qual direitos e obrigações decorram, ou na declaração da autenticidade ou da falsidade de certo documento.

O interesse para agir em juízo, como autor ou réu, se qualifica e define como interesse jurídico no sentido de poder ser, quem age, titular do direito; e, mais, no sentido de se dirigir para a obtenção ou defesa de um bem, material ou imaterial, juridicamente admissível, bem, este, que possa ser objeto do direito posto em juízo (abstraindo-se, como ficou dito acima, a indagação da vantagem ou benefício que possa trazer à parte). E isso tanto se aplica às ações declaratórias, quanto as constitutivas e as condenatórias.

E quando se diz que o interesse há de ser legítimo, quer-se dizer, também que não pode ser contrário à lei, nem à moral, nem aos bons costumes....

Ressalta o autor, "embora as regras mencionadas acima se refiram à ação e à contestação, o conceito que elas envolvem há de ser aplicado em mais amplo sentido, para alcançar, não só todos quantos entram em juízo, seja a que título for (litisconsortes, terceiros intervenientes, recorrentes, etc), participando de qualquer modo, das ações propostas, senão também, todos aqueles que promovem ou intervêm nos chamados processos gratuitos ou administrativos....."

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

4257

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Com relação ao interesse moral, ensina Vicente Rao, se é interesse jurídico a utilidade que o autor ou o réu podem auferir do exercício legítimo de um direito para si ou para outrem, é de se entender que a matéria do contrate judiciário pode ser, indiferentemente, um direito patrimonial ou não patrimonial, e mais, que do propósito de fazer valer um direito não patrimonial nasce um interesse de espécie análogo, isto é, não pecuniário, mas moral ou abstrato que todavia, conserva, por suas relações com o direito que se faz valer, a qualidade essencial e indeclinável de interesse jurídico”.

A Lei nº 4.717 de 28 de junho de 1965, que regula a ação popular e alterações posteriores, teve seu artigo 1º, recepcionada pelo artigo 5º, inciso LXXIII da CF/88, veio ampliar o conceito de interesse na relação processual, senão vejamos:

A ação popular, é aquela que compete a qualquer cidadão para pleitear a anulação ou declaração de nulidade de atos lesivos ao patrimônio da União, Distrito Federal, dos Estados, dos Municípios, de entidades autárquicas, de sociedades mutuas de seguro, de serviços sociais autônomos e de quaisquer pessoas jurídicas ou entidades subvencionadas pelos cofres públicos ou para os quais o tesouro público haja concorrido ou concorra com mais de 50% de patrimônio (Lei nº 4.717/65 com alterações posteriores).

Ação popular, portanto, é a garantia individual destinada a anular atos lesivos ao patrimônio de entidades públicas. Leva em conta, principalmente a moralidade administrativa, estimulando o cidadão a se tornar um guardião do patrimônio público. Titular da ação é o cidadão, isto é, aquele dotado de direitos políticos. E nem poderia ser de outra forma, pois o objetivo da ação é o interesse público e não o individual. A ação de ser proposta contra aqueles que, em nome da entidade pública lesionada, praticaram o ato ilícito. Por outro lado, pretende-se, com a ação popular, a decretação de nulidade do ato lesivo não apenas a declaração como disposta na lei específica. Em tese todos os atos do poder público estão sujeitos à ação popular, atos administrativos, leis e decisões judiciais. A praxe, contudo tem refugado a ação popular contra decisões judiciais,

4787

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
embora admitindo-a contra a lei. O acatamento da ação popular não torna a lei nula, pois ao judiciário cabe, no caso, uma decisão constitutiva negativa que se restrinja a abater a eficácia da norma lesiva, sendo a nulificação desta atribuição do Poder Legislativo (CF: art. 5º, LXXII; Lei nº 4.717/1965; Súmula 365/STF - Dicionário Jurídico Brasileiro Acquaviva 3ª Ed. 1993 Editora Jurídica Brasileira).

A nova CF promulgada em 5 de outubro de 1988 determina em seu Título II, dos Direitos e Garantias Fundamentais, Capítulo I, dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I-.....

.....

LXXIII Qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular atos lesivos ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má fé isento de custas judiciais e de ônus da sucumbência.

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, podemos concluir que o sentido de interesse, ou melhor dizendo o conceito de legítimo interesse se alargou, não podendo o julgador ficar restrito a fria letra da lei, mesmo porque como restou demonstrado, o interesse moral vai além do direito material, alcança o direito processual.

Considerando as peculiaridades do Tribunal Marítimo, estamos diante de uma ação pública e de interesse público, cujo seu titular é o Estado, ou seja, pela PEM, atuando como Ministério Público fosse, que de acordo com o artigo 1º da Lei nº

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSÉ CARLOS DALL'ABRIL
RECEBIDA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓFIAS

4x59
(107)

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

7.642/87, "é responsável perante o Tribunal Marítimo, pela fiel observância da Constituição Federal, das leis e dos atos emanados dos poderes públicos, referentes às atividades marítimas, fluviais e lacustres."

A representante da D. Procuradoria Especial da Marinha, instada a se pronunciar sobre a representação de parte ora em apreciação, se manifesta pelo não conhecimento da mesma, sob alegação de não ser o seu autor parte legítima para propor a referida ação por lhe faltar Interesse moral.

Fundamentação esta, s.m.j. não procede, posto que:

O interesse moral mencionado no artigo 76 do Código Civil e em outros dispositivos do Código Processo Civil, em sentido restrito, como acima exposto é imprescindível sim, quando se trata de um direito privado, material, personalíssimo, se busca uma declaração de direito ou uma obrigação de dar, fazer ou não fazer.

Entretanto, em sentido amplo, alcança o interesse público como acontece nos processos do Tribunal Marítimo, que conforme determina a sua Lei Orgânica, Lei nº 2.180/54, em seu artigo 1º,

"Tem o Tribunal Marítimo a atribuição para julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas na referida lei."

Portanto o que se busca no Tribunal Marítimo, conforme o artigo 74 da sua retrocitada Lei Orgânica, "é a definição da natureza do acidente e as circunstâncias em que verificou, a determinação das causas, a fixação das responsabilidades, a sanção e o fundamento desta, como ainda indicação das medidas preventivas e de segurança da navegação quando for o caso."

Aliás, a PEM, atuando como Ministério Público fosse, no presente caso, além de parte, com a representação privada fica incumbida de velar pela regularidade do processo, e tem a liberdade para se manifestar a final, a favor ou contra a procedência da referida representação de parte, mas não deve assumir a defesa dos representados, isto é,

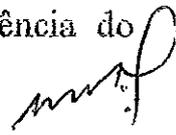
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ EDUARDO SERRAVALLE
PROCURADOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTORIAS

4760
1000

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

que contradite os termos da representação privada, promova provas ou pratique outros atos processuais, contra o autor. Mas na manifestação final, deverá opinar no sentido em que a prova indicar, pela procedência ou improcedência da ação, por se tratar de conduta característica da Instituição, como fiscal da lei.

O Ilustre autor da representação de parte que ora apreciamos, em sua petição alega ter "interesse moral, na qualidade de sub relator e vice-presidente da CPI instaurada pela Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro, e, é, portanto, interessado na apuração do acidente ora em apreciação por que na qualidade de vice-presidente votou vencido no sentido da responsabilização de todos os que figuram como representados na representação privada, e, portanto, tem legítimo interesse moral em ver reconhecida a procedência do voto que proferiu, face o seu interesse na solução do caso. Além do que é Deputado Estadual e, nessa qualidade é legítimo representante do povo do Rio de Janeiro, que tem interesse na responsabilização de quem deu causa a prejuízos de tão elevada monta e às mortes dos trabalhadores que sucumbiram em decorrência do evento".



Isto posto e considerando os motivos expostos pelo autor da representação de parte; considerando que a Petrobras é uma empresa de economia mista, de interesse público, cuja atividade primeira é a exploração do petróleo, um bem público, portanto está entre aquelas mencionadas no artigo 5º inciso LXXIII da CF/88; considerando, ainda, que a finalidade do processo no Tribunal Marítimo é a apuração e obtenção da verdade dos fatos não apenas ocorridos mas que os antecederam e que de alguma forma direta ou indiretamente tenha contribuído para a eclosão deste nefando evento; considerando que o resultado deste processo não interessa apenas as partes envolvidas, mas sim a toda sociedade brasileira, posto a importância da Petrobras para a economia brasileira, portanto, entre aqueles processos de interesse público, já o que se pretende é apurar, inclusive, o desfalque sofrido pelo patrimônio público; considerando, ainda, que o autor da representação, deu conta de demonstrar ter interesse legítimo na busca das

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FERREIRA GUARINO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4761

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
apurações deste acidente, não apenas como cidadão brasileiro, mas sobretudo como representante legítimo do povo do Rio de Janeiro, portanto, atendendo os requisitos prescritos no artigo 41, inciso II, cc artigo 45, ambos da Lei nº 2.180/54, cc artigo 62 do regimento interno deste Tribunal; e, finalmente, por justa garantia ao princípio da garantia constitucional do devido processo legal.

É forçoso concluir que in casu assiste a legitimidade e o interesse ao ora requerente para como autor atuar neste processo nº 19.489/01, relativo ao acidente e fato da navegação envolvendo a plataforma "P-36" ocorrido em 16 de março de 2001, na bacia de Campos/RJ, onde a plataforma estava posicionada, e do qual resultou danos materiais de monta, representados pela perda total da plataforma, seus equipamentos e demais pertences, sem deixar de mencionar a perda de 11 preciosas vidas humanas estas de valor inestimável."

Quanto ao mérito.

De tudo o que consta nos presentes autos, conclui-se que a natureza e extensão do acidente e fato da navegação sob análise, tipificado no art. 14, letra "a" (explosões seguidas de incêndio, emborcamento e naufrágio) e art. 15, letra "e" (colocar em risco a embarcação, vidas e fazendas de bordo), da Lei nº 2.180/54, ficaram caracterizadas como explosões a bordo de plataforma, provocando incêndio e avarias graves, causando a morte de onze tripulantes, componentes da brigada de incêndio, seguindo-se o abandono e naufrágio, com perda total da plataforma.

Dos depoimentos colhidos e documentos acostados, em especial, das conclusões dos relatórios da Comissão de Sindicância da Petrobras (fls. 1245), da Comissão de Investigação da ANP/DPC (fls. 1363) e do inquérito da Capitania (fls. 1294), extrai-se, em resumo, que as causas determinantes dos acontecimentos foram:

A) da 1ª explosão (a explosão mecânica) – sobrepressurização do tanque de drenagem de emergência (TDE) da coluna de popa, a BE, provocando o rompimento mecânico de seu invólucro, liberando os fluidos nele contidos (óleo, água e gás) para

6762

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

dentro da coluna, causando danos na tubulação de água da rede de serviço adjacente, iniciando o alagamento e liberando gás, que atingiu outras áreas da plataforma.

O sistema de drenagem de emergência, composto de dois tanques de 450 m³ cada, situados no 4º nível, no interior das duas colunas na popa dos dois flutuadores submarinos (pontões), foi concebido para receber o petróleo da planta de processo no caso de uma operação de manutenção ou na ocorrência de uma situação de emergência, evitando seu lançamento no mar. Os dois tanques, interligados entre si pelos circuitos de sucção e descarga, tinham comunicação com a planta de processo ("header" de produção) e também com um tanque para descarga de resíduos ("caisson" de produção), além de um suspiro interligado ao sistema de "vent" atmosférico da plataforma, já que o sistema permanecia sempre pronto para o recebimento de líquidos, ficando na condição de pressão atmosférica.

Por ocasião do sinistro, o TDE de BE estava temporariamente fora de operação, pela retirada de sua bomba de recalque para reparos, com seus flanges de sucção e descarga raqueteados por flanges cegos. Também foi raqueteado o suspiro para a atmosfera.

Em 14 de março, às 22h21min, iniciaram-se os procedimentos para esgotamento do TDE de BB, fazendo-se o alinhamento para o "header" de produção da planta de processo, estando fechadas as válvulas de entrada dos dois TDE. Houve problemas dificultando a partida da bomba de recalque, que só pôde ser ligada às 23h15min. Por algum problema não identificado, a válvula de bloqueio da entrada do TDE desativado de BE permitiu a passagem de fluidos para o interior do tanque, estando sua linha de "vent" (suspiro) bloqueada, provocando o aumento de nível e de pressão no interior, atingindo, primeiro 10 kgf/cm² e, em seguida, 19 kgf/cm². Segundo as análises técnicas efetuadas pela comissão de sindicância da Petrobras (fls. 1264), os tirantes de ligação entre os anéis da casca interna com a casca externa do tanque se romperiam

4763

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

quando a pressão interna se aproximasse de 7,3 kgf/cm² e, em seguida, a casca interna se romperia sob a pressão de 10 kgf/cm².

A primeira explosão (o estouro mecânico do TDE de BE) foi portanto causada:

1. Pela ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de BE, associada ao raqueteamento do suspiro ("vent") e ausência de raquete na válvula de admissão, ocasionando a sobrepressurização e o rompimento do TDE;

2. Pela impropriedade do alinhamento do TDE de BB com o "header" de produção, em vez de para o "caisson" de produção, permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de BE; e

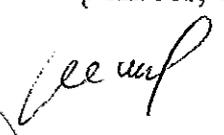
3. Pela demora na partida da bomba de drenagem do TDE de BB, permitindo o fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora.

B) da 2ª explosão – (a grande explosão química). Foi causada pela formação de mistura explosiva rica em gás, que teve contato com alguma fonte de ignição, pelo gás liberado no 4º nível da coluna devido ao rompimento do TDE, que atingiu outras áreas da plataforma, devido à abertura da escotilha entre o 3º e o 4º nível, bem como das portas estanques de acesso à coluna e pelos dutos de ventilação. A inundação do 4º nível da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou seu deslocamento, acelerando a sua dispersão e mistura com o ar, aproximando-se do limite de explosividade, 17 minutos após a primeira explosão, causando a grande explosão que atingiu os componentes da brigada de incêndio.

Foram fatores contribuintes para a segunda explosão:



1) A utilização, no projeto de alteração da plataforma, de tanques ou vasos destinados a armazenar hidrocarbonetos situados no interior das colunas e dos pontões, e interligados ao processo de produção, sem a segurança necessária; e



É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS CIBRANDE GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4764

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

2) A abertura da escotilha entre o terceiro e o quarto nível e das portas-estanques de acesso à coluna, bem como os dutos de ventilação propiciaram caminhos para o gás atingir outras áreas, podendo ter chegado ao tank top deck e ao second deck.

C) do alagamento e naufrágio – A causa inicial foi o ingresso de água e óleo na coluna de popa a BE decorrente do rompimento do TDE após a primeira explosão, começando o alagamento, seguindo-se o acionamento automático do sistema de suprimento de água do mar para combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada para o compartimento da coluna, já que a tubulação de suprimento estava rompida devido ao estouro do TDE, progredindo o alagamento, atingindo o circuito de insuflação do sistema de ventilação. Os “dampers” estanques do sistema de ventilação falharam e a água invadiu, através da ventilação, todos os compartimentos habitáveis do submarino (pontão) de popa-BE (salas de bombas, de propulsores, de injeção de água e túnel de acesso). Como os tanques 26S e 61S estavam abertos para inspeção, foram também atingidos pelo alagamento e, o nível da água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse, ficando as válvulas do circuito de ligação da caixa-de-mar permanentemente abertas. O alagamento progrediu com o ingresso de água através da caixa de mar e o ingresso intermitente de água proveniente da bomba de água do mar de serviço de proa-BE. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 1h40min do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-BE. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-BB, como forma de equilibrar a unidade, objetivando a manutenção das atividades essenciais a bordo. Após o alagamento de tais compartimentos, inclusive os paióis de amarras, iniciou-se o alagamento progressivo dos tanques do submarino de popa-BE que tiveram seus suspiros submersos. O 4º nível da coluna foi tomado integralmente pela água e como a escotilha de ligação com o 3º nível e as demais passagens estanques superiores haviam sido abertas pela brigada de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO
JOSE CARLOS SIMENES CUSUMÁ
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARRIERAS

4765

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

incêndio, toda a coluna foi alagada. Concomitantemente ao alagamento dos tanques profundos do submarino de popa-BE, compartimentos do convés foram lentamente sendo tomados pela água, até que o "caisson" central também começou a alagar, levando a plataforma ao adernamento final e ao afundamento.

Foram fatores contribuintes para o alagamento e naufrágio:

1) a falha nos atuadores no fechamento dos "dampers" estanques da ventilação, permitindo comunicação dos compartimentos habitáveis estanques da coluna e do submarino;

2) abertura do tanque 26S e do void 61S para inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingenciais, aumentando o volume alagável;

3) existência de duas bombas "sea water" em manutenção sem medidas contingenciais, reduzindo as margens de manobras emergenciais;

4) ausência de ações diretas para realizar o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão ou a movimentação de água de lastro para outras colunas;

5) operação de lastreamento dos tanques de proa-BB, com a finalidade de manter a "P-36" nivelada, diminuindo a reserva de flutuabilidade; e

6) procedimento e treinamento deficientes para situações de emergência no controle de estabilidade e lastro.

Quanto à representação da PEM.

Analisando-se os autos, verifica-se, quanto a responsabilidade solidária da Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., que deve ser acolhida a argumentação da PEM (fls. 4101), segundo a qual a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras, controladora majoritária da Petrobras Internacional S.A. – BRASPETRO, por sua vez controladora integral da BRASPETRO Oil Service Company – BRASOIL, assinou, em

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

47-66

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....) (sic)

6 de novembro de 1996, contrato denominado "Memorandum of Agreement" com a empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., tendo como finalidade realizar transformações da plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS", a serem executadas dentro das especificações estabelecidas pela Petrobras, visando colocá-la para operar, como plataforma de produção, no campo Marlim Sul, na bacia de Campos, havendo, posteriormente, mudança de destino para o campo de Roncador, com características diferentes, razão pela qual a especificação original deveria sofrer novas alterações. Ficou, ainda, caracterizado que a Marítima, diretamente, ou em razão do contrato mencionado e das necessidades advindas deste, criou, então, companhias por ela organizadas e controladas, dentre elas duas empresas subsidiárias no exterior, a PETROMECC Inc., sob as leis da British Virgin Islands e a PETRODEEP Inc., sob as leis das Ilhas Cayman, a fim de adquirir título para transferir a posse e propriedade da plataforma para a BRASOIL e convertê-la em unidade de produção de acordo com as especificações estabelecidas pela Petrobras, conforme atesta a defesa da própria Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., às fls. 2456 dos autos, restando, portanto, provado que as partes contratuais geradoras do ajuste para aquisição e transformação da plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS" foram Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., ambas empresas nacionais, as quais, por razões comerciais, através de suas subsidiárias internacionais, algumas criadas para tal fim, deram prosseguimento as ações que deveriam ser desenvolvidas para que a plataforma, em aquisição e alteração, atendessem a todas as exigências da Petrobras; que as especificações apresentadas pela Petrobras como parte do contrato celebrado com a Marítima, que por sua subsidiária contratou a empresa AMEC, foi objeto de estudo de um grupo de trabalho, em 1997, em Londres, constando dentre os participantes representantes da Petrobras/BRASOIL, o Sr. Cid Valério e da Marítima/PETROMECC, o Sr. Carlos Galvão; que o documento "Design Philosophy – Drains System", de autoria da AMEC, fls. 2057 a 2067, apresenta o estudo de quais são os drenos na nova planta de

JOÃO CARLOS BRUNO GALVÃO

 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

4767

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....

processo, inclusive especifica a reutilização dos tanques, então denominados "base oil tank", localizados na coluna de ré, solicitando aos demais participantes do projeto a confirmação ou não da classificação desta nova utilização dos tanques como área de risco, sendo que a reutilização desses tanques, para finalidade diferente da qual fora projetado, exigia outras investigações, dentre as quais a da introdução de hidrocarbonetos em uma área, até então, não considerada de risco; que a Petrobras integrou o referido estudo, através de diversos itens, a sua Especificação Técnica Geral, anexando-o ao contrato das diversas partes, corroborando as decisões tomadas pelo grupo em relação ao mencionado estudo; e que, após avaliação do estudo em questão pelas demais partes envolvidas, a AMEC (contratada da Marítima) emitiu dois documentos (Action 493 e Action 523) onde existe referência aos tanques de dreno fechados (close drains system), em razão da mudança proposta é evidenciada a necessidade de receber a drenagem de qualquer tanque de drenos do sistema e que o tanque, inicialmente previsto, não era grande o suficiente para receber a quantidade estimada de volume de drenos, sendo apresentadas várias alternativas, tendo sido escolhida a prevista na Action 523, que previa usar os tanques "base oil tanks", situados nas colunas de ré, e calculados para pressão de projeto de uma atmosfera.



Além disso, o presidente da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., German Efromovich, declarou, em seu depoimento de fls. 3543, que a PETROMEC foi criada com a finalidade de gerir a conversão da unidade "SPIRIT OF COLUMBUS" na "P-36", sendo que a Marítima, deslocou um de seus diretores, Alberto Jesus Padilla Lizondo, para organizar esta obra; que as empresas responsáveis pela obra de conversão da "P-36" eram PETRODEEP e a PETROMEC, sendo que a primeira cuidava do fluxo dos recursos financeiros destinados ao projeto e a segunda cuidava da gestão da conversão do referido projeto; que o engenheiro Padilla foi escolhido e contratado pelo depoente na Marítima, e que o engenheiro Otoniel foi escolhido pelo engenheiro Padilla aprovado pelo depoente e contratado pela PETROMEC; que a Noble Denton cuidava da

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO

4768

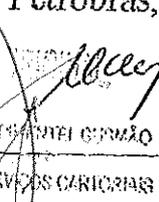
(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

 parte naval do projeto e a AMEC da unidade de processo, mas que a escolha foi submetida à aprovação da Petrobras; que a "SPIRIT OF COLUMBUS" era uma plataforma nova projetada para operar no mar do Norte para produzir 100 mil barris de petróleo por dia com facilidades de perfuração, estas unidades não são unidades prontas, cada campo tem suas características esta unidade foi cobiçada por operadoras do mundo inteiro ela estava ancorada em "stand by" na Itália; que a Petrobras emitiu uma autorização para três "trading" que em nome dela procurasse adquirir a "SPIRIT OF COLUMBUS", o depoente sabendo desta necessidade/opportunidade montou uma fórmula que satisfizesse a necessidade do cliente e que conseguisse fazer a conversão contratou vários advogados, consultores e foi nove vezes a Europa e no fim montou uma estrutura jurídica capaz; que o trabalho demorou cerca de dois anos e meio tendo entregue este trabalho a Petrobras sob compromisso, tendo negociado o refinanciamento com diversos bancos credores. Deste modo, fica evidenciada a responsabilidade ← solidária da Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., uma vez que o próprio presidente da Marítima atesta esta ligação em seu depoimento conforme acima citado, quando deslocou um de seus diretores para organizar a obra e criou empresas para, em nome da Marítima, serem responsáveis pelas obras de conversão.



Assim, considero a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e a empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. como responsáveis pelo desenvolvimento, acompanhamento e execução do projeto de conversão da plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS" para atender as necessidades impostas pela transformação para possibilitar seu aproveitamento no campo de Roncador, na bacia de Campos, RJ, quando foram necessárias substanciais modificações em sua planta original, de unidade de perfuração e produção para, exclusivamente, engajar-se como unidade de produção, sendo que os trabalhos de conversão aconteceram em estaleiro no Canadá, executados pelas firmas inglesas Noble Denton, na parte estrutural-naval e AMEC, na planta de processo, tendo sido gerenciados por diversos profissionais da Marítima e da Petrobras, sob o

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 JOSÉ CARLOS COSTA DE OLIVEIRA
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTEIARIAS



4769

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

acompanhamento do GRUFIS (Grupo de Fiscalização da "P-36"), ficando claramente provado nos autos a existência de erros de projeto cometidos solidariamente por ambas, Petrobras e Marítima, traduzindo-se estes erros pela localização dos TDE no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento dos TDE, sendo que o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, o que não foi previsto no projeto. A localização do tanque de drenagem de emergência (TDE) no interior da coluna da plataforma tinha a finalidade de armazenar água, óleo e resíduos e estava em área de vital importância, não poderia ter sido permitido que ocorresse interligação da planta do processo com o referido TDE do modo que foi projetado, o que possibilitou o retorno de óleo vivo para estes tanques, sendo que as linhas deveriam ser independentes ou no mínimo deveria existir um dispositivo que impedisse o retorno, não prevendo o projeto instrumentos de segurança e alarmes e por não ter sido realizado o estudo de HAZOP (análise de riscos) no sistema sinistrado, sendo que, em relação ao estudo de HAZOP, deve ser acolhida a argumentação da PEM (fls. 4136) que diz: "Não tendo sido realizados estas análises, os responsáveis solidários pelo projeto, a Petrobras e a Marítima, através de sua subsidiária AMEC, permitiram que uma condição insegura tenha sido adicionada na alteração do projeto, portanto a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva", ficando pelos motivos expostos acima, indubitavelmente caracterizadas as atitudes negligentes e imprudentes de Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda.

A legislação dava a Petrobras apenas 3 anos para explorar as reservas em águas profundas, esta situação obrigou, após descoberto o campo de Roncador, o melhor campo brasileiro, a uma corrida em busca de uma plataforma que permitisse a

[Handwritten signature]
 JUIZ ESPECIAL DE DIREITO
 DIVISÃO DE EXECUÇÃO CARCELAR

4770

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

colocação do referido campo de Roncador em produção dentro daquele prazo, isto fez com que a "P-36" entrasse em produção sem cumprir todas as etapas, desde o projeto até a operação com os devidos cuidados com a segurança e com o treinamento do pessoal envolvido, sendo engajada na produção de óleo no campo de Roncador, em fase de comissionamento. E mais, deve ser lembrado que originalmente a "P-36" tinha como destino o campo de Marlim Sul, tendo sido posteriormente alterado seu destino para Roncador, sendo que este campo tem características diversas daquele, fazendo com que houvesse alteração nas especificações originais da transformação para adequá-la ao novo campo. Embora o pessoal envolvido com a operação da plataforma tivesse experiência comprovada, atestada pelos currículos anexados aos autos, não se pode esquecer que o projeto em questão era inédito, de grande magnitude e trazia em seu bojo inovações tais como a colocação de TDE no interior das colunas, o que deveria ter levado a operadora a iniciar a fase de comissionamento com cuidados redobrados, uma vez que a unidade já se encontrava em produção, com todos os problemas de operação e manutenção, deste modo considero que a operadora Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras foi imprudente quanto ao comissionamento e negligente quanto ao treinamento do pessoal e isto fica claramente evidenciado ao se falar em comissionamento, entre outros: a) nas diversas falhas apontadas em válvulas e em indicadores de nível; b) na falta de aspiração de bombas; c) na avaria em bomba de descarga do TDE de BE; d) na avaria da válvula de admissão do TDE de BE; e e) nos problemas funcionais dos "dampers". Ao se falar em treinamento, entre outros: a) no raqueteamento indevido de uma linha de "vent", transformando um tanque atmosférico em tanque de pressão; b) na falta de mentalidade marinheira ao deixar as elipses dos tanques do submarino abertas para uma inspeção que seria realizada no dia seguinte; c) na tentativa de partida da bomba de esgoto do TDE de BB da sala de controle, quando a partida só era possível pelo local; d) na falta de explosímetros que orientassem a ação da brigada de incêndio; e e) na realização de

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos da Silva
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

4771

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

exercícios de adestramento do pessoal embarcado na freqüência e na qualidade desejáveis.

Assim, foi imprudente a Petrobras por colocar em operação a "P-36" em nível incompatível com a real situação operacional dela, e negligente com o treinamento das equipes de operação que não estavam convenientemente adestradas e instruídas para operá-la, em flagrante desrespeito à segurança da operação e das vidas de bordo.

Não se pode deixar de apontar também a negligência da Petrobras em relação a manutenção dos equipamentos que necessitavam reparos imediatos, tais como: a) bomba de descarga do TDE de BE, que permaneceu no pátio em Macaé sem que fosse reparada ou sem providenciar sua substituição por mais de um mês; b) duas bombas de incêndio inoperantes; c) mangueiras de incêndio que não se conectavam aos hidrantes; d) "dampers" dos dutos de ventilação apresentando defeitos como vazamentos hidráulicos, emperramento dos acionadores e problemas elétricos. Deste modo, tudo contribuindo para a deterioração do nível de segurança da plataforma que estava em comissionamento, mas que estava também, em operação, produzindo.

Assim a robusta prova, produzida nos autos, deu conta de demonstrar que para a Petrobras, no caso em tela, os interesses econômicos suplantaram àqueles voltados para a segurança das fazendas de bordo e das dedicadas vidas que ali labutavam.

Pelo exposto, deve-se considerar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., condenando-as.

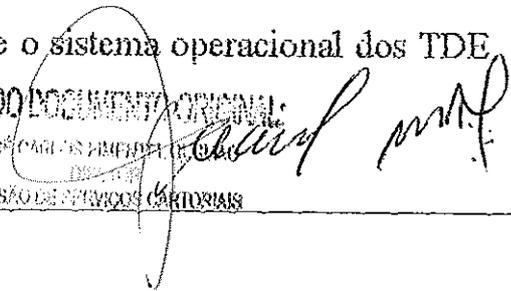
Analisando-se os autos, verifica-se, quanto aos representados Paulo Roberto Viana, Coordenador da plataforma (COPLAT) "P-36" na ocasião do acidente e Hélio Galvão de Menezes, Supervisor de produção, interinamente na função de COPLAT, sendo que o primeiro foi acusado por permitir o armazenamento de alto percentual de

4772

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

mistura de água e óleo nos TDE, pelo flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE de BE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão (sem raqueteamento) e pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto, e o segundo foi acusado pela execução da operação de flangeamento da rede de esgoto e do suspiro ("vent") do TDE de BE, sendo que em síntese se defendem responsabilizando a Petrobras, a Marítima e as Sociedades Classificadoras por erro na alteração do projeto da "P-36", tendo em vista que todo o projeto de qualquer sistema de produção de óleo e gás, durante sua fase de concepção, requer análise de segurança, inclusive em situações anormais, realizando-se estudos de avaliação de perigos, tais como Análise Preliminar de Perigo (APP), documento de fls. 1999/2054 e a Análise de Operações Perigosas (Hazardous Operations - HAZOP), sendo que a APP não contemplou nenhum cenário de gás para o sistema de drenagem fechada e o sistema sinistrado não foi objeto do estudo do HAZOP da "P-36", deste modo, permitiu-se que uma condição insegura permanecesse no projeto, ou seja, a possibilidade de ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva. Entretanto, a própria defesa afirma esta condição insegura era tal que poderia ter sido acionada a qualquer instante desde o início da produção da "P-36", principalmente se for levado em conta que, já em julho de 1997, vislumbrava-se a circulação de consideráveis quantidade de gás nos "base oil tanks" (fls. 1941 e 1976), transformados em TDE e mesmo assim os Coordenadores, Supervisores, Operadores e Técnicos continuaram a operar como se nada de anormal estivesse ocorrendo a bordo, sendo assim, os operadores por saberem que restava provado, por operações realizadas anteriormente conforme depoimentos, a presença de considerável quantidade de gás, não poderiam concluir que operavam com vasos sujeitos a baixa pressão, deste modo, não poderiam ter realizado o isolamento mediante simples fechamento de válvulas, uma vez que o sistema operacional dos TDE

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



Handwritten signatures and stamps, including a circular stamp and a rectangular stamp, located at the bottom right of the page.

4773

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....

era de perfeito conhecimento dos Coordenadores, Supervisores e Operadores da plataforma, sendo a presença de gás bastante conhecida, tinham, portanto, a obrigação de tomar todas as precauções de segurança na operação dos TDE e principalmente no seu isolamento. E mais, em nenhum momento os representados alegaram ter comunicado à Petrobras tal anormalidade, embora, nas provas contidas nos autos, restou notório que a Petrobras tinha conhecimento que haveria presença de gás no sistema de drenos que escoavam para os TDE. O raqueteamento ou flangeamento do suspiro do "vent" atmosférico do TDE de BE constituiu-se um grande erro operacional, pois era de pleno conhecimento que no cenário em questão, havia presença de gás, conforme acima comprovado, ainda mais porque já haviam os operadores em ocasiões anteriores executado as mesmas operações e sabiam da existência de óleo vivo no sistema, portanto deveriam alertar a operadora sobre a presença constante de gás nos sistemas de drenos dos TDE.

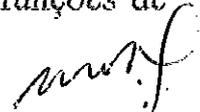
Restou comprovado nos autos que o COPLAT Paulo Roberto Viana somente foi informado do raqueteamento do "vent" do TDE de BE após o acidente, sendo certo que este detalhe não constava da passagem de serviço do COPLAT, nem dos Boletins Diários de Produção e também não foi comunicado verbalmente, pois somente havia embarcado a apenas 14 horas do acidente, razão pela qual não pode ser responsabilizado pelo referido erro operacional de raqueteamento do "vent" do TDE de BE, entretanto, considero que houve negligência do representado, uma vez que tinha conhecimento das deficiências operacionais da "P-36", conforme sobejamente demonstrado nos autos, principalmente no que diz respeito a presença de óleo vivo no sistema e pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto, tendo em vista que deveria ter atenção redobrada nesta faina, uma vez que a plataforma se encontrava ainda em comissionamento. E mais, conforme declarado pelo próprio COPLAT Paulo Roberto Viana em seu depoimento neste Tribunal (fls. 3593), que os atos feitos pelo COPLAT interino anterior, Galvão, em relação ao raqueteamento do "vent" deveria ter sido por ele

COPLAT DO PETROBRAS
 JOSÉ GALVÃO DE MOURA
 DIRETOR DE OPERAÇÕES
 DIVISÃO DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

4774

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
analisado, tendo em vista que quando se assume o serviço informa-se as ações tomadas anteriormente e, se houver dúvida, debate-se. No caso, não houve a referida troca de informações e em relação ao "briefing" de recebimento do comando da plataforma, normalmente é feito por dois dias, pessoalmente e por escrito, no caso desta passagem específica, o COPLAT interino anterior que estava sendo rendido desembarcou no mesmo vôo no qual o depoente chegou a bordo, portanto não havendo passagem pessoal, apenas por escrito, o que demonstra o descaso com que foi feita tal passagem de serviço, caracterizando mais uma vez negligência no desempenho de suas funções de COPLAT.



Quanto ao representado Hélio Galvão de Menezes devem ser acolhidas as argumentações da PEM segundo as quais era técnico de produção, funcionário antigo da Petrobras, acompanhou por 9 meses no Canadá as obras de transformação da plataforma, estando comissionado na função de Supervisor de produção desde novembro de 1999, sendo que na ocasião do acidente acumulava a função de COPLAT interino, em razão de férias do titular, em seu depoimento atestou saber que os TDE de bordo foram modificados para atender nova finalidade, pois originalmente eram utilizados para a fase de perfuração, sendo então interligados à planta de produção, declarou que vinha acompanhando o projeto de aceitação da obra e contrariando vários depoimentos, os Livros de lastro e demais documentos salvados da "P-36", atestou que nunca houve necessidade de se transferir óleo da planta para os TDE, que sabia ter sido retirada a bomba de esgoto do TDE de BE e enviada para manutenção em Macaé e tendo confessado, também, que flangeou a rede de esgoto e o "vent" do tanque, tendo sido apurado e provado nestes autos que foi o principal responsável por alterar as características estruturais do projeto, transformando o TDE de BE em vaso pressurizado ao flangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do aludido tanque, fator determinante para eclosão da primeira explosão, alegando em sua defesa que sua decisão de flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE, mantendo a linha de admissão

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUSUMÁ
PROCURADOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS JUDICIAIS


(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

isolada apenas pela válvula de admissão, sem raqueteamento era tecnicamente compatível com os Manuais Técnicos e demais informações disponíveis aos Operadores da "P-36". E mais, em seu depoimento perante este Tribunal (fls. 3602), o COPLAT Paulo Roberto Viana declarou que se o depoente fosse o COPLAT anterior teria determinado o flangeamento da linha de admissão do TDE caso tivesse raqueteado a linha do "vent" e que, baseado na sua experiência, afirmou que válvulas podem falhar, por isso a boa prática de engenharia recomenda o flangeamento da válvula de admissão do tanque, ficando definitivamente demonstrada a falha operacional do representado em tela.

Deste modo, considero que o representado, Hélio Galvão de Menezes, foi imperito no desempenho de suas funções ao flangear a rede de esgoto e o "vent" atmosférico do TDE de BE, sabendo que estaria alterando as características estruturais de projeto do TDE, transformando-o em vaso de pressão, que não tardou a explodir, sendo que o representado foi o principal responsável pela primeira explosão -- a mecânica.

Pelo exposto, deve-se considerar:

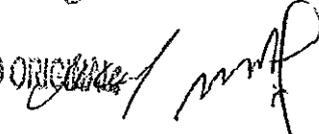
- a) procedente em parte a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de negligência de Paulo Roberto Viana, condenando-o; e
- b) procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Hélio Galvão de Menezes, condenando-o.

Quanto aos representados Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, ambos operadores de produção de serviço por ocasião do acidente, foram acusados pois estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operações. Suas defesas, de idêntico teor, alegam que

4776

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
efetuaram todos os controles regulamentares previstos no Manual de Instruções e estes não contemplavam o monitoramento do TDE não utilizado na faina de bombeio e que o sistema de transmissão de nível do TDE de BE para a sala de controle foi desativado na ocasião do isolamento do tanque. A PEM, por sua vez, alega, em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeciam ao determinado no Manual de Operações da Planta de Processo da plataforma, eis que estavam armazenando grande quantidade de água contaminada nos TDE, sendo que o referido Manual determina que esses tanques, em operação normal, devem permanecer isolados, só devendo ser utilizados para esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, sendo que, antes de ocorrer a primeira explosão a "P-36" estava operando dentro da normalidade, não havendo qualquer situação de emergência declarada a justificar o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, o que permite concluir que os TDE deveriam estar isolados; e que os operadores representados tinham ciência de outras deficiências técnicas relativas a procedimentos regulamentares de operação e manutenção que vinham ocorrendo a bordo, tais como, erros sistemáticos na sondagem volumétrica manual e inoperância dos indicadores de nível dos TDE, entupimento do vaso de dreno aberto que recebe a água que escoo pelas bandejas dos equipamentos da plataforma, a existência de inúmeras válvulas a bordo que apresentaram defeito ou não vedando totalmente ou deixando aberta a passagem de fluidos, e o isolamento da linha de suspiro do tanque, sem que sua linha de admissão fosse, também, isolada, esta última, a principal delas, alterou as características do projeto dos TDE, passando estes à condição de vasos pressurizados, o que na verdade demonstra que eles haviam abandonado há muito o determinado no Manual de Operações, razão pela qual não é de se aceitar a teoria de suas defesas baseadas na alegação de que agiram dentro do determinado no citado manual.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL 
JOSÉ CARLOS DE CARVALHO OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4777

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

Por outro lado, o alinhamento do TDE de BB com o "header" permitiu o contrafluxo de óleo e gás no sistema de drenagem, antes deste alinhamento, a válvula manual da linha de entrada do TDE de BB foi fechada, tendo sido verificado o fechamento da válvula de entrada do TDE de BE. Foram feitas, então, diversas tentativas, a partir da sala de controle central da plataforma, para partir a bomba de recalque, não tendo êxito na operação, pois a bomba só podia ser ligada através do comando local, situado próximo a bomba, o que demonstra o desconhecimento dos operadores no desempenho de suas funções, pois sabiam que o "vent" do TDE de BE estava raqueteado, sabiam da presença de óleo e gás no sistema, uma vez que foi feito o alinhamento com o "header" de produção, sabiam das errôneas informações dos indicadores de nível dos TDE, tanto que foi solicitada uma sondagem no tanque (ver depoimento de fls. 88), mas não sabiam que a partida da bomba só poderia ser feita pelo local o que determinou que a entrada do TDE de BE, que encontrava-se à pressão atmosférica antes do início das operações, fosse submetida a pressão de 10kgf/cm² com óleo e gás por 54 minutos. E mais, embora a configuração hidráulica do sistema de escoamento dos TDE permitisse que seu conteúdo fosse bombeado para a planta de processo através do "header" de produção, o procedimento regulamentar de esgotamento de água prescrevia que a operação fosse realizada através do "caisson" (tanque para descarga de resíduos) com o descarte subsequente de água no mar, sendo assim, a opção de retirar a água do TDE via "header" de produção contrariou os requisitos operacionais prescritos no Manual de Operações da Planta de Processo da plataforma (ET 3010.38-1200-941-AMK-924). Deste modo, devem ser acolhidos os argumentos apontados pela PEM, considerando que ambos representados foram imperitos no desempenho de suas funções de operadores de produção.

mmf

Pelo exposto, deve-se julgar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, condenando-os.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL *mmf*

JOSÉ CARLOS AZEREDO
 RUSUÃO
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....) 4778

Quanto ao representado Cláudio Marinho Machado, Operador II, exercendo a função de Técnico de Estabilidade, foi acusado pela realização da operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade, pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão e por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo. Declarou em seu depoimento que somente chegou a sala de controle após a primeira explosão, pois se encontrava dormindo, sendo que o operador de serviço informou não haver no momento nenhuma operação extra de lastro e que a plataforma estava adernada dois graus e que as elipses do "stability box" estavam abertas e ao pesquisar a avaria no sistema, constatou nível alto na sala de bombas e na sala de propulsores derivadas no submarino de BE (pontoon), tendo declarado, ainda, que alagou o compartimento diametralmente oposto (proa BB) para compensar o adernamento, sendo esta uma decisão de momento para nivelar a unidade, pois não queria causar pânico a bordo.

Os peritos da ANP/DPC concluíram que a ação tomada para corrigir a inclinação da plataforma acelerou o aumento indesejável de seu calado, sendo que a admissão de água de lastro em proa BB, efetuada por gravidade, só cessou quando os tanques estavam completamente cheios, sendo que a plataforma continuava a ser inundada por água do mar através da caixa de mar aberta na coluna avariada. O fato dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S terem sido mantidos abertos, contribuiu decisivamente para a aceleração da submersão contínua da plataforma, sendo que esse processo chegou a seu ponto crítico quando o nível do mar atingiu a abertura do paiol de amarras. Deste modo, o fato do tanque de lastro e caixa de estabilidade terem sido mantidos abertos, caracterizou uma deficiência técnica crítica relativa a procedimentos regulamentares de operação em áreas que exigem estanqueidade e compartimentagem, em desacordo com o Manual de Operação (MA-

4779

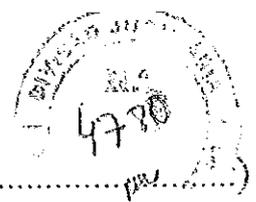
(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

3010.38-1320-915-NBD-909-01), item de estabilidade em avaria, constituindo-se como fator contribuinte para o naufrágio. Por outro lado, no que diz respeito à responsabilidade do ora representado, a quem cabia controlar a estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria, ficou caracterizada a sua imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas, não devendo ser acolhido os argumentos da defesa segundo os quais o representado, no que se refere a alegada não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão, ainda estava buscando as informações necessárias a tomada de decisão quando aconteceu a segunda explosão, não lhe restando, a partir deste evento, qualquer possibilidade de interromper o afundamento da "P-36" e que, após a segunda explosão, ainda sem concluir as reais causas da explosão, mas já sem quase nenhum recurso, não teve alternativa senão lastrear o bordo oposto com a clara intenção de salvaguardar as vidas de bordo, uma vez que este lastreamento acelerou o aumento indesejável do calado da plataforma, determinando uma diminuição na sua reserva de flutuabilidade já comprometida, contribuindo decisivamente para o naufrágio.

Pelo exposto, deve-se considerar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Cláudio Marinho Machado, condenando-o.

Quanto as Sociedades Classificadoras Registro Italiano Navale - RINA e American Bureau of Shipping - ABS, foram acusadas de imperícia e negligência quanto à classificação de zonas de risco e fragmentação de responsabilidades das atividades desenvolvidas por ambas classificadoras.

A PEM, em suas alegações finais, sustenta que o RINA tinha a seu cargo a classificação como um todo, enquanto cabia a ABS a certificação da planta de produção e processo, que a atuação concomitante das duas Sociedades Classificadoras não é



(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
nociva, que não houve nem fragmentação nem duplicação desnecessária de atividades já que eram sistemas diferentes, conduzindo seja à Classificação, seja à Certificação, tendo em vista que as defesas trataram de provar que o trabalho de classificação de áreas de risco compete, primeira e primariamente aos projetistas, isto é, solidariamente à Petrobras e a Marítima, através de suas subsidiárias internacionais, que ao determinarem um certo "design" para as instalações, deverão classificar as áreas e aplicar as regras pertinentes; que para as Sociedades Classificadoras compete o exame da classificação proposta pelos projetistas segundo o projeto apresentado, aprovando-a ou não segundo as suas regras; que o trabalho das Sociedades Classificadoras depende do fornecimento de informações completas pelos projetistas; que uma vez adotada a proposta de transformar os "base oil tanks" em "DRAIN STORAGE TANKS" (TDE), a classificação de risco na sua proximidade deveria ter sido feita pelo projetista em todos os documentos do projeto, entretanto, tal não aconteceu, sendo que no conjunto de desenhos, datados de 7 de setembro de 1999, "UNIT "P-36" PLOT PLAN" que mostram nas colunas de ré os "DRAINS STORAGE TANKS" e recebidos pela PETROMEC, subsidiária da Marítima, em 14 de setembro de 1999, não há sinal de terem sido submetidos à aprovação do RINA.

Ficou provado nos autos que não constava do Contrato da Sociedade Classificadora RINA para Classificação da plataforma "P-36", firmado com a Marítima, através de sua subsidiária PETROMEC Inc. e supervisionado pela Petrobras por intermédio de sua subsidiária BRASOIL, a aplicação das regras contidas no API RP 500, tendo em vista que não eram normas exigidas pelo estado de bandeira da unidade.

Por outro lado, a Sociedade Classificadora ABS sustenta que a área adjacente e a do próprio TDE de BE não integravam a planta de processo e, portanto, transcendia o escopo de seu trabalho; que a classificação de áreas perigosas não influenciaria a ação de equipes de emergência, cujo treinamento exige contemplar, em todos os casos, o pior cenário, sendo que a brigada de incêndio não ingressará jamais em uma área,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSÉ CARLOS GONCALVES GUSMÃO
DIREÇÃO DE SERVIÇOS CARTORIAL

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

classificada ou não, sem certificar-se da existência de gás, fogo ou outros perigos; que o único propósito de classificação de áreas perigosas, segundo API e IEC, é a seleção, projeto e instalação de equipamentos elétricos adequados.

Deste modo, entendo que ambas as Sociedades Classificadoras, com base nas documentações recebidas e informações disponíveis acataram, à luz das suas regras de Classificação, a decisão dos projetistas da Petrobras e da Marítima de considerar a área dos TDE e seus espaços adjacentes como áreas não classificadas, e assim, diante das provas produzidas, devem ser acolhidas as argumentações apresentadas por ambas as defesas das Sociedades Classificadoras.

Considero, portanto, que não houve imperícia e negligência quanto à classificação de zonas de risco e não houve fragmentação de responsabilidades das atividades desenvolvidas por ambas sociedades classificadoras.

Pelo exposto, deve-se considerar improcedente a fundamentação da PEM, em relação as Sociedades Classificadoras Registro Italiano Navale - RINA e American Bureau of Shipping - ABS, exculpando-as.

Quanto à representação privada.

O representado German Efromovich foi acusado por haver fortes indícios da participação culposa do mesmo no acidente, uma vez que, na qualidade de principal dirigente da Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., conhecia, ou, pelo menos, deveria conhecer muitas das irregularidades cometidas pela sua empresa, contudo, nenhuma atitude tomou para saná-las e omitiu-se diante do dilema: segurança das vidas e fazendas de bordo e o interesse comercial do início da operação, configurando a tipificação no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54, como bem fundamentado nas conclusões do relatório do CREA/RJ e no voto proferido pelo ora representante, como Vice-Presidente da CPI da ALERJ, entre outros.

Em alegações finais manifestou-se o representado, declarando que o autor da representação fala em indícios de irregularidades cometidas pela sua empresa, quando

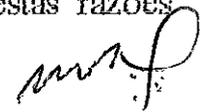
4773

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
caberia a ele provar no curso do processo que os indícios estão comprovados como fatos, provando a culpabilidade do representado, e que tais fatos teriam uma relação de causa e efeito com o acidente; que o autor da representação de parte não se interessou mais no processo, sumiu; que o suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos, e o seu papel e responsabilidades no projeto da "P-36", como Presidente da Maritima, em seu depoimento perante o Juiz-Relator; e que o suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC, não participando de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da "P-36".

O representado Hamylton Pinheiro Padilha Júnior, em alegações finais, declarou que foi acusado por ser responsável pela negociação com a Petrobras relativa a obra da "P-36"; que negociação com a Petrobras não tem nada a ver com nada, neste processo; que dezenas de testemunhas foram ouvidas e nenhuma fez qualquer menção ao suplicante; que centenas de documentos foram juntados aos autos e nenhum menciona o suplicante; que, na verdade, tem sido prática do Tribunal ser liberal no recebimento de representações de parte, aguardando-se que aquele que representou prove algo no curso do processo contra quem representou; que, neste processo o ilustre Deputado nunca apareceu, nenhuma petição acostou, nem mesmo alegações finais; que o suplicante era na ocasião Diretor de Perfuração da Maritima e a obra da "P-36" não estava afeta à sua Diretoria, sendo que não teve nada com o assunto, sendo um estranho no ninho neste processo; e que o suplicante reitera as declarações prestadas em juízo como informante pedindo que seja considerada como parte integrante destas razões finais.

O representado Alberto Jesus Padilla Lizondo declarou que foi acusado porque haveriam indícios da participação culposa do mesmo, na forma disposta no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54, uma vez que cometeu erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontados à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos. Alega, ainda, que o autor da representação fala em indício, caberia a ele



É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PINHEIRO OLIVEIRA
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS JURÍDICOS

472

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

provar no curso do processo que os indícios estão comprovados como fatos provando a culpabilidade do representado; que o autor da representação de parte não se interessou mais no processo, sumiu; que o suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos e o seu papel e responsabilidades no projeto da "P-36", como diretor de EPCI (Engenharia, Procura, Construção e Integração) da Marítima, em seu depoimento de fls. 3430 dos autos; que o suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC; e que não participou sequer de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da "P-36".

O representado Otoniel Silva Reis declarou que foi acusado por porque praticou erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontados, à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos. Alegou, ainda, que cabia ao autor da representação provar no curso do processo quais os erros grosseiros que teriam sido praticados pelo acusado, e qual a relação de causa e efeito entre tais erros e o acidente; que o autor da representação de parte não se interessou mais no processo; que o suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos, e o seu papel e responsabilidades no projeto da "P-36", em seu depoimento nos autos às fls. 3626 e seguintes; que o suplicante também esclareceu sua participação no projeto, atribuições, sua interface com seu contra-parte pela Petrobras, o engenheiro Henídio Queiroz Jorge, e ainda apreciações sobre o HAZOP, em seu relatório transcrito na defesa inicial, fls. 2952 e seguintes; que não era de sua atribuição discutir os detalhes técnicos do projeto com os projetistas contratados, AMEC; que o Egrégio Tribunal teve por bem excluir o engenheiro Henídio da Petrobras, que desempenhava cargo semelhante ao do representado no projeto da "P-36", nada mais justo esperar que o Tribunal também exclua o representado, questão de isonomia e equidade; que o suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC, não tendo participado de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da "P-36"; e que diante do exposto e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS DE MOURA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

4384
10/11

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

da evidência que a acusação é destituída de qualquer fundamento, espera o ora representado que se lhe façam justiça, absolvendo-o neste processo.

Os representados Luiz Eduardo Guimarães Carneiro, Carlos Eduardo Sardenberg Bellot, José Coutinho Barbosa, Joel Mendes Rennó e Sebastião Henriques Villarinho, em alegações finais, declararam, que cabe refutar toda a culpa alçada, haja vista o total distanciamento entre o representado e as causas do acidente, causas essas que de tão técnicas e complexas dificultam em muito a exata apuração e quiçá sequer podem ser imputadas a um ato específico; que o parlamentar sequer conseguiu convencer seus próprios pares de suas razões e de sua causa e tendo sido esta tese fragorosamente derrotada; que, desta forma, todo o incômodo causado pelo representante ao ora peticionante e à sua família não pode ser ignorado pela apreciação atenta deste Tribunal ao caso em tela; e que de todo o exposto, data vênia tão esdrúxula e sem fundamento a representação privada deverá ser arrematada com a declaração de exculpabilidade do ora representado.

Os representados Alceu Barroso Lima Neto e Roberto Fernandes Orzechowsky, em alegações finais, declararam que não há nada a acrescentar à defesa oferecida quando do início do presente procedimento; que no curso da dilação probatória o representante foi incapaz de provar qualquer ato omissivo dos ora defendentes que pudesse levar a sua apenação por parte do Tribunal Marítimo.

O representado Nelson Moczydlower, em alegações finais, declara que com a instauração do processo o autor privado dela se desinteressou, deixando de se manifestar em todas as oportunidades que se abriu vista para ele; que no desdobramento foram ouvidas inúmeras testemunhas e em nenhum momento, direta ou indiretamente, tácita ou expressamente, o nome do defendente foi envolvido na catástrofe que se constituiu o infausto afundamento da "P-36"; que não há nos autos qualquer alusão em decorrência da qual se poderá ou poderia inferir qualquer participação para a ocorrência do grave e triste sinistro; e que as testemunhas e os técnicos quando inquiridos a respeito do

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

189

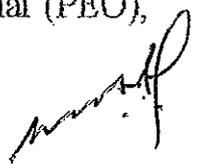
JOSÉ CARLOS BELLOT CUSÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4776

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

.....
própria Autoridade Marítima – DPC e pela Agência Nacional do Petróleo – ANP – no Relatório da Comissão de Investigação então instalada, sendo, portanto, a meu ver, desnecessária a edição de tal medida por parte deste Tribunal Marítimo, uma vez que as referidas recomendações foram amplamente divulgadas e de acordo com as alegações finais de Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobras, todas elas foram acatadas para reflexão e adoção, tendo sido criado especificamente o Plano de Excelência Operacional (PEO), razão pela qual a medida requerida deve ser indeferida.

Assim,



ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade: a) quanto à natureza e extensão do acidente e fato: explosões a bordo de plataforma, provocando incêndio e avarias graves, causando a morte de 11 tripulantes, componentes da brigada de incêndio, seguindo-se o abandono e naufrágio, com perda total da embarcação; b) quanto à causa determinante: da 1ª explosão (mecânica): pela ocorrência imprevista de fluxo pela válvula de admissão do TDE de BE, associada ao raqueteamento do suspiro (“vent”) e ausência de raquete na válvula de admissão, ocasionando a sobrepressurização e o rompimento do TDE; pela impropriedade do alinhamento do TDE de BB com o “header” de produção, em vez de para o “caisson” de Produção, permitindo a entrada de hidrocarbonetos no TDE de BE; e pela demora na partida da bomba de drenagem do TDE de BB, permitindo o fluxo reverso de hidrocarbonetos por aproximadamente uma hora; da 2ª explosão (química): pela formação de mistura explosiva rica em gás, que teve contato com alguma fonte de ignição, pelo gás liberado no 4º nível da coluna devido ao rompimento do TDE, que atingiu outras áreas da plataforma, devido à abertura da escotilha entre o 3º e o 4º nível, bem como das portas estanques de acesso à coluna e pelos dutos de ventilação, sendo que a inundação do 4º nível da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou seu deslocamento, acelerando a sua dispersão e mistura com o ar, aproximando-se do limite de explosividade, 17 minutos após a primeira explosão; do

É CÓPIA FITA DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS GEMELLI ZUSILO
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS GASTOMIAS

4787

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

alagamento e naufrágio – a causa inicial foi o ingresso de água e óleo na coluna de popa a BE decorrente do rompimento do TDE após a 1ª explosão, começando o alagamento, seguindo-se o acionamento automático do sistema de suprimento de água do mar para combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada para o compartimento da coluna, já que a tubulação de suprimento estava rompida devido ao estouro do TDE, progredindo o alagamento, atingindo o circuito de insuflação do sistema de ventilação. Os “dampers” estanques do sistema de ventilação falharam e a água invadiu, através da ventilação, todos os compartimentos habitáveis do submarino (pontão) de popa-BE (salas de bombas, de propulsores, de injeção de água e túnel de acesso). Como os tanques 26S e 61S estavam abertos para inspeção, foram também atingidos pelo alagamento e, o nível da água na sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse, ficando as válvulas do circuito de ligação da caixa-de-mar permanentemente abertas. O alagamento progrediu com o ingresso de água através da caixa de mar e o ingresso intermitente de água proveniente da bomba de água do mar de serviço de proa-BE. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 01h40min do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-BE. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-BB, como forma de equilibrar a unidade, objetivando a manutenção das atividades essenciais a bordo. Após o alagamento de tais compartimentos, inclusive os paióis de amarras, iniciou-se o alagamento progressivo dos tanques do submarino de popa-BE que tiveram seus suspiros submersos. O 4º nível da coluna foi tomado integralmente pela água e como a escotilha de ligação com o 3º nível e as demais passagens estanques superiores haviam sido abertas pela brigada de incêndio, toda a coluna foi alagada. Concomitantemente ao alagamento dos tanques profundos do submarino de popa-BE, compartimentos do convés foram lentamente sendo tomados pela água, até que o “caisson” central também começou a alagar, levando a plataforma

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS DE OLIVEIRA OLIVEIRA
DIVISÃO DE EXPEDIENTES E CARTORIAS

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

ao adernamento final e ao afundamento. Foram fatores contribuintes para o alagamento e naufrágio: a falha nos atuadores no fechamento dos "dampers" estanques da ventilação, permitindo comunicação dos compartimentos habitáveis estanques da coluna e do submarino; abertura do tanque 26S e do void 61S para inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingenciais, aumentando o volume alagável; existência de duas bombas "sea water" em manutenção sem medidas contingenciais, reduzindo as margens de manobras emergenciais; ausência de ações diretas para realizar o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão ou a movimentação de água de lastro para outras colunas; operação de lastreamento dos tanques de proa-BB, com a finalidade de manter a "P-36" nivelada, diminuindo a reserva de flutuabilidade; e procedimento e treinamento deficientes para situações de emergência no controle de estabilidade e lastro; c) decisão:

1) quanto às preliminares:

Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. - "correção do nome da representada" -
rejeitar;

German Efromovich, Hamylton Pinheiro Padilha Júnior, Alberto Jesus Padilla
Lizondo e Otoniel Silva Reis

1ª) de "legitimatío ad processum" - rejeitar;

2ª) de inépcia da inicial - rejeitar; e

3ª) incabível "in limine" - rejeitar.

Joel Mendes Rennó, José Coutinho Barbosa, Sebastião Henriques Villarinho,
Carlos Eduardo Sardenberg Bellot e Luiz Eduardo Guimarães Carneiro

1ª) de falta de interesse processual e de legitimidade - rejeitar; e

2ª) da inépcia da representação privada - rejeitar.

Alceu Barroso Lima Neto e de Roberto Fernandes Orzechowsky

1ª) de "coisa julgada" - rejeitar;

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

4789
11/0

2º) de "ilegitimatio ad causam ativa" – rejeitar; e

3º) de inépcia da inicial – rejeitar.

Nelson Moczydlower da ilegitimidade da representação privada – rejeitar.

2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "c", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., como negligência de Paulo Roberto Viana, como imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado, condenando: a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o máximo previsto no art. 124, § 1º e com o máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com o óctuplo conforme previsto no art. 124, § 1º e com o máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; Paulo Roberto Viana, Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94; Hélio Galvão de Menezes e Cláudio Marinho Machado à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com valor máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94. Pagamento de custas divididas entre todos os condenados, proporcionais aos valores das multas. Exculpar as Sociedades Classificadoras Registro Italiano Navale – RINA e American Bureau of Shipping – ABS;

Alceu Barroso Lima

3) quanto à representação privada: exculpar German Efromovich, Hamylton Pinheiro Padilha Júnior, Alberto Jesus Padilla Lizondo, Otoniel Silva Reis, Luiz Eduardo Guimarães Carneiro, Carlos Eduardo Sardenberg Bellot, José Coutinho Barbosa, Joel Mendes Rennó, Sebastião Henriques Villarinho, Alceu Barroso Lima

(Continuação do acórdão referente ao processo nº 19.489/01.....)

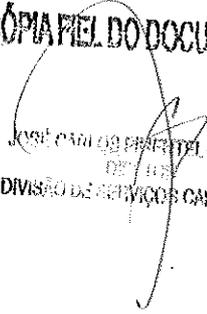
4780
PPA

Neto, Roberto Fernandes Orzechowsky e Nelson Moczydlower. P.C.R. Rio de Janeiro, RJ, em 19 de julho de 2005.

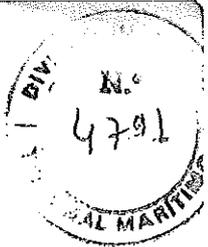

SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator


WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:


JOSÉ CARLOS BRANDEL GUZMÁN
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

TRIBUNAL MARITIMO



CONTA DE CUSTAS (DEC. Nº 645/92)

PROCESSO Nº 19.489/2001

ATO	PÁGINA(S)	UFIR	QUANTIDADE	VALOR
Distribuição	1344	20	R\$ 21,28 x 1	R\$ 21,28
Representação Aditamento da Repres.	1403 a 1439 1798 e 1799	25	Representado (s): R\$ 26,60 x 9	R\$ 239,40
Homologação de Desistência	3713, 3714, 3715, 3716, 3780, 3883, 4045, 4046 e 4048	20	R\$ 21,28 x 9	R\$ 191,52
Delegação de Atribuição	-----	20	R\$ 21,28 x --	-----
Guia de Julgado	4563 a 4565	10	Representado (s): R\$ 10,64 x 7	R\$ 74,48
Conta de Custas	4791	20	R\$ 21,28 x 1	R\$ 21,28
Mandado	1816, 1817, 1821, 1822, 1823, 1824, 1825, 1850, 1852, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2689, 2692, 2695, 2698, 2702, 2703, 2715, 2721, 2723 e 2725	20	R\$ 21,28 x 27	R\$ 574,56
Traslado	3442, 3444, 3469, 3497, 3519, 3550, 3597, 3606, 3621, 3634, 3654, 3709, 3749, 3771, 3807, 3822 e 3844	20	R\$ 21,28 x 17	R\$ 361,76
Ofício	1360, 1781, 1815, 1819, 1848, 2704, 2705, 2711, 3015, 3355-A, 3382, 3388, 3394, 3471, 3479, 3499, 3529, 3534, 3541, 3581, 3584-A, 3643, 3656, 3742, 3751, 3776, 3794, 3824, 3862 e 3886	20	R\$ 21,28 x 30	R\$ 638,40
Mensagem	2712	20	R\$ 21,28 x 1	R\$ 21,28
Edital	2718	20	R\$ 21,28 x 1	R\$ 21,28
Notificação	3353, 3354, 3355, 3389, 3390, 3391, 3392, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3472, 3473, 3480, 3500, 3501, 3502, 3503, 3530, 3531, 3532, 3535, 3536, 3577-A, 3582, 3583, 3585, 3586, 3644, 3743, 3795, 3825 e 3826	20	R\$ 21,28 x 35	R\$ 744,80
Aviso de Recebimento	1834, 1835, 2714, 3360, 3360-A, 3383, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3453-A, 3505, 3506, 3507, 3521, 3523, 3525, 3527, 3527-A, 3552, 3554, 3556, 3559, 3560, 3578, 3641, 3641-A, 3642, 3828, 3829 e 3831	20	R\$ 21,28 x 35	R\$ 744,80
CITAÇÃO E INTIMAÇÃO				
De marido e mulher, de menores, pais, ou tutores (no mesmo local e hora)	-----	20	R\$ 21,28 ---	-----
Certidões negativas pelo não cumprimento do mandado Comum	2715 v	10	R\$ 10,64 x 1	R\$ 10,64
	1810	20	R\$ 21,28 x 9	R\$ 191,52
	1862	20	R\$ 21,28 x 12	R\$ 255,36
	2715 V	20	R\$ 21,28 x 1	R\$ 21,28
DOS PERITOS				
Perícia	-----	100	R\$106,40 x --	-----
Exame de Documentos	-----	80	R\$ 85,12 x --	-----
TOTAL				R\$ 4.133,64

Manoel de Souza
ENCARREGADO DA SEÇÃO DE EXECUÇÃO

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

DATA: 06 / 09 / 2005

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUNHA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



VISTA

Aos 12 de setembro de 2005 em Secretaria faço estes autos com vistas à PEM para ciência do acórdão por 48 horas e conta de custas. Do que lavrei este termo para constar. O referido é verdade e dou fé

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA
Estes autos foram recebidos por esta
Procuradoria em 12 SET 2005

ANTONIO DE PAULA MARTINS
Encarregado do Setor de Processos

ENTREGUE AO DR. **DEA. GILMA**
Em 27/09/05

Proc. nº 19489
Exmo(a)/Sr. (a) Juiz(a) Relator(a)
Ciente do V. Acórdão de fls. 4596 as 4790

Rio de Janeiro de 2005

GILMA GOULART DE BARROS DE MEDEIROS
Advogada da União
Representante da PEM

Ciente da conta de custas xépo.
27/09/05

É COPIA PARA O DEPARTAMENTO GENCIMA
JOSE CARLOS DE SAUS
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



RECEBIMENTO

Aos 27 de setembro de dois mil e cinco em Secretaria recebi os presentes autos da PMS

Do que lavrei este termo para constar.

PMS

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi expedida a ementa do acórdão de fls. e fls. para publicação no DJ.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 29 de setembro de 2005.

PMS

CERTIDÃO/REMESSA

CERTIFICO que, foi publicada a Ementa do Acórdão de fls. e fls. no DJ. nº 190 de 03/10/05.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 03 de Outubro de 2005.

PMS

JOSÉ CARLOS FERREIRA GUIMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÍARIOS

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. JUIZ RELATOR SÉRGIO CEZAR BOKEL

REF.: PROCESSO NO. 19489/01

(PLATAFORMA P-XXXVI)

PETROLEO BRASILEIRO S.A. – PETROBRAS, sociedade de economia mista, com sede na cidade do Rio de Janeiro, na Av. República do Chile, nº 65, inscrita no CNPJ, nº 33.000.167/0001-01, já devidamente qualificada nos autos da Representação em epígrafe, por seu procurador infra-assinado, vem, mui respeitosamente, em face do acórdão de fls. 4.596/4.789, com fundamento nos artigos 191 e 535 do Código de Processo Civil, c/c os art. 113/114 da Lei 2.180/54, interpor suas razões de

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

nos seguintes termos:

I - TEMPESTIVIDADE E CABIMENTO

1. Os presentes embargos de declaração, são opostos tempestivamente, eis que no prazo em dobro previsto no art. 191 do CPC, ante a existência de diversos representados, patrocinados por diferentes procuradores. O STJ de há muito já uniformizou este entendimento, inclusive relativamente aos embargos declaratórios:

BRASIL - TRIBUNAL MARÍTIMO
DIVISÃO JUDICIAL

JOSÉ CARLOS CEREZIEL GUSMÃO
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

“PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL CONTRA DECISÃO QUE NEGOU SEGUIMENTO A EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. INOCORRÊNCIA DE INTEMPESTIVIDADE. LITISCONSÓRCIO. PRAZO RECURSAL EM DOBRO. ART. 191, DO CPC. NÃO IMPUGNAÇÃO DOS FUNDAMENTOS DO DECISÓRIO AGRAVADO. RENOVAÇÃO DOS FUNDAMENTOS DO RECURSO ESPECIAL. IMPOSSIBILIDADE. DEFICIÊNCIA DE FUNDAMENTAÇÃO. PROVIMENTO PARCIAL.

1. AGRAVO REGIMENTAL INTERPOSTO CONTRA DECISÃO QUE NEGOU SEGUIMENTO A EMBARGOS DE DECLARAÇÃO EM FACE DA SUA INTEMPESTIVIDADE, ASSIM COMO APLICOU A SÚMULA Nº 182/STJ. 2. CONTA-SE EM DOBRO O PRAZO RECURSAL QUANDO AS PARTES LITIGANTES POSSUEM ADVOGADOS DIFERENTES (ART. 191, DO CPC).

(STJ; CLASSE: AEEAG - AGRAVO REGIMENTAL NOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NOS EDAG; 302070; ÓRGÃO JULGADOR: PRIMEIRA TURMA; DATA DA DECISÃO: 14/08/2001; DJ DATA:01/10/2001 PÁGINA:167; REL. JOSÉ DELGADO)

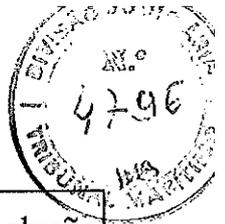
— GRIFOS NOSSOS —

2. Assim, plenamente tempestivos os embargos opostos nesta data, dentro do prazo de 96 horas, após a publicação do v. acórdão, ocorrida em 03.10.2005(segunda-feira).

3. Em que pese ser de respeitável lavra, , estes embargos tornam-se processualmente necessários e cabíveis, data vênia , de modo a sanar **contradições e omissões** incorridas, d.v, pelo v. acórdão ora embargado, no tocante à culpa atribuída a Embargante, em especial à responsabilidade solidária que lhe é imputada.

II - CONTRADIÇÕES INCORRIDAS PELO V. ACÓRDÃO EM RELAÇÃO À RESPONSABILIDADE TÉCNICA PELA ELABORAÇÃO E EXECUÇÃO DO PROJETO DE CONVERSÃO DA PLATAFORMA

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS DE CASTRO GUIMARÃES
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



4. A Embargante pede vênia para indigitar, em primeiro lugar, uma conclusão contraditória e paradoxal manifestada na página 173 do v. acórdão (fls. 4.768).

5. O v. acórdão ora embargado, invocando o depoimento do próprio presidente da Representada, Marítima - Petróleo e Engenharia Ltda., afirma ser esta última a **GESTORA DA OBRA DE CONVERSÃO**, verdadeira responsável pelo PROJETO de *up-grade* da unidade "SPIRIT OF COLUMBUS". Todavia, paradoxalmente, declara em seguida ser a ora Embargante, solidariamente responsável pelo referido projeto:

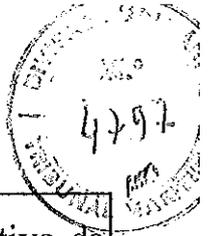
"Além disso, o presidente da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, German Efromovich, declarou, em seu depoimento de fls. 3.543, que a PETROMEC foi criada com a finalidade de gerir a conversão da unidade "SPIRIT OF COLUMBUS"...(omissis)...que a PETROBRAS emitiu uma autorização para três "trading" que em nome dela procurasse adquirir a "SPIRIT OF COLUMBUS", que o depoente sabendo desta necessidade oportunidade montou uma fórmula que satisfizesse o cliente (nosso: a PETROBRAS) e que conseguisse fazer a conversão contratou vários advogados, consultores e foi nove vezes a Europa e no fim montou uma estrutura jurídica capaz, que o trabalho demorou cerca de dois anos e meio, tendo entregue este trabalho a PETROBRAS sob compromisso tendo negociado o refinanciamento com diversos bancos credores. Deste modo, fica evidenciada a responsabilidade solidária da PETROBRAS e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., uma vez que o próprio presidente da Marítima atesta esta ligação em seu depoimento, conforme acima citado, quando deslocou um de seus diretores para organizar a obra e criou empresas para em nome da Marítima, serem responsáveis pelas obras de conversão". (grifamos)

6. Imperioso realçar, desde logo, que a fundamentação supra é contraditória com a conclusão do v. acórdão, segundo a qual este Tribunal teria acolhido o voto do I. Relator, a seguir transcrito:

"Assim, considero a Petróleo Brasileiro SA – PETROBRAS e a empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. como responsáveis pelo desenvolvimento, acompanhamento e execução do projeto de conversão da Plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS..."

É CÓPIA FELTA DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS OLIVEIRA CUSTÓDIO
DIRETOR
SERVIÇOS CARTORIAIS



7. Logo, há evidente **contradição** entre a fundamentação e o dispositivo da decisão. Isto porque se está evidenciado nos autos que a Marítima - Petróleo e Engenharia Ltda. foi contratada para a obra de conversão da plataforma "SPIRIT OF COLUMBUS" e se a própria decisão embargada ratifica e acolhe o depoimento do presidente da referida Representada, para reconhecer que a referida contratada e sub-contratadas, empresas por ela criadas no exterior, eram "... RESPONSÁVEIS PELA OBRA DE CONVERSÃO ...", obviamente que a PETROBRAS, como mero cliente, não poderia ser declarada solidariamente responsável pelos possíveis *vícios ocultos* no projeto de conversão da referida unidade.

8. Nesse particular, o v. acórdão foi completamente omissivo quanto aos fundamentos reiterados nas Alegações Finais da ora Embargante, quando foi enfatizado não ser sua atividade fim a construção de plataformas, o que, inclusive, exige que a mesma contrate tais obras através de licitação e empresas que tenham a necessária *expertise* internacional no ramo de construção e conversão de plataformas.

9. Rememore-se a relevante fundamentação expressamente veiculada em Alegações Finais e não enfrentada pelo v. acórdão:

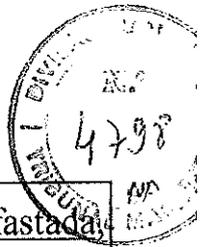
"Cabe lembrar, também, como um dos pontos mais importantes da defesa, mas que pode passar despercebido em face do gigantismo dos empreendimentos a que a maior empresa do país se dedica, que as atividades da PETROBRAS em nada tangenciam a construção de plataformas(onde se encontra uma mui provável concausa do acidente, como será demonstrado). Tais unidades de E & P (exploração e produção), as plataformas, são equipamentos engajados através processo de licitação, regulada expressamente por norma legal, da forma mais transparente possível, em cenário internacional e portanto sujeitas a todas as espécies de fiscalização, onde foi contratada empresa que se mostrou potencialmente capaz para seu mister.

Até as sub-contratações, a rigor alheias à fiscalização da PETROBRAS e que transcendem a sua esfera de responsabilidade, a rigor, agregavam expertise incontestada e portanto, a priori, insuspeitas de erro.

Enfim, todas as cautelas e seguranças foram tomadas pela PETROBRAS, buscando sempre o melhor no mercado mundial.

Mas apenas contratou o projeto e a construção e sob esta ótica técnica é que deverá ser julgada. Jamais confundida como construtora ou certificadora. Ou jamais isolada."(Alegações Finais - pág. 8/9 -fls.)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS DE ARAÚJO GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



10. Neste contexto, revela-se imperioso que tal contradição seja afastada, porquanto, ao estabelecer essa suposta solidariedade pelos erros **de projeto**, o r. decisório *sub censura* omitiu-se no enfrentamento de questão crucial posta na defesa, qual seja de que a PETROBRAS era, *ipso facto*, cliente da Marítima e de suas coligadas no exterior, exatamente porque não atua na atividade de construção naval e, por isso, contratou especialistas para a conversão da unidade.

11. Tivesse a Embargante assumido diretamente a gestão da obra, como estaleiro ou empresa de engenharia, até seria admissível a tese posta no acórdão embargado. Entretanto, como consumidor final de um serviço, verdadeira cliente e tomadora de serviços, considerá-la solidariamente responsável pelos erros do prestador dos serviços, ofende o princípio da razoabilidade e da legalidade, mesmo porque a solidariedade não se presume, decorre de lei ou de vontade das partes (artigo 265 do Código Civil).

12. E, *in casu*, nenhum contrato firmado pela Embargante ou pela BRASOIL estabelecia tal solidariedade com a Marítima - Petróleo e Engenharia Ltda., PETRO-DEEP ou PETROMECC, nem existe na legislação brasileira qualquer dispositivo que atribua ao contratante de serviços ou de uma obra sob empreitada, a responsabilidade por defeito oculto de projeto elaborado e executado pela contratada, mormente quando o mesmo foi classificado por duas renomadas sociedades classificadoras (ABS e RINA).

13. Neste ponto, o v. acórdão incide em outra grave contradição, ao referir o “*Memorandum of Agreement*”, firmado aos 06 de novembro de 1996, como o instrumento que ampararia esta suposta solidariedade técnica, eis que o mesmo, em nenhuma de suas cláusulas, estabelece a responsabilidade técnica da PETROBRAS. Ao contrário, às fls. 2.474, consta na Cláusula 3ª (“UPGRADE”) expressa previsão no sentido de ser a Marítima e a “Leaseco”:

“... fully responsible for the execution and completion of the UPGRADE of SPIRIT OF COLUMBUS...” (tradução livre: “integralmente responsável pela execução e conclusão da conversão da Spirit of Columbus”).

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBIMOS
SERVIÇO CARTORIAS



4799
1982

14. Com efeito, a própria Representação ofertada pela PEM às fls. e o Aditamento de fls. 1.798/1.799 não utilizam como "causa petendi" a responsabilidade da PETROBRAS pelo projeto, tanto que o este Egrégio Tribunal Marítimo, ao conhecer da Representação originariamente aforada, acolheu questão suscitada pela eminente Juíza Revisora e, em sessão de 19 de fevereiro de 2002, determinou o retorno dos autos à PEM para que fosse incluída a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda. sob os seguintes fundamentos :

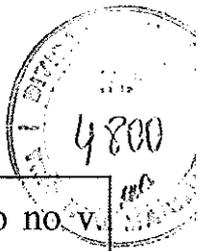
"... na condição de responsável pelo detalhamento do projeto e pela execução da obra de conversão da plataforma, diante da possível falha de projeto, materializada na instalação inadequada dos TDE no interior das colunas de popa da plataforma, ligados às plantas de produção de óleo e gás."

15. Desse modo, a rigor, nos termos do artigo 56 da Lei 2.180/56 ("A decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa") e considerando que a representação não alega a suposta responsabilidade técnica da PETROBRAS pelo projeto e execução da obra de conversão, imputando tal responsabilidade e culpabilidade somente à Marítima, parece inconteste que só ela - Marítima - poderia responder a tal acusação, eis que somente ela foi acusada de forma específica quanto a este fato ("ERRO DE PROJETO").

16. Ao envolver a Embargante nesta suposta solidariedade relacionada ao projeto, extrapolando os termos da Representação Pública, o v. acórdão pode estar proferindo julgamento "extra petita", fora dos limites da lide, transgredindo o artigo 5º, inciso LV da Constituição Federal que assegura o devido processo legal e o contraditório com todos os meios de defesa, tanto no processo judicial, como nos processos administrativos, que é o caso do Tribunal Marítimo.

"Aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com meios e recursos a ela inerentes."

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS MENDES GUIMARÃES
DIVISÃO DE REGISTROS CARTORIAS



17. Demais, o acompanhamento da obra pelo GRUFIS – fato invocado no v. acórdão como caracterizador de tal responsabilidade técnica - é uma rotina usual em projetos de tal envergadura e complexidade, envolvendo cronogramas e valores de vulto, e que exige dos técnicos da Embargante. O GRUFIS, em verdade, verifica tão somente se as etapas do projeto efetuado por sua contratada estão concluídas, de modo a liberar o dinheiro referente a execução daquela etapa. Aliás, a decisão, neste particular, é contraditória, porque o próprio Tribunal, por ocasião de recebimento da representação privada, excluiu do feito, o Sr. Henídio Queiroz Jorge, chefe da fiscalização na obra de conversão. Logo, se o chefe do GRUFIS foi absolvido *prima facie*, o E.Tribunal, a rigor, não poderia invocar, como razão de decidir, a atuação do GRUFIS. Tal contradição há que ser corrigida.

18. Nesse ponto, aliás, o acórdão foi omissivo acerca dos seguintes depoimentos prestados durante a instrução probatória:

“Perguntado: Se o depoente foi contratado pela MARÍTIMA ou pela empresa PETROMEC. Respondeu que a PETROMEC era responsável pelo projeto da P-36, assim como todos os contratos relativos a esta plataforma eram via PETROMEC. Perguntado: Se a PETROMEC era responsável pelo projeto, se ela a executava ou contratava outras empresas. Respondeu que a PETROMEC contratou duas empresas inglesas com sede em Londres chamadas AMEC e NOBLE DENTON (testemunha RICARDO BARRETO – Consultor da Marítima- fls.)

“Perguntado se existia alguma obrigação contratual da PETROBRAS manter em Londres um grupo de coordenação para auxiliar a AMEC e a Petromec? Respondeu que não existia tal obrigação. Perguntado se existia obrigação da AMEC e PETROMEC de apresentar os projetos ao grupo da PETROBRAS em Londres? Respondeu que não, só existia a obrigação de disponibilizar qualquer informação técnica solicitada pela PETROBRAS e que o grupo de coordenação poderia sair de Londres a qualquer momento, como de fato saiu antes do final” (testemunha HENÍDIO, fls.)

19. Mas não é só. O próprio “Supervision Agreement “(fls. 2.583), que disciplinava o “*modus operandi*” entre Braspetro, Petro-Deep, Petromec e

É CÓPIA FIEL DO DEPOIMENTO ORIGINAL

*JOSE DA SILVA
MICHEL CUSMA
DIVISÃO DE...
CARTORIA*



4801

PETROBRAS em sua cláusula 8.3, ao dispor sobre as obrigações da Brasoil em relação à atuação dos seus supervisores durante a obra, é esclarecedor:

"Notwithstanding the exercise by Brasoil of any of its rights under this Agreement in the manner set out in this Clause 8, PETROMECH SHALL BE ENTIRELY AND SOLELY RESPONSIBLE FOR ITS ACTS AND THE ACTS OF ITS AGENTS EMPLOYEES AND REPRESENTATIVES ENGAGED IN CONNECTION WITH THE UPGRADE OF THE VESSEL" (tradução livre: *não obstante o exercício pela Brasoil de qualquer direito previsto neste contrato, na forma definida na cláusula 8ª, PETROMECH DEVERÁ SER INTEGRAL E EXCLUSIVAMENTE RESPONSÁVEL PELOS SEUS ATOS E DE SEUS AGENTES E EMPREGADOS RELACIONADOS COM O TRABALHO DE CONVERSÃO DA EMBARCAÇÃO*)

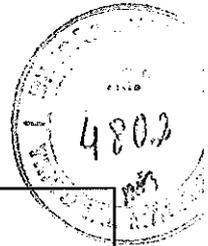
20. Ou seja, o fato de a Embargante ou a sua subsidiária Brasoil ter uma equipe de fiscais na obra não lhes tornava responsáveis pelo projeto, e nem poderia, pois esta responsabilidade era e foi sempre das contratadas e das sub-contratadas, as quais deveriam ter o "know-how" para o desempenho de tal empreitada.

21. Embora o E. Tribunal Marítimo, por sua finalidade legal precípua, como órgão técnico auxiliar ao Poder Judiciário, devesse restringir a sua atuação às questões técnicas inerentes à engenharia naval ou de gestão náutica/marinharia, certo é que, na espécie, para pretender inserir, d.v., equivocadamente, a PETROBRAS como co-responsável pelo projeto e sua execução, adentrou o campo do Direito Civil – solidariedade - e do Direito Societário - relação entre controladoras, controladas, contratadas e sub-contratadas.

22. Todavia, com todo acatamento e respeito, deveria se ater à técnica, deixando a análise de tais questões para o Poder Judiciário, pois no afã de condenar sumariamente, deixou, todavia, de examinar as cláusulas e condições que regiam esta relação, ou seja: OMITIU-SE, por completo, naquilo que mais interessava para correta interpretação das obrigações das partes e o limite de suas responsabilidades.

23. Trata-se de omissão extremamente grave, que a esta altura torna írrita e ineficaz a decisão, especialmente no que concerne esta declaração de solidariedade pelo projeto de conversão da "SPIRIT OF COLUMBUS", lacuna de prestação jurisdicional que deve ser suprida, a todo custo, por ocasião do julgamento destes embargos.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
DIRETORIA DE REGISTRO E ARQUIVAMENTO



24. Vê-se, pois, que a análise mais aprofundada de tais fundamentos omitidos ou lançados de forma contraditória no v. acórdão converge, como corolário necessário, à conclusão pela responsabilidade exclusiva da Marítima - Petróleo e Engenharia Ltda. quanto ao desenvolvimento, acompanhamento e execução do projeto de conversão da plataforma.

25. Demais, trata-se de questão de suma importância para o deslinde de todo o processo, eis que não somente este E. Tribunal, mas renomados peritos estrangeiros teriam identificado graves erros de projeto perpetrados pelas referidas contratadas, que podem ter sido a causa eficiente primeira, sem a qual todos os malsinados fatos da navegação e acidentes não teriam jamais ocorrido. Aduz-se, inclusive, que tal aspecto, em consonância com a busca da verdade real, sempre ressaltada por este E. Tribunal Marítimo, foi alçado da tribuna pelo patrono antes de proferido os votos. Entretanto, tais requerimentos foram prontamente indeferidos, o que confere maior perplexidade. À guisa de ilustração, vale transcrever o próprio acórdão (página 174 do acórdão – fls. 4.769):

*“... traduzindo-se estes erros pela localização dos TDE no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento dos TDE, sendo que o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salvaguardas, **O QUE NÃO FOI PREVISTO NO PROJETO.** A localização do tanque de drenagem de emergência (TDE) no interior da coluna da plataforma tinha a finalidade de armazenar água, óleo e resíduos e estava em área de vital importância, não poderia ter sido permitido que ocorresse interligação da planta do processo com referido TDE, **DO MODO QUE FOI PROJETADO,** o que possibilitou o retorno de óleo vivo para estes tanques, sendo que as linhas deveriam ser independentes ou no mínimo deveria existir um dispositivo que impedisse o retorno, **NÃO PREVENDO O PROJETO INSTRUMENTOS DE SEGURANÇA E ALARMES POR NÃO TER SIDO REALIZADO O ESTUDO HAZOP** (análise de riscos) no sistema sinistrado, sendo que, em relação ao estudo HAZOP, deve ser acolhida a argumentação da PEM”*

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE OLIVEIRA OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

26. Registre-se, ademais, que a decisão embargada desconsiderou os diversos depoimentos, dentre os quais aquele emitido pelos engenheiros contratados pela própria Marítima (testemunha Carlos Alberto Castro Nunes Galvão), no sentido de que “a PETROBRAS desenvolve o projeto básico, ou o projeto original, sendo um projeto pobre em informações, se baseando em outras plataformas já existentes e fornece as características essenciais do local onde se encontra o poço”



4809

esclarecendo referida testemunha "... que quando qualificou o projeto básico como pobre, o depoente quis dizer pobre em informações, ou seja são requisitos fornecidos pela PETROBRAS, cabendo a empresa de engenharia a partir desses requisitos DESENVOLVER O PROJETO DE DETALHAMENTO".

27. Destarte, há evidente contradição no v. acórdão, pois não somente se a prova dos autos é contundente, mas a fundamentação posta na decisão é taxativa quanto à exclusiva responsabilidade da Marítima - Petróleo e Engenharia Ltda., PETRODEEP ou PETROMECC na elaboração e execução do projeto de conversão da "SPIRIT OF COLUMBUS". Transcreva-se novamente o trecho pertinente: "... o presidente da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, German Efromovich, declarou, em seu depoimento de fls. 3.543, que a PETROMECC foi criada com a finalidade de gerir a conversão da unidade "SPIRIT OF COLUMBUS"...(omissis)...que a PETROBRAS emitiu uma autorização para três "trading" que em nome dela procurasse adquirir a "SPIRIT OF COLUMBUS", que o depoente sabendo desta necessidade oportunidade montou uma fórmula que satisfizesse o cliente (nosso: a PETROBRAS) e que conseguisse fazer a conversão(omissis ...deslocou um de seus diretores para organizar a obra e criou empresas para, em nome da Marítima, serem responsáveis pelas obras de conversão". (grifamos).

28. Portanto, os erros de projeto indigitados no acórdão devem ser imputados exclusivamente à Marítima -Petróleo e Engenharia Ltda. e suas sub-contratadas, em consonância com a prova dos autos e em harmonia com a fundamentação transcrita acima, excluindo, neste particular a solidariedade em relação à Embargante, eis que, ademais, ausente previsão legal ou contratual que ampare a condenação solidária, na forma exigida pelo artigo 265 do C.Civil.

29. O STJ, inclusive, já firmou entendimento de que os embargos de declaração são cabíveis para remover contradição e alterar a conclusão do julgado (RESP 2.450-RJ) desde que a mesma seja intrínseca ao julgado e não com a lei em tese. É o caso vertente, pois a fundamentação do acórdão neste particular é incompatível com a sua conclusão. Veja-se a ementa: "A contradição que autoriza os embargos de declaração é do julgado com ele mesmo, jamais a contradição com a lei ou com o entendimento da parte." (STJ -4ª Turma, RESP 36.405 -1 MS-EDCL REL. MIN. DIAS TRINDADE).

É CÔPIA FÉ DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CAVALCANTE DE AZEVEDO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



III - OMISSÕES RELACIONADAS AOS FUNDAMENTOS DA DEFESA

30. Embora composto de 195 laudas, sendo 150 delas dedicadas ao relatório, o acórdão sob exame, não enfrentou diversos fundamentos veiculados pela Embargante em sua defesa, conforme será sinteticamente destacado a seguir.

(A) - 1ª OMISSÃO

- O V. ACÓRDÃO DEIXOU DE INDICAR SEPARADAMENTE AS REAIS CAUSAS DE CADA UM DOS ACIDENTES - CAUSAS DAS EXPLOSÕES E DO NAUFRÁGIO QUE NÃO SE COMUNICAM
- AUSÊNCIA DE INDICAÇÃO ACERCA DE QUAIS FUNCIONÁRIOS TERIAM CONTRIBUÍDO PARA O NAUFRÁGIO DA P-36

31. Conforme se pode depreender da parte dispositiva do v. acórdão ora embargado, o mesmo indigitou à PETROBRAS a culpa ... *"pelo acidente e o fato da navegação, previstos no art. 14, letra 'a' e no art. 15, letra 'e', da Lei nº 2180/54, como decorrentes de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A..."*(sic fls. 194 da decisão).

32. Em conjunto com a PETROBRAS, o v. acórdão **condenou**, calcada nos mesmos dispositivos legais, *"a Marítima Petróleo e Engenharia Ltda, assim como (...)Paulo Roberto Viana, (...)Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado"* (sic. fls. 194 da decisão).

33. Fácil, pois, verificar que a condenação imposta aos envolvidos tratou de duas questões distintas, uma ligada às explosões ("mecânica" e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSE CARLOS DE MENEZES JUNIOR
DIRETOR DE SERVIÇOS MARÍTIMOS



4805

“química”), as quais se enquadrariam no artigo 15 supra transcrito e outra relacionada ao naufrágio propriamente dito, cuja previsão está expressa no art.14 da Lei 2.180/54.

ART. 14 - CONSIDERAM-SE ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO: A) NAUFRÁGIO, ENCALHE, COLISÃO, ABALROAÇÃO, ÁGUA ABERTA, EXPLOÇÃO, INCÊNDIO, VARAÇÃO, ARRIBADA E ALIJAMENTO;

— X —

ART. 15 - CONSIDERAM-SE FATOS DA NAVEGAÇÃO: E) **TODOS OS FATOS QUE PREJUDIQUEM OU PONHAM EM RISCO A INCOLUMIDADE E SEGURANÇA DA EMBARCAÇÃO, AS VIDAS E FAZENDAS DE BORDO**”

34. Nesse particular, convém transcrever elucidativo trecho do relatório que expõe com clareza a correta intenção do Tribunal para o julgamento do presente caso:

“que os acontecimentos relacionados com o acidente podem ser divididos em três episódios distintos e intimamente correlacionados”

ESTIVELIO DOS REIS
JOSE CARLOS DE ALMEIDA GUIMARÃES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTOGRAFIAIS

35. Nota-se claramente a preocupação não apenas da D. Procuradoria Especial da Marinha, como do próprio v. acórdão em separar e **identificar as causas de cada umas dos eventos acima elencados,** de modo a indicar com precisão os responsáveis por **cada** um deles.



4806

36. Entretanto, em que pese o afinco para aferição das causas em separado, o v. acórdão incorreu em grave omissão, ao não indicar, quando referia-se ao afundamento quais seriam os funcionários da PETROBRAS eventualmente mal treinados.

38. Para melhor compreensão do que aqui se afirma, transcreva-se outro trecho do relatório do v. acórdão ora embargado – utilizando-se da representação da D. Procuradoria - que discrimina passo a passo as etapas envolvendo os acidentes em questão, *verbis*:

"A) uma 1ª explosão (a explosão mecânica) – ocorrida às 00h:22min do dia 15/03/2001, pela sobrepressurização do tanque de drenagem de emergência (TDE) da coluna de popa, a BE, provocando o rompimento mecânico de seu invólucro, liberando os fluidos nele contidos (óleo, água e gás) para dentro da coluna, causando danos na tubulação de água da rede de serviço adjacente, iniciando o alagamento e liberando gás, que atingiu outras áreas da plataforma.

B) uma 2ª explosão – (a grande explosão química) – ocorrida às 00h39min, causada pela formação de mistura explosiva rica em gás, que teve contato com alguma fonte de ignição, pelo gás liberado no 4º nível da coluna devido ao rompimento do TDE, que atingiu outras áreas da plataforma, devido à abertura da escotilha entre o 3º e o 4º nível, bem como das portas estanques de acesso à coluna e pelos dutos de ventilação. A inundação do 4º nível da coluna por água, expulsando o gás pelas passagens abertas, criou um mecanismo que auxiliou seu deslocamento, acelerando a sua dispersão e mistura com o ar, aproximando-se do limite de explosividade, 17 minutos após o primeiro estouro, causando a grande explosão que atingiu os componentes da brigada de incêndio; e

C) o alagamento e naufrágio – inicialmente pelo ingresso de água e óleo na coluna de popa a BE decorrente do rompimento do TDE após a primeira explosão, seguindo-se o acionamento automático do sistema de suprimento de água do mar para combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada para o compartimento da coluna, já que a tubulação de suprimento estava rompida devido ao estouro do TDE, progredindo o alagamento, atingindo o circuito de insuflação do sistema de ventilação. os "dampers" estanques do sistema de ventilação falharam e a água invadiu, através da ventilação, todos os compartimentos habitáveis do submarino (pontão) de popa-be (sala de bombas, de propulsores, de injeção de água e túnel de acesso). Como os tanques 26S e 61S estavam abertos para inspeção. foram também atingidos

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
SECRETARIA DE DEFESA JURÍDICA
DIRETORIA DE DEFESA JURÍDICA

4807
1988

sala de bombas atingiu a parte elétrica da bomba de água salgada, fazendo com que ela falhasse, ficando as válvulas do circuito de ligação da caixa-de-mar permanentemente abertas. O alagamento progrediu com o ingresso de água através da caixa de mar e o ingresso intermitente de água proveniente da bomba de água do mar de serviço de proa-BE. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 1h40min do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-BE. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-BB, como forma de equilibrar a unidade, objetivando a manutenção das atividades essenciais a bordo. Após a evacuação do pessoal não envolvido na faina de emergência, a plataforma continuava a adernar, ocorrendo, cerca das 04:30h pane geral do sistema de controle, sendo decidido o abandono da unidade. O alagamento progrediu atingindo os paióis de amarras, iniciou-se o embarque progressivo de água nos tanques do submarino de popa-BE que tiveram seus suspiros submersos. O 4º nível da coluna foi tomado integralmente pela água e como a escotilha de ligação com o 3º nível e as demais passagens estanques superiores haviam sido abertas pela brigada de incêndio, toda a coluna foi alagada. Concomitantemente ao alagamento dos tanques profundos do submarino de popa-BE, compartimentos do convés foram lentamente sendo tomados pela água, até que o compartimento central também começou a alagar, não permitindo abordagem segura.”

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ MARCELO FERRELL C. TRUÃO
DIVISÃO DE REGISTRO CARTORIAS

39. Sobre esta última etapa (Alagamento), o v. acórdão deixou de indicar porquê a PETROBRAS teria treinado de forma incorreta os profissionais envolvidos na faina, assim como não indica que funcionários seriam esses. Como verificar-se-á abaixo, há uma referência genérica à “pessoal” supostamente mal treinado, sem alusão específica.

“Assim, são responsáveis por tais falhas operacionais a própria armadora, PETROBRAS S/A (1ª Representada), pela ineficiência no treinamento de seu pessoal para agir em situações de emergência e ainda aqui cabe ressaltar a conduta do Técnico de estabilidade Cláudio Marinho Machado (6º Representado), o ‘Barge Engenering’, pela realização de operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade, como já anteriormente enfocado e, ainda, pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da 1ª explosão e, finalmente, por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26-S e da caixa de estabilidade G1-S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente

longo, cujas conseqüências, já foram exaustivamente explanadas nesta exordial.

Aduza-se ainda, que o v. acórdão optou em utilizar a fundamentação da PEM, mas usou-a de maneira incompleta, subtraindo a parte onde fica clara a ausência de certeza da própria Representante, como se vê abaixo, encerrando importante contradição entre a fundamentação e a decisão :

QUE, DAÍ PRA FRENTE, DIFÍCIL DIZER, EM RAZÃO DAS INÚMERAS VARIÁVEIS ENVOLVIDAS, DO EXÍGUO TEMPO PARA REAÇÃO E DA FALTA DE FERRAMENTAL ADEQUADO, SE AS AÇÕES DETERMINADAS PELO GRUPO DE LASTRO TERIAM SIDO INCORRETAS. APARENTEMENTE NADA HÁ QUE DESAPROVE TAIS ATITUDES.

À luz da prova pericial – e testemunhal – colhida não se pode concluir que o naufrágio poderia, no estado de coisas de então, ser evitado. Somente com a revelação de novos fatos e dados poder-se-ia afirmar o contrário.”

40. Com efeito, o v. acórdão generaliza as acusações sobre o mal treinamento como causa eficiente do naufrágio, como pode-se depreender do trecho da representação da PEM (fls. 09 do v. acórdão), verbis:

“...**Quanto ao naufrágio**, apontou como responsáveis pelas falhas operacionais acontecidas:

1) **A PETROBRAS, Petróleo Brasileiro S.A., pela deficiência no treinamento de seu pessoal para situações de emergência...**”

41. Todavia, o v. acórdão é ambíguo nesta parte. Ora, qual seria o “pessoal” mal treinado pela PETROBRAS para situações de emergência e que teria feito a P-36 naufragar? Teria sido a brigada de incêndio, o Coplat, o operador de lastro? O v. acórdão não indica com a necessária certeza este mal treinamento, o que é fundamental para a compreensão do voto e a definição das culpabilidades.

42. Mesmo porque, a PEM, assim como o v. acórdão, afirmam em um primeiro momento que a PETROBRAS teria treinado de forma deficiente sua equipe de lastro. Entretanto, logo após lançarem mãos da afirmativa, dizem, textualmente, que não é possível criticar as ações adotadas pelo grupo de lastro após a explosão química.



43. Como é possível condenar o treinamento fornecido aos profissionais afirmando que as ações tomadas pelos mesmos foram adequadas, salvaram vidas humanas e não podem ser contestadas? Tal fato desemboca em flagrante **contradição**.

44. Demais disso, a referida contradição vem ainda acompanhada de omissão que também deve ser sanada pelo julgamento dos presentes declaratórios.

45. Dessa maneira, deve este E. Tribunal indicar quais seriam os profissionais com deficiência de treinamento que teriam, em seu entendimento, contribuído decisivamente para o naufrágio, como evento isolado e assim julgado, na forma originariamente, estabelecida no próprio acórdão..

B)

2ª OMISSÃO

- **O V. ACÓRDÃO NÃO ABORDA A QUESTÃO RELATIVA AO HAZOP SUSCITADA NA DEFESA**

46. A Embargante, em sua defesa e nas Alegações Finais, sustenta cabalmente que uma das principais falhas do projeto concebido pela Marítima e suas sub-contratadas foi a ausência do chamado HAZOP ., eis que:

"Saliente-se que quando foi cogitada a hipótese pela projetista da utilização dos referidos tanques, modificando o que foi anteriormente pensado, e contrariando o padrão das demais plataformas da PETROBRAS, outro HAZOP deveria ser feito. O sistema avaliado pelo HAZOP anterior não previa a utilização dos TDES, não tendo sido avaliados os riscos integralmente" (Alegações Finais – pág.12).

48. Nesse sentido, convergem todos os depoimentos transcritos nas alegações finais – páginas 12/13, realçando, dentre outros, os seguintes depoimentos: "D. ..."



HAZOP? Respondeu que não, a PETROBRAS não tinha, conforme dito anteriormente, nenhuma responsabilidade sobre HAZOP."(testemunha Henídio – fls.).

"O engenheiro Galvão como representante da PETROMEC acompanhava a execução do HAZOP para verificar o seu cumprimento com a finalidade de gestão do contrato"(testemunha Otoniel – Marítima/Petromec).

49. Sucede que o acórdão, ao acolher a representação pública nesta parte, não apreciou a questão posta pela PETROBRAS, no sentido de que a execução do HAZOP não era de sua responsabilidade.

50. Desse modo, impõe-se que este E. Tribunal esclareça e indique os elementos probatórios que se pautou para afirmar ser a PETROBRAS responsável pelo HAZOP;

- (C) - 3ª OMISSÃO
- O V. ACÓRDÃO NÃO ENFRENTA FUNDAMENTO RELACIONADO A ENTRADA EM OPERAÇÃO GRADATIVA DA P-36

É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS DE MENEZES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CAJATORIAS

51. O v. acórdão acolhendo a representação pública, alude como razão de decidir que a P-36 *"...teria entrado em operação sem cumprir todas as etapas, desde o projeto até a operação com os devidos cuidados com a segurança e com o treinamento do pessoal envolvido..."*.

52. Todavia, o v. acórdão não analisou a defesa da Embargante, firme em demonstrar que inexistiu qualquer aodamento na entrada de operação da P-36, a saber:

"Todas as licenças e autorizações foram concedidas, muitas delas produto de extensa e exaustiva análise de documentos e processos, COMO POR EXEMPLO A AUTORIZAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL, através da DPC para o comissionamento. Não bastasse essa



4811

açodamento de forma categórica quando é sabido que a P-36 tinha capacidade de processar 180 mil barris de petróleo/dia e 7,2 milhões de m³/dia de gás natural, mas só processava 84 mil barris de petróleo e comprimia apenas 1,3 milhões de m³/dia de gás. Sua operacionalização foi lenta e gradual.

53. Estes fundamentos são relevantes e deveriam ter sido analisados pela decisão embargada, pois não foi produzida quaisquer provas que demonstrasse estar a plataforma inapta ou não autorizada para operar. Ao revés, haviam as licenças oficiais da Marinha e os certificados das Sociedades Classificadoras.

54. Aliás, em relação a este tema, causa imensa estranheza a consideração de tais aspectos na decisão e a utilização de tal fundamento para pretender condenar a Embargante, **uma vez que o próprio Tribunal, ao delimitar os temas que seriam objeto de julgamento, excluiu expressamente a operação comercial da plataforma e a alegada pressa em colocá-la em atividade.** Veja a decisão do Tribunal, transcrita às fls. 4.611 da decisão, a saber:

"Considero como aspectos que fogem ao escopo do julgamento do acidente da "P-36" pelo Tribunal Marítimo e que não necessitam ser aqui aprofundados, já que estão sendo analisados pelos canais competentes, como consta do relatório da CPI instaurada no âmbito do legislativo, remetidos à ANP, a DPC, ao TCU e aos Ministérios Públicos Estadual e Federal, a saber:

- 1) as decisões políticas quanto a privatização, enxugamento e terceirização da empresa brasileira de petróleo;
- 2) os aspectos envolvendo a operação comercial da "P-36", como também a escolha da "SPIRIT OF COLUMBUS" diante das exigências relacionadas com o campo de Roncador e os problemas relacionados com a pressa de adquirir a plataforma para colocá-la em operação";

55. No ponto incide contradição e cerceio de defesa, pois se inicialmente este aspecto foi excluído, a Embargante sequer preocupou-se em produzir prova a respeito do mesmo durante o julgamento.

E CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS RIBEIRO
DIVISÃO DE RECURSOS EXTRAORDINÁRIOS



qualquer sorte, estes fundamentos fáticos, todos incontrovertidos, não poderiam ter sido desprezados como foram pelo v. acórdão, o qual deve ser completado para que no exame do fundamento relativo à entrada em operação da plataforma BEM ABAIXO DOS LIMITES DE SUA CAPACIDADE, de modo que os mesmos passem a integrar a prestação jurisdicional.

(D)

4ª OMISSÃO

- O V. ACÓRDÃO NÃO ENFRENTA O FUNDAMENTO RELATIVO À CLASSIFICAÇÃO DA COLUNA ONDE ESTAVA LOCALIZADO O TDE

56. Outro fundamento não abordado reside na prova produzida e destacada em Alegações Finais pela Embargante, no sentido de que classificação da área onde estava localizado o TDE, competia exclusivamente aos projetistas AMEC, NOBLE DENTON e a MARÍTIMA e as certificadoras RINA e ABS, além de não terem os engenheiros da Embargante quaisquer poder de ingerência em relação à decisão do projeto, no que diz respeito à localização do TDE.

57. Alguns relevantes depoimentos parecem não ter sido examinados pelo Relator, a saber:

"Perguntado: a quem coube a classificação da área onde estava localizado o TDE?"

Respondeu que coube aos projetistas AMEC e NOBLE DENTON e a MARÍTIMA e as certificadoras RINA e ABS. (testemunha: José Antonio Figueiredo)

"Que o depoente e o engenheiro Henídio não poderiam interferir, nem participar na decisão do projeto de engenharia de localização do TDE" (Otoniel)

58. Estas circunstâncias são essenciais e devem ser examinadas, eis que o acórdão ao inserir a localização do TDE, dentre os erros de projeto, atribui tal falha à Marítima e à PETROBRAS, quando comprovadamente, a ora Embargante não teve ingerência em tal decisão, que foi de iniciativa dos projetistas e avalizadas pelas sociedades classificadoras.

COPIA PARA O JUIZ DE DIREITO
JOSÉ ANTONIO FIGUEIREDO
DIVISÃO DE RECURSOS
ACÓRDÃO



4813
127

*“... traduzindo-se estes erros pela localização dos TDE no interior das colunas, pela existência de uma única linha para drenagem e para esgotamento dos TDE, sendo que o projeto, normalmente, tem linhas independentes para drenagem e para esgotamento para dar maior segurança e para que fosse usada a mesma linha teria que ter algumas salva guardas, **O QUE NÃO FOI PREVISTO NO PROJETO.** A localização do tanque de drenagem de emergência (TDE) no interior da coluna da plataforma tinha a finalidade de armazenar água, óleo e resíduos e estava em área de vital importância, não poderia ter sido permitido que ocorresse interligação da planta do processo com referido TDE, **DO MODO QUE FOI PROJETADO**, o que possibilitou o retorno de óleo vivo para estes tanques.”*

59. Neste contexto, ante as diversas omissões e contradições acima apontadas, os presentes embargos devem ser providos. Com efeito, as decisões proferidas por este C. Tribunal Marítimo, **sempre sujeitas à revisão pelo Poder Judiciário**, o que torna ainda mais evidente a necessidade de serem elas motivadas adequadamente, para que o Juízo Cível possa aquilatar a procedência ou improcedência das razões que informaram tais decisões. **MOACYR AMARAL SANTOS** realça este ponto:

“A necessidade da motivação ainda mais se encarece em face da recorribilidade da sentença. Impugnando-a, para obter sua reforma, o recorrente terá de atacá-la por incidir em erro de fato (sentença injusta) ou de direito (sentença errada), donde ter necessidade de mostrar onde o erro se encontra. Por outro lado, na fundamentação da sentença encontrará o juiz do recurso de ordinário, os melhores argumentos para decidir do seu acerto ou da sua injustiça.” (Coment. ao CPC, vol. IV, p. 407, 3ª Ed., Forense, 1982)

IV - O DEVER DE MOTIVAR, EXAMINADO SOB O ÂNGULO DO DIREITO ADMINISTRATIVO

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSÉ CARLOS FERREIRA DE OLIVEIRA
DIVISÃO DE REGISTRO E CARTÓRIAS

60. Ninguém contesta, nos dias que correm, a natureza de **ato administrativo** dos veredictos proferidos por este C. Tribunal Marítimo. **SEABRA FAGUNDES** (“O Controle dos Atos Administrativos”, pág. 165 e segtes) é taxativo:

“... Por conseguinte, o Tribunal Marítimo é um órgão de feição exclusivamente administrativa, não interferindo com a”

substância, atos administrativos, caem sob a apreciação judicial, como quaisquer outros atos da Administração Pública."

Os seus atos não se caracterizam como sentenças só por terem este nome, emanarem de órgão coletivo, cujos membros a lei denomina de Juízes e admitirem recursos tachados de embargos. Devem conceituar-se pela sua natureza intrínseca."

61. Quanto à aplicabilidade do princípio da motivação aos atos administrativos, tanto os administrativistas nacionais, como os estrangeiros, convergem no entendimento de que

"O princípio da motivação dos atos administrativos constitui moderna tendência do direito administrativo dos países democráticos."

(BILAC PINTO, "Estudos de Direito Público" – Rio, 1953, pág. 312).

62. No mesmo sentido, **HELIO LOPES MEIRELLES** ("Direito Administrativo Brasileiro" – Ed. Rev. Trib. – 1985 – pág. 156):

"Nos atos vinculados ou regrados, e especialmente nos que importem atividade de jurisdição (decisões administrativas), mais se acentua o dever de motivar, porque, em tais casos, a ação administrativa está bitolada estreitamente pela lei ou pelo regulamento, impondo ao administrador a obrigação de demonstrar a conformação de sua atividade com todos os pressupostos de direito e de fato que condicionam a eficácia e validade do ato."

JOSÉ CARLOS DE ARAÚJO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

63. Aqui, também, a *ratio* subjacente ao dever de motivar imposto ao agente público, em nada difere daquela que impõe esta mesma obrigação ao juiz em relação à sua sentença. Mais uma vez o magistério de **HELIO LOPES MEIRELLES** (idem, ibidem) vem a propósito:

"O excelente Jêze já acentuava, de há muito, que, "para se ter a certeza de que os agentes públicos exercem a sua função movidos apenas por motivos de interesse público da esfera de sua competência, leis e regulamentos recentes multiplicam os casos em que os funcionários, ao executarem um ato jurídico, devem expor expressamente os motivos que o determinaram. É a obrigação de motivar. O simples fato de não haver o agente público exposto os motivos de seu ato bastará para torná-lo irregular; o ato não motivado, quando o devesse ser, é irregular."



4815
10/0

toda a ponderação desejável, nem ter tido em vista um interesse público da esfera de sua competência funcional.”

V - CABIMENTO DOS PRESENTES EMBARGOS DECLARATÓRIOS

64. O Superior Tribunal de Justiça converge no seguinte entendimento:

“Embargos declaratórios. Omissão. Tanto podem referir-se à parte dispositiva como aos motivos da decisão. Sentença e acórdão deverão de examinar os vários fundamentos relevantes deduzidos na inicial e na contestação, justificando por que são desacolhidos”

(STJ – 3ª Turma, REsp 30.220-5-MG, rel. Min. Eduardo Ribeiro, j. 8.2.93, v.u., DJU 8.3.93, p. 3.118 – in Theotônio Negrão – 36ª edição – pág. 634)

65. Nossos Tribunais judiciais — cujos pronunciamentos devem servir de parâmetros para os julgamentos administrativos deste C. Tribunal Marítimo, por força da aplicação subsidiária do CPC prevista no art. 155 da Lei 2.180/54 — vêm consagrando a admissibilidade dos embargos declaratórios sempre que a decisão embargada **tenha se omitido em analisar POR INTEIRO as provas e circunstâncias da causa:**

“Não examinadas por inteiro as provas e circunstâncias da causa, cabe suprir, em embargos de declaração, a omissão” (RSTJ 1517229 – apud THEOTONIO NEGRÃO, CPC Comentado – 36ª Edição – Saraiva, 2004, pág. 634)

66. Nessa mesma linha, o Supremo Tribunal Federal vem admitindo efeitos modificativos nos embargos declaratórios, naqueles casos em que **PREMISSAS EQUIVOCADAS** influam no resultado do julgamento:

“Os embargos declaratórios são admissíveis para a correção de premissa equivocada de que haja partido a decisão embargada, atribuindo-lhes efeito modificativo quando tal premissa seja influente no resultado do julgamento”

(STF, 1ª Turma, RE 207.928-6 – SP – Edcl., Rel. Min. Sepúlveda Pertence, j. 14.4.98, un., DJU 15.05.98, seç. 1e, pág. 54)

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JUNHO DE 2004
DIVISÃO DE ATIVIDADES CARTORARIAS



4836
003

68. THEOTONIO NEGRÃO, na sua obra retro citada, pág. 634, arrola uma série de acórdão no sentido de que ...

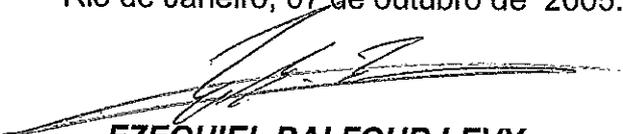
“Suprida a omissão, pode, eventualmente, ser alterada a conclusão do acórdão, se incompatível com esse suprimento” (argumento do art. 463 – “caput” e II; cf. RISTF 338) – Neste sentido: STJ-3ª Turma, Resp 3.192-ES, rel. Min. Waldemar Zveiter, j. 13.8.30, não conheceram, v.u., DJU 3.9.90, p. 8.844; RSTJ 36/435, 40/459; RTJ 86/359, 88/325, 112/314, 119/439; STF-RT 569/222; RT 569/172, 578/185, 606/210; JTJ 171/246; JTA 88/405.”

VI - CONCLUSÃO

69. Diante do exposto, confia a Embargante que, este E.Tribunal dará provimento a estes embargos, para serem afastadas as omissões e contradições acima apontadas, em especial de modo que os erros de projeto indigitados no v. acórdão sejam imputados exclusivamente à Marítima – Petróleo e Engenharia Ltda. e suas sub-contratadas, em consonância com a prova dos autos e em harmonia com a fundamentação do v. acórdão transcrita acima, excluindo, neste particular a solidariedade em relação à Embargante, como medida da mais lúdima

JUSTIÇA!

Rio de Janeiro, 07 de outubro de 2005.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574

COPIA PARA O DEPARTAMENTO DE
JURISDIÇÃO DO TRIBUNAL DE RECURSOS
DIVISÃO DE RECURSOS
PARTICIPAÇÃO



Processo nº 19.489/01 (NE 3624/05)
Plataforma Móvel "P-36"

CONCLUSÃO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.
Do que lavrei este termo para constar.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

DESPACHO

1. Admito, nos termos do art. 22, da Lei nº 2.180/54, o Recurso interposto em 07/10/2005 por Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS, Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy.
2. Ao Exmº Sr. Juiz-Relator.

Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2005.


WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUNHA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

RECEBIMENTO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Exmº Sr. Juiz-Presidente com o despacho supra.
Do que lavrei este termo para constar.

12/13

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. JUIZ RELATOR SÉRGIO CEZAR BOKEL



REF.: PROCESSO NO. 19489/01

(PLATAFORMA P-XXXVI)

PAULO ROBERTO VIANA, Representado nos autos do processo em referência, tendo em vista o teor do r. acórdão de fls. vem, mui respeitosamente, a V. Exa., por seu advogado infra-assinado, com fundamento nos arts. 113/114 da Lei 2.180/54, interpor suas razões de

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

(COM EFEITO MODIFICATIVO)

pelos fundamentos que a seguir aduz.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JOSÉ NEVES DE FREITAS JUNIOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

I - CABIMENTO E TEMPESTIVIDADE DOS EMBARGOS

1. O v. acórdão ora recorrido é passível de embargos, à luz do art. 113 da Lei 2.180/54:

"ART. 113 - ÀS DECISÕES DO TRIBUNAL PODEM SER OPOSTOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO PRAZO DE QUARENTA E OITO HORAS, CONTADAS DA PUBLICAÇÃO NO ÓRGÃO OFICIAL, QUANDO APRESENTAREM AMBIGÜIDADE, OBSCURIDADE, CONTRADIÇÃO OU OMISSÃO."

2. Neste caso, incide a duplicidade do prazo recursal, ante a diversidade de partes patrocinadas por diferentes procuradores, na forma

3. Tempestivo, portanto, o presente recurso apresentado nesta data, tendo em vista que o v. acórdão embargado foi publicado no órgão oficial em 03.10.2005.

4. O v. acórdão, como será demonstrado a seguir, hospeda grave contradição em sua fundamentação, a qual, a bem da justiça, merece ser afastada através dos presentes embargos.

II - A ACUSAÇÃO CONTRA O ORA EMBARGANTE

5. Antes de adentrar o mérito dos embargos ora opostos, cabe lembrar o que estabelece o parágrafo único do artigo 56 da Lei 2180/54:

“PARÁGRAFO ÚNICO - A DECISÃO DO TRIBUNAL SÓ PODERÁ VERSAR SOBRE OS FATOS CONSTANTES DA REPRESENTAÇÃO OU DA DEFESA.”

6. Relevante, portanto, que se registre, *a priori*, os limites da acusação formulada pela d. Procuradoria contra o Embargante, que se encontra no item 33 (b) da Representação (fls. 1.424), *in verbis*:

“33. SÃO, PORTANTO, RESPONSÁVEIS POR TAIS FALHAS E INCORRETOS PROCEDIMENTOS:

A) ...

B) O ORA 2º REPRESENTADO, O COPLAT PAULO ROBERTO VIANA, POR PERMITIR O ARMAZENAMENTO DE ALTO PERCENTUAL DE MISTURA DE ÁGUA E RESÍDUOS NOS TDES, PELO FLANGEAMENTO DO SUSPIRO E DA REDE DE ESGOTO DO TDE DE BE, MANTENDO A LINHA DE ADMISSÃO ISOLADA APENAS PELA VÁLVULA DE ADMISSÃO (SEM RAQUETEAMENTO); COMO TAMBÉM, PELA REALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO DE ESGOTAMENTO SEM SEU ACOMPANHAMENTO DIRETO;”

7. A supracitada acusação foi considerada parcialmente procedente, o que levou à condenação do Embargante.

4819 2
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

PROCURADORIA GERAL DE DEFESA
SECRETARIA DE SERVIÇOS CANTO 100

III - O V. ACÓRDÃO BASEOU-SE EM PREMISSA INEXISTENTE E INCORREU EM GRAVE CONTRADIÇÃO

- 8. Da análise dos autos, incluindo o v. acórdão de fls. , verifica-se que a imputação de negligência no desempenho das funções que motivou a condenação do Embargante, *data vênia*, além de absolutamente injusta, **teve como pressuposto uma premissa fática inexistente**, da qual decorreu uma conclusão paradoxal e contraditória.
- 9. Com efeito, na fundamentação da decisão ora recorrida o d. Juiz Relator reportou-se à própria defesa para destacar:

“ ... ENTRETANTO, A PRÓPRIA DEFESA AFIRMA, ESTA CONDIÇÃO INSEGURA ERA TAL QUE PODERIA TER SIDO ACIONADA A QUALQUER INSTANTE DESDE O INÍCIO DA PRODUÇÃO DA ‘P-36’, PRINCIPALMENTE SE FOR LEVADO EM CONTA QUE, JÁ EM JULHO DE 1997, VISLUMBRAVA-SE A CIRCULAÇÃO DE CONSIDERÁVEIS QUANTIDADES DE GÁS NOS ‘BASE OIL TANKS’ (FLS. 1941 E 1976),

TRANSFORMADOS EM TDE E MESMO ASSIM OS COORDENADORES, SUPERVISORES, OPERADORES E TÉCNICOS CONTINUARAM A OPERAR COMO SE NADA DE ANORMAL ESTIVESSE OCORRENDO A BORDO, SENDO ASSIM, OS OPERADORES POR SABEREM QUE RESTAVA PROVADO, POR OPERAÇÕES REALIZADAS ANTERIORMENTE CONFORME DEPOIMENTOS, A PRESENÇA DE CONSIDERÁVEL QUANTIDADE DE GÁS, NÃO PODERIAM CONCLUIR QUE OPERAVAM COM VASOS SUJEITOS A BAIXA PRESSÃO, DESTE MODO, NÃO PODERIAM TER REALIZADO O ISOLAMENTO MEDIANTE SIMPLES FECHAMENTO DE VÁLVULAS, UMA VEZ QUE O SISTEMA OPERACIONAL DOS TDE ERA DE PERFEITO CONHECIMENTO DOS COORDENADORES, SUPERVISORES E OPERADORES DA PLATAFORMA, SENDO A PRESENÇA DE GÁS BASTANTE CONHECIDA, TINHAM, PORTANTO, A OBRIGAÇÃO DE TOMAR TODAS AS PRECAUÇÕES DE SEGURANÇA NA OPERAÇÃO DOS TDE E PRINCIPALMENTE NO SEU ISOLAMENTO. E MAIS, EM NENHUM MOMENTO OS REPRESENTADOS ALEGARAM TER COMUNICADO À PETROBRÁS TAL ANORMALIDADE, ...

...
 RESTOU COMPROVADO NOS AUTOS QUE O COPLAT PAULO ROBERTO VIANA SOMENTE FOI INFORMADO DO RAQUETEAMENTO DO “VENT” DO TDE DE BE APÓS O ACIDENTE, ..., RAZÃO PELA QUAL NÃO PODE SER RESPONSABILIZADO PELO REFERIDO ERRO OPERACIONAL ..., ENTRETANTO, CONSIDERO QUE HOUVE

É Cópia fiel do documento original
 JANE CARLOS DE MENEZES OLIVEIRA
 DIVISÃO DE REGISTROS E CARTORIAS

DEMONSTRADO NOS AUTOS, PRINCIPALMENTE NO QUE DIZ RESPEITO A PRESENÇA DE ÓLEO VIVO NO SISTEMA E PELA REALIZAÇÃO DA OPERAÇÃO DE ESGOTAMENTO SEM SEU ACOMPANHAMENTO DIRETO, TENDO EM VISTA QUE DEVERIA TER ATENÇÃO REDOBRADA NESTA FAINA, UMA VEZ QUE A PLATAFORMA SE ENCONTRAVA AINDA EM COMISSIONAMENTO.”

(GRIFOS NOSSOS)

10. À vista do teor do trecho do acórdão acima transcrito, conclui-se que a imputação de negligência e conseqüente condenação do embargante basearam-se em uma premissa gigantesca e equivocada, fruto de uma errônea interpretação dos termos da sua defesa.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS GOMES DE OLIVEIRA
DIVISÃO DE DEFESA E CARTORIAS

11. Senão vejamos.

12. Segundo se depreende do v. acórdão, o d. Juiz Relator, bem como os demais i. julgadores, consideraram que o 2º Representado teria conhecimento prévio, desde julho de 1997, sobre a presença de consideráveis volumes de gás nos TDE e que, a despeito disso, não tomou nenhuma providência ou precaução adicional com relação a tal grave condição de risco operacional.

13. Trata-se, no entanto, de uma lamentável contradição com relação à prova dos autos, causada, provavelmente, pela inadequada interpretação temporal do conteúdo de dois dos itens de sua defesa de fls. 1.969 a 1.990: II.2 (“DA ANÁLISE PRELIMINAR DE PERIGOS - APP E DA ANÁLISE DE OPERAÇÕES PERIGOSAS - HAZOP”) e II.3 (“DA CIRCULAÇÃO DE SIGNIFICATIVO VOLUME DE GÁS NOS BASE OIL TANKS”).

14. Neste sentido, é essencial esclarecer que a acurada exposição técnica deduzida pelo 2º Representado nos supracitados itens de sua defesa somente foi possível graças ao empenho com que o ora Embargante, engenheiro legalmente habilitado a emitir parecer técnico, se dedicou a estudar e analisar todo o material técnico pertinente que havia disponível nos arquivos da Petrobrás.

15. Tal trabalho de pesquisa, realizado posteriormente à liberação da

engenheiros da área de processo da PETROBRAS durante mais de um ano, depois do acidente da P-36, e suas conclusões puderam, assim, ser utilizadas na defesa apresentada no Tribunal Marítimo em 29 de maio de 2002.

16. Que fique claro, portanto, que o embargante, por ocasião do funesto acidente ocorrido em 15 de março de 2001, não tinha conhecimento das deficiências de projeto da plataforma, relativas ao processo de óleo e gás, mencionadas em sua defesa. Tal conhecimento, conforme consta da prova dos autos, só foi obtido após a acurada análise do acidente e da documentação do projeto e que a data de 1997 só foi encontrada quando do posterior estudo pelo Embargante das causas do já ocorrido acidente.

17. Cabe lembrar que durante a fase de conversão da plataforma o Embargante trabalhou exclusivamente no acompanhamento das atividades relativas à área de automação, sendo certo que os problemas de projeto que resultaram na possibilidade de condição insegura desde o início da produção da P-36, em 2000, foram, depois do acidente, detectados na área de processo de óleo e gás, sob responsabilidade exclusiva da AMEC e PETROMEC/MARÍTIMA.

18. Revela-se veementemente contraditória e não condizente com a realidade dos fatos, portanto, a afirmação contida no acórdão de que, por ocasião do acidente com a plataforma em março de 2001, seria do conhecimento geral, dos Coordenadores, Supervisores, Operadores e Técnicos, que as rotineiras operações com os TDE estariam sendo realizadas numa condição de inaceitável anormalidade, envolvendo risco constante de explosão a bordo, devido uma supostamente notória "presença de considerável quantidade de gás" que poderia se acumular nas colunas de popa.

19. Na realidade, além de não haver efetivamente nos autos qualquer alusão ao alegado conhecimento prévio, por parte de todo o pessoal técnico da P-36, sobre a presença de óleo com parcela significativa de gás (ou óleo "vivo") nos TDE, a hipótese da aceitação passiva da mencionada condição operacional insegura por parte dos operadores é tão

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

INSTITUTO MARÍTIMO
DIVISÃO DE...
CUIABÁ

20. Isto porque, convenhamos, o senso comum indica que o mais elementar instinto de auto-preservação impediria que aqueles profissionais com experiência de muitos anos no trabalho em plataformas petrolíferas e, portanto, conhecedores do alto risco de vida a que estariam submetidos com a presença indevida de óleo vivo e gás em um sistema não compatível com tal condição, aceitassem negligenciar, rotineiramente, as necessárias precauções de segurança. Seriam eles suicidas em potencial?

21. Note-se que em todos os depoimentos em que as testemunhas mencionam a presença de gás, **referem-se tão somente a gás residual em pequena quantidade**, produzido principalmente a partir de águas com resíduos oleosos, escorridas pela tubulação de suspiro.

22. Cabe frisar que somente em uma extraordinária situação de emergência, prevista no projeto do sistema com a finalidade de evitar uma eventual e indesejada poluição das águas, é que haveria a transferência de fluidos drenados da linha de processo de hidrocarbonetos - com óleo vivo e gás não associado, para os TDE. Essa sim seria a tão decantada situação de emergência (que não ocorreu).

23. E, conforme consta dos autos, **somente nesta excepcional situação, que constituiria uma anormalidade na operação, é que as manobras de enchimento dos TDE exigiriam o acompanhamento direto do COPLAT.**

24. Restou claro que nas manobras rotineiras de esgotamento de águas pluviais contaminadas por óleo a operação era regularmente conduzida e acompanhada pelos operadores da P-36, conforme estabelecido no Manual de Operação, tendo em vista que tal rotina operacional era de competência e responsabilidade destes operadores.

25. Portanto, também a afirmação, constante do acórdão, de que o Embargante teria sido negligente pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto não decorre de uma conclusão lógica necessária, como corolário do conjunto probatório, incidindo, assim, a respeitável decisão em mais uma contradição.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA DE OLIVEIRA
DIRETOR DE SERVIÇOS DE CARTÓRIAS

comissionamento, também não tem fundamento, visto que as atividades remanescentes relativas ao ciclo de comissionamento não interferiam em nada com as manobras rotineiras dos TDE.

27. Quanto à censura relativa à passagem/recebimento das funções de COPLAT, que, por supostamente não ter havido a passagem pessoal denotaria descaso do Embargante, tal imputação, *data vênia*, não procede.

28. Na realidade, a passagem pessoal, que seria realizada nos dois dias a partir do dia 14 de março, foi executada e ficou a cargo do SUPROD Sebastião que assumiu interinamente essa tarefa, devido à escala de embarques estabelecida pela PETROBRAS e as férias do COPLAT da equipe do embarque anterior.

29. Vale salientar que o raqueteamento do suspiro do TDE-BE era do conhecimento do SUPROD que havia embarcado em 12/03/2001, três dias antes do acidente, porém, a informação desse fato deixou de ser transmitida ao COPLAT, ora Embargante. Tal questão não foi discutida no v. acórdão.

30. Tal fato foi relatado pelo COPLAT interino/SUPROD HELIO GALVÃO DE MENEZES, conforme mencionado no v. acórdão (pág. 68), *verbis*:

“... QUE SEU SUBSTITUTO COMO SUPROD HAVIA EMBARCADO EM 12 DE MARÇO DE 2001; QUE DEVERIA AVISAR SOBRE O RAQUETEAMENTO DO 'VENT' DO TDE DE BE AO SUPROD SUBSTITUTO O QUE FOI FEITO, ESCRITO E VERBALMENTE NOS DOIS DIAS QUE TIVERAM JUNTOS E QUE SEU SUBSTITUTO ERA SEBASTIÃO FRANCISCO DE SOUZA FILHO; QUE NÃO AVISOU AO COPLAT SOBRE O RAQUETEAMENTO, POIS TENDO AVISADO AO SUPROD QUE ENTRAVA, CABERIA A ESTE AVISAR AO COPLAT QUE AINDA NÃO TINHA EMBARCADO; ..”.

31. Por sua vez, o ora Embargante, que havia embarcado na manhã do dia 14 de março de 2001, não foi informado sobre o raqueteamento, mesmo tendo perguntado ao SUPROD Sebastião e ao SUFAC Luiz Mario se havia alguma alteração ou anormalidade nos sistemas sob suas respectivas responsabilidades.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECADOS PARA O SUPROD
 12/03/2001
 CARTORIAS

32. No relatório do v. acórdão (pág. 58/59) consta a menção a este fato, *in verbis*:

"EM SEU DEPOIMENTO, PAULO ROBERTO VIANA, ... (OMISSIS); QUE EMBARCOU EM 14 DE MARÇO DE 2001 ÀS 10H DA MANHÃ; QUE ESTAVA NA PLATAFORMA HÁ 14H NÃO TENDO SIDO INFORMADO EM NENHUMA OCASIÃO SOBRE O RAQUETEAMENTO, INQUIRIU O SUPROD SEBASTIÃO, SUFAC LUIZ MARIO E QUE NÃO APRESENTARAM NENHUMA INFORMAÇÃO SOBRE O RAQUETEAMENTO; QUE SÓ SOUBE DO RAQUETEAMENTO, DO "VENT" DO TDE DE BE DOIS DIAS APÓS O ACIDENTE, NO DIA 17 DE MARÇO DE 2001 EM REUNIÃO NA 'P-47';"

33. Assim, por não existir qualquer menção a suposto descaso na passagem/recebimento de serviço nem na Representação da d. Procuradoria Especial da Marinha e nem na defesa do Embargante, a imputação de negligência **extrapola os limites da peça acusatória**, não podendo sequer ser analisada pelo v. acórdão, à luz do mencionado artigo 56 § 1º da Lei 2180/54, sendo, no ponto, ineficaz a decisão por violar o princípio constitucional do contraditório e da ampla defesa.

IV - CONCLUSÃO

34. Destarte, restou cabalmente demonstrado que a r. decisão, consubstanciada no v. acórdão de fls. , foi fundamentada em errônea interpretação do que foi deduzido pelo Embargante em sua defesa, i.e., que o Embargante já teria conhecimento, **antes da ocorrência do sinistro** (desde julho de 1997), da existência de uma condição insegura, **o que absolutamente não aconteceu**. E não foi explicitado o porquê desta decisão.

35. Esse erro de interpretação, que diz respeito ao tempo em que o Embargante tomou conhecimento das falhas de projeto que determinaram a referida condição insegura, fez com que a r. decisão se baseasse em uma **premissa visceralmente equivocada**, a qual teve o condão de prejudicar a análise judicosa da conduta do 2º Representado, dando azo à sua injusta condenação.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
 J. JOSÉ PAULO GONÇALVES CUNHA
 DIVISÃO DE REGISTROS CARTORÁRIOS

modificativos nos embargos declaratórios, naqueles casos em que **PREMISSAS EQUIVOCADAS** tenham influído no resultado do julgamento:

“Os EMBARGOS DECLARATÓRIOS SÃO ADMISSÍVEIS PARA A CORREÇÃO DE PREMISSA EQUIVOCADA DE QUE HAJA PARTIDO A DECISÃO EMBARGADA, ATRIBUINDO-LHES EFEITO MODIFICATIVO QUANDO TAL PREMISSA SEJA INFLUENTE NO RESULTADO DO JULGAMENTO.”

(STF, 1ª TURMA, RE 207.928-6 – SP, EDCL., REL. MIN. SEPÚLVEDA PERTENCE, J. 14.04.98, V.U., DJU 15.05.98, SEQ. 1E, PÁG. 54)

4,326
IMA

Diante do exposto, requer e confia o ora Embargante que V. Exa., eminente Juiz, juntamente com os demais ilustres Juízes deste E. Tribunal, haverão de prover os presentes embargos, para o efeito de ser completada a prestação jurisdicional, sanando a contradição e as omissões apontadas com o enfrentamento das questões suscitadas, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA

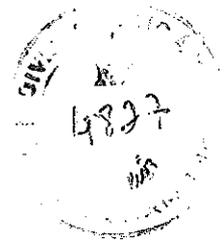
Rio de Janeiro, 07 de outubro de 2005.



EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574

RECEBUE
1000
DIVISÃO DE REGISTROS CARTORARIAS



Processo nº 19.489/01 (NE 3625/05)
Plataforma Móvel "P-36"

CONCLUSÃO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.

Do que lavrei este termo para constar.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

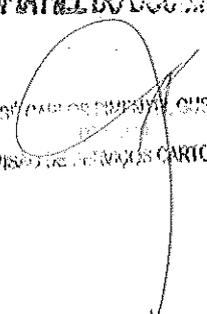
DESPACHO

1. Admito, nos termos do art. 22, da Lei nº 2.180/54, o Recurso interposto em 07/10/2005 por Paulo Roberto Viana, Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy.
2. Ao Exmº Sr. Juiz-Relator.

Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2005.


WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS DE MOURA GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

RECEBIMENTO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Exmº Sr. Juiz-Presidente com o despacho supra.

Do que lavrei este termo para constar.

10/23

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. JUIZ RELATOR SÉRGIO CEZAR BOKEL



REF.: PROCESSO NO. 19489/01

(PLATAFORMA P-XXXVI)

HELIO GALVÃO DE MENEZES, Representado nos autos do processo em referência, tendo em vista o teor do r. acórdão de fls. vem, mui respeitosamente, a V. Exa., por seu advogado infra-assinado, com fundamento nos arts. 113/114 da Lei 2.180/54, interpor suas razões de

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

nos seguintes termos:

JOSE CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTOGRAFICOS

I - CABIMENTO E TEMPESTIVIDADE DOS EMBARGOS

1. O v. acórdão ora recorrido é passível de embargos, à luz do art. 113 da Lei 2.180/54:

"ART. 113 - ÀS DECISÕES DO TRIBUNAL PODEM SER OPOSTOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO PRAZO DE QUARENTA E OITO HORAS, CONTADAS DA PUBLICAÇÃO NO ÓRGÃO OFICIAL, QUANDO APRESENTAREM AMBIGÜIDADE, OBSCURIDADE, CONTRADIÇÃO OU OMISSÃO."

2. Neste caso, incide a duplicidade do prazo recursal, ante a diversidade de partes patrocinadas por diferentes procuradores na forma

4824
2

3. Tempestivo, portanto, o presente recurso apresentado nesta data, tendo em vista que o v. acórdão embargado foi publicado no órgão oficial em 03.10.2005.

4. O v. acórdão, como será demonstrado a seguir, apresenta **contradição e omissões** em sua fundamentação, as quais, a bem da justiça, devem ser afastadas através dos presentes embargos.

II - A ACUSAÇÃO CONTRA O ORA EMBARGANTE

5. Antes de adentrar o mérito dos embargos ora opostos, cabe lembrar o que estabelece o parágrafo único do artigo 56 da Lei 2180/54:

"PARÁGRAFO ÚNICO - A DECISÃO DO TRIBUNAL SÓ PODERÁ VERSAR SOBRE OS FATOS CONSTANTES DA REPRESENTAÇÃO OU DA DEFESA."

6. Relevante, portanto, que se registre, *a priori*, os limites da acusação formulada pela d. Procuradoria contra o Embargante, que se encontra no item 33 (b) da Representação (fls. 1.425), *in verbis*:

"33. SÃO, PORTANTO, RESPONSÁVEIS POR TAIS FALHAS, E INCORRETOS PROCEDIMENTOS:

A) ... B) ... C) ...

D) O SUPERVISOR DE PRODUÇÃO HELIO GALVÃO MENESES, INTERINAMENTE NA FUNÇÃO DE COPLAT, PELA EXECUÇÃO DA OPERAÇÃO DE FLANGEAMENTO DA REDE DE ESGOTO E DO SUSPIRO (VENT) DO TDE DE BÉ, DESDE O MÊS FEVEREIRO, SEM DAÍ ACERCAR-SE DAS PROVIDÊNCIAS CONTINGENCIAIS NECESSÁRIAS, REPITA-SE A EXAUSTÃO: UMA NOVA ANÁLISE DE RISCO IMPUNHA-SE IMPRESCINDÍVEL!"

7. A supracitada acusação foi considerada procedente, o que levou à condenação do Embargante.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL!
JUNHO 2006
DIRETORIA DE CARTORIAS

E OMISSÕES



8. Da análise dos autos, verifica-se que o v. acórdão de fls. *data venia*, apresenta uma grave contradição e relevantes omissões.
9. Em primeiro lugar, a imputação de imperícia que motivou a condenação do 3º Representado foi feita sem se levar em consideração uma circunstância vital para a análise da conduta do Embargante.
10. Com efeito, na fundamentação da decisão ora recorrida o d. Juiz Relator concluiu:

“ DESTE MODO, CONSIDERO QUE O REPRESENTADO, HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, FOI IMPERITO NO DESEMPENHO DE SUAS FUNÇÕES AO FLANGEAR A REDE DE ESGOTO E O “VENT” ATMOSFÉRICO DO TDE DE BE, SABENDO QUE ESTARIA ALTERANDO AS CARACTERÍSTICAS ESTRUTURAIS DE PROJETO DO TDE, TRANSFORMANDO-O EM VASO DE PRESSÃO, QUE NÃO TARDOU A EXPLODIR, SENDO QUE O REPRESENTADO FOI O PRINCIPAL RESPONSÁVEL PELA PRIMEIRA EXPLOSÃO – A MECÂNICA”

(GRIFO NOSSO)

11. À vista do teor do trecho da decisão acima transcrito, verifica-se que o r. acórdão é **omisso** no tocante a um importante argumento que foi mencionado na defesa do 3º Representado, em alegações finais: que o **raqueteamento do suspiro do TDE de boreste, tecnicamente compatível com os Manuais Técnicos relativos àquela operação, somente foi feito porque aquele tanque de drenagem estava inoperante e isolado na ocasião.**

12. Conseqüentemente, **não foi “transformado em vaso de pressão”**, conforme concluiu o d. Juiz Relator no r. acórdão.

13. Destaque-se que, ao fundamentar seu entendimento relativo à culpa do Embargante, o d. Juiz Relator afirmou:

“... QUE O REPRESENTADO, HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, FOI IMPERITO NO DESEMPENHO DE SUAS FUNÇÕES AO FLANGEAR A REDE DE ESGOTO E O “VENT” ATMOSFÉRICO DO TDE DE BE, SABENDO QUE ESTARIA

14. Tal afirmação configura uma **contradição** com relação aos fatos apurados, visto que ao providenciar o isolamento do TDE de BE, estabelecendo assim a condição de tanque **inoperante e isolado**, o Embargante não teria o dever de ofício de considerar que estaria “criando um vaso de pressão inexistente no projeto”.

15. Isto porque o tanque **inoperante e isolado** havia sido, então, virtualmente **retirado do sistema**, não havendo, portanto, em princípio, qualquer problema em se manter aquele tanque fora de suas características normais de projeto.

16. Essencial enfatizar, ainda, que tanto a explosão mecânica quanto a explosão química e o naufrágio da plataforma **somente ocorreram devido a diversas falhas no citado projeto**, as quais naquela ocasião **não eram do conhecimento do pessoal que operava a P-36**, conforme sobejamente comprovado nos autos e também exposto na defesa do Embargante.

17. Portanto, a afirmação, constante do acórdão, de que o Embargante teria sido “*imperito no desempenho de suas funções ao flangear a rede de esgoto e o “vent” atmosférico do TDE de BE, sabendo que estaria alterando as características estruturais de projeto do TDE, transformando-o em vaso de pressão*” não decorre de uma conclusão lógica necessária, como corolário do conjunto probatório, incidindo, assim, a respeitável decisão, *data venia*, em uma grave contradição.

18. Em segundo lugar, não demonstrou o v. acórdão em que se baseou para afirmar que o Representado sabia **que estaria alterando as características estruturais de projeto do TDE, transformando-o em vaso de pressão**. Que provas indicam esta ciência?

19. Em terceiro lugar, deixou o v. acórdão de mencionar um importante fato que foi trazido aos autos nas alegações finais do 3º Representado: que o próprio Representante do Ministério Público Federal, no processo nº 2001.5103000863-5, em curso na 1ª Vara Federal de Campos, concluiu pela exculpabilidade do Embargante e que as provas carreadas aos autos levam à absolvição dos denunciados.

20. Essa relevante conclusão do Ministério Público Federal, *data venia*, não deveria deixar de ser apreciada e constar do v. acórdão do Tribunal Marítimo.

IV - A ALEGADA IMPERÍCIA EFETIVAMENTE NÃO OCORREU

21. A contradição e omissões ora indigitadas merecem o devido reparo, de modo a ensejar que estas importantes circunstâncias sejam consideradas no sentido de demonstrar que, efetivamente, **não houve imperícia do Embargante.**

22. Com efeito, apesar das investigações e análises técnicas procedidas depois do naufrágio da P-36 terem apontado o flangeamento (raqueteamento) do suspiro do TDE – BE como um dos fatores contribuintes para a ocorrência da explosão mecânica, isto **não significa que o ato de raquetear o suspiro tenha sido culposos.**

23. O fato é que, conforme exposto em sua defesa, o Embargante utilizou para isso um critério técnico amparado pelas normas pertinentes e operacionalmente justificado naquelas circunstâncias.

24. Restou claro que, mesmo admitindo-se que sem o flangeamento do suspiro a explosão mecânica não teria ocorrido, não seria razoável **exigir** que o 3º Representado tivesse agido de forma diferente, tendo em vista que **o isolamento do tanque foi executado:**

- (i) **considerando-se a necessidade operacional criada pela retirada da bomba de esgoto;**
- (ii) **de acordo com as normas técnicas; e**
- (iii) **utilizando-se o conhecimento disponível até então ao pessoal de operação sobre o sistema dos TDE.**

IV - CONCLUSÃO

25. Conclui-se, portanto, que, a despeito das investigações relativas

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS DE MOURA
DIVISÃO DE REGISTRO E CARTORIAS

prova de imperícia do Embargante que possa justificar sua condenação.

4883

26. Neste sentido, conforme mencionado retro, também concluiu o d. Representante do Ministério Público Federal.

Diante do exposto, requer e confia o ora Embargante que V. Exa., eminente Juiz Presidente, juntamente com os demais ilustres Juízes deste C. Tribunal, haverão de prover os presentes embargos, para o efeito de ser completada a prestação jurisdicional, sanando a contradição e as omissões apontadas com o enfrentamento das questões suscitadas, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA

Rio de Janeiro, 07 de outubro de 2005.

EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL.

JUSTIÇA DO TRABALHO
DIRETORIA DE SERVIÇOS CARIÓTIPOS



Processo nº 19.489/01 (NE 3626/05)
Plataforma Móvel "P-36"

CONCLUSÃO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.

Do que lavrei este termo para constar.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

DESPACHO

1. Admito, nos termos do art. 22, da Lei nº 2.180/54, o Recurso interposto em 07/10/2005 por Helio Galvão de Menezes, Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy.
2. Ao Exmº Sr. Juiz-Relator.

Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2005.


WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

ECOMAR
JOSÉ CARLOS COSTA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

RECEBIMENTO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Exmº Sr. Juiz-Presidente com o despacho supra.

Do que lavrei este termo para constar.

Handwritten mark



EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. JUIZ RELATOR SÉRGIO CEZAR BOKEL

REF.: PROCESSO NO. 19489/01

(PLATAFORMA P-XXXVI)

CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, Representado nos autos do processo em referência, tendo em vista o teor do r. acórdão de fls. vem, mui respeitosamente, a V. Exa., por seu advogado infra-assinado, com fundamento nos arts. 113/114 da Lei 2.180/54, interpor suas razões de

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

nos seguintes termos:

I DO V. ACÓRDÃO ORA EMBARGADO

1. O v. acórdão ora embargado decidiu, em relação à representação oferecida em face do ora Embargante, o seguinte:

*"Quanto aos representados Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, ambos operadores de produção de serviço por ocasião do acidente, foram acusados pois estando de serviço no horário, **não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operações.** Suas defesas, de idêntico teor, alegam que efetuaram todos os controles regulamentares previstos no Manual de Instruções e estes não contemplavam o monitoramento do TDE não utilizado na faina de bombeio e que o sistema de transmissão de nível do TDE de BE para a sala de controle foi desativado na ocasião do isolamento do tanque. A PEM, por sua vez, alega, em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeceram os determinamentos..."*

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS CEZAR BOKEL
DIVISÃO DE SERVIÇOS PARTICIPATIVOS

utilizados para esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, sendo que, antes de ocorrer a primeira explosão a "P-36" estava operando dentro da normalidade, não havendo qualquer situação de emergência declarada a justificar o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, o que **permite concluir** que os TDE deveriam estar isolados; e que os operadores representados tinham ciência de outras deficiências técnicas relativas a procedimentos regulamentares de operação e manutenção que vinham ocorrendo a bordo, tais como, erros sistemáticos na sondagem volumétrica manual e inoperância dos indicadores de nível dos TDE, entupimento do vaso de dreno aberto que recebe a água que escoava pelas bandejas dos equipamentos da plataforma, a existência de inúmeras válvulas a bordo que apresentaram defeito ou não **vedando totalmente ou deixando aberta a passagem de fluidos, e o isolamento da linha de suspiro do tanque, sem que sua linha de admissão fosse, também, isolada, esta última, a principal delas, alterou as características do projeto dos TDE, passando estes à condição de vasos pressurizados, o que na verdade demonstra que eles haviam abandonado há muito o determinado no Manual de Operações**, razão pela qual não é de se aceitar a teoria de suas defesas baseadas na alegação de que agiram dentro do determinado no citado manual.

Pelo exposto, deve-se julgar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, condenando-os.

(...)

2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de (...) **como imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado**, condenando (...) Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94.

2. Portanto, é possível depreender que o v. acórdão, acolhendo a Representação Pública, levou em consideração dois fatos para indagar a pretensa responsabilidade do ora Embargante, quais sejam, (i) por estar armazenando grande quantidade de água contaminada nos TDE e (ii) pelo suposto não acompanhamento das possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE após o início da drenagem e pelo suposto deficiente monitoramento na sala de operações, o que segundo as assertivas do v. acórdão, justificariam a condenação por imperícia do ora Embargante.

3. Entretanto, como restará demonstrado a seguir, o v. acórdão, ao adotar tais fundamentos fácticos, considerou premissas falsas, não comprovadas pela D. Procuradoria durante a instrução processual e que contrariam diametralmente as provas dos autos. A decisão sequer tangenciou diversos depoimentos e fatos constantes dos autos, incorrendo, pois, em flagrantes omissões e contradicções abaixo demonstradas.

4836

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:
JOSÉ CARLOS AZEREDO
CARTORIAS



4. O tópico espelha a realidade.

5. Através da simples leitura da Representação ofertada pela D. Procuradoria Especial da Marinha, verifica-se que o ora Embargante foram representados por supostamente não ter acompanhado as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto do TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem, além de suposto deficiente monitoramento na sala de operação, conforme se verifica, *verbis*:

"São, portanto, responsáveis por tais falhas e incorretos procedimentos:

(...)

c) Os operadores de produção, EVANILDO SOUZA SANTOS e CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, pois, estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto do TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operação."

(item 33,c da representação)

6. No entanto, o v. acórdão ora embargado, ao adotar a fundamentação da PEM, imputou ao ora Embargante, ao contrário do que dispunha a própria representação, a responsabilidade pelo armazenamento de grande quantidade de água contaminada nos TDE, *verbis*:

"em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeciam ao determinado no Manual de Operações da Planta de Processo da plataforma, EIS QUE ESTAVAM ARMAZENANDO GRANDE QUANTIDADE DE ÁGUA CONTAMINADA NOS TDE, sendo que o referido Manual determina que esses tanques, em operação normal, devem permanecer isolados"

7. Como visto, o ora Embargante sequer foi representado por tais fatos, mesmo porque relativamente a este pretense ato culposos, a Representação restringiu a acusação ao Sr. Paulo Roberto Viana (COPLAT), conforme se depreende daquela narrativa, *verbis*:

"São, portanto, responsáveis por tais falhas e incorretos procedimentos:

(...)

b) O ora Representado, o COPLAT PAULO ROBERTO VIANA, por permitir o armazenamento de alto percentual de mistura de água e

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS VIEIRA, CUIRÃO
PROF. DR.
DIVISÃO DE REGISTROS CARTORARIAS

4898
SUA

também, pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto.”

(item 33,b da representação)

8. Sendo assim, verifica-se que o v. acórdão contrariou o disposto no parágrafo único do artigo 56 da Lei 2.180/54, ao julgar o ora Embargante além dos limites da peça acusatória formulada pela PEM. Transcreva-se o referido dispositivo legal:

“Art. 56 – Dentro em quinze dias da notificação poderá o notificado oferecer defesa escrita, juntando e indicando os meios de prova que entender convenientes.

Parágrafo único – A decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa.”

9. Aliás, a defesa apresentada pelo ora Embargante trazia argumentos (não enfrentados pelo v. acórdão em sua parte dispositiva) no sentido de que o mesmo apenas seguia ordens do comando, não tendo discricionariedade para encher ou esvaziar os tanques de TDE. Era ocupante de cargo de subordinação, sem autonomia ou poder de gerenciamento, ou seja, como a própria nomenclatura de sua função indica, mero operador:

“por outro lado não se pode perder de vista que o representado deve ter seu comportamento julgado sob a perspectiva de operador de sistema, com base no conhecimento de uma pessoa média, nas mesmas circunstâncias.”

(trecho extraído da defesa do ora Embargante – item 13)

10. De outra banda, a própria representação da i. Procuradoria Especial da Marinha, utilizada em sua integralidade pelo v. acórdão, atesta que as ordens para enchimento e esvaziamento dos tanques vinha dos superiores da tripulação, uma vez que para tais operação – segundo sua narrativa – era necessária a autorização do COPLAT ou do supervisor de produção, inclusive com digitação de senha pessoal desses últimos para prosseguimento da operação.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

11. Nesse particular, transcrevam-se trechos da representação que atestam o acima afirmado, verbis:

“Restou destacado nos autos que, para a utilização de tais tanques, quer para descarga da produção, quer para seu esvaziamento, era necessário autorização do COPLAT ou do Supervisor de Produção, únicos detentores de senha para abertura do sistema” (sic. fls. 6, item 9 da representação)

----- X -----

“IV – não foi identificado nos depoimentos quem efetivamente

12. Por todo exposto, verifica-se que o v. acórdão merece o devido esclarecimento, no que se refere às questões acima aduzidas, eis que permaneceram sem enfrentamento/apreciação pelo r. decisum.

III DA OMISSÃO QUANTO AOS DEPOIMENTOS PRESTADOS ÀS FLS. 73/76 E 85/89 NOS PRESENTES AUTOS.

13. Demais do equívoco acima indicado, o v. acórdão incorreu em omissão quando, ao imputar responsabilidade ao ora Embargante pelo suposto "*não acompanhamento das possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE após o início da drenagem e pelo suposto deficiente monitoramento na sala de operações*", deixou de enfrentar relevante questão ventilada nos depoimentos prestados nos autos.

14. Com efeito, o depoimento prestado pelo também Representado – Evanildo Souza Santos – identifica o zelo dos operadores no monitoramento do funcionamento da bomba e do nível do TDE.

"Perguntado em que momento recebeu a ordem de bombear o tanque de drenagem de emergência de bombordo? Respondeu que em torno de 20:30 horas e que chamou o Laerson informando que teriam que ir na coluna de bombordo para executar o bombeamento do tanque. A partir de então preparei as redes fechando a válvula de retorno para o tanque de bombordo, deixando aberta a válvula para o sistema de processo, acionamos então o bombeamento em local e fomos para a sala de controle e verificamos a pressão que estava em torno de 14 bar.

Perguntado se sabe informar se havia na sala de controle algum sensor que indicasse o nível dos tanques de drenagem? Respondeu que sim, um transmissor de nível. O indicador na sala de controle informava em torno de 9% de nível, foi solicitado então uma sondagem do tanque para confirmar esse valor, quando foi verificado que o transmissor estava descalibrado e após calibração ele apresentou 58%."

15. Constata-se, portanto, que o ora Embargante, verificou os indicadores das bombas e dos tanques de TDE, fato que sequer foi enfrentado pelo v. acórdão, merecendo, pois, expressa apreciação.

16. Cumpre salientar que o v. acórdão, além de deixar de considerar o referido depoimento, não indicou qualquer prova capaz de contradizê-lo, limitando-se a atribuir responsabilidade pelo evento sem se referir a qualquer

4338
wa
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBUEMOS
2022
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

PROCURADORIA GERAL DO ESTADO

17. Outra omissão relevante reside na ausência de indicação do elemento probatório capaz de amparar a conclusão posta no v. acórdão, no sentido de que o Embargante teria ciência de deficiências técnicas (erros de sondagens, inoperância dos indicadores de TDE, etc...) previamente ocorridas nos procedimentos operacionais, aduzindo que por tal razão não estariam seguindo os manuais.

18. Neste particular, ressalte-se, ad argumentandum tantum, que, mesmo que o ora Embargante conhecesse as deficiências técnicas mencionadas pelo v. acórdão, essas não possuíam qualquer relação com o fato ou com a manobra que ocasionaram o acidente em xeque, sem qualquer relevância para o deslinde do presente feito.

19. Por derradeiro, saliente-se que, o v. acórdão foi omisso em relação ao argumento suscitado pelo ora Embargante em sua defesa (itens 19/24), no que se refere ao estrito cumprimento dos procedimentos regulamentares pertinentes à execução da faina, constantes no manual de operação – Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14/16 – devidamente acostado aos autos, e não apreciado por este C. Tribunal Marítimo.

20. Pelo exposto, conclui-se que o v. acórdão não indica a prova da qual teria extraído da conclusão, tornando a prestação jurisdicional incompleta, o que reclama seja a mesma integrada, sob pena de tal acusação, tornar-se mera suposição, sem qualquer valor técnico em futuro exame pelo Poder Judiciário.

IV CONCLUSÃO

21. Na exposta conformidade, requer e confia o ora Embargante que os presentes embargos serão providos para o efeito de ser completada a prestação jurisdicional sanando as omissões apontadas nos itens antecedentes, com o enfrentamento das questões suscitadas, mediante pronunciamento expresso a respeito da questão jurídica neles destacada, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA

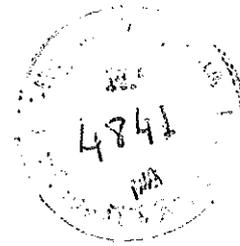
Rio de Janeiro, 07 de outubro de 2005.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CLOVIS SILVA DE OLIVEIRA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



Processo nº 19.489/01 (NE 3627/05)
Plataforma Móvel "P-36"

CONCLUSÃO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.

Do que lavrei este termo para constar.

MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

DESPACHO

1. Admito, nos termos do art. 22, da Lei nº 2.180/54, o Recurso interposto em 07/10/2005 por Carlos José Maciel Azeredo, Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy.
2. Ao Exmº Sr. Juiz-Relator.

Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2005.

WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JUIZ-CHEFE DA TURMA DE RECURSOS
DIVISÃO DE RECURSOS CARTEIRAS

RECEBIMENTO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Exmº Sr. Juiz-Presidente com o despacho supra.

Do que lavrei este termo para constar.

Lucas

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. JUIZ RELATOR SÉRGIO CEZAR BOKEL



REF.: PROCESSO NO. 19489/01

(PLATAFORMA P-XXXVI)

EVANILDO SOUZA SANTOS, Representado nos autos do processo em referência, tendo em vista o teor do r. acórdão de fls. vem, mui respeitosamente, a V. Exa., por seu advogado infra-assinado, com fundamento nos arts. 113/114 da Lei 2.180/54, interpor suas razões de

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

nos seguintes termos:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS MACIEL AZEREDO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS

I DO V. ACÓRDÃO ORA EMBARGADO

1. O v. acórdão ora embargado decidiu, em relação à representação oferecida em face do ora Embargante, o seguinte:

“Quanto aos representados Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, ambos operadores de produção de serviço por ocasião do acidente, foram acusados pois estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operações. Suas defesas, de idêntico teor, alegam que efetuaram todos os controles regulamentares previstos no Manual de Instruções e estes não contemplavam o monitoramento do TDE não utilizado na faina de bombeio e que o sistema de transmissão de nível do TDE de BE para a sala de controle foi desativado na ocasião do isolamento do tanque. A PEM, por sua vez, alega, em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeciam ao determinado no Manual de

para esgotamento emergencial de grandes volumes de petróleo dos vasos de processo ou em situação de emergência que exigisse o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, sendo que, antes de ocorrer a primeira explosão a "P-36" estava operando dentro da normalidade, não havendo qualquer situação de emergência declarada a justificar o armazenamento de grandes volumes de água de produção em seu interior, o que **permite concluir** que os TDE deveriam estar isolados; e que os operadores representados tinham ciência de outras deficiências técnicas relativas a procedimentos regulamentares de operação e manutenção que vinham ocorrendo a bordo, tais como, erros sistemáticos na sondagem volumétrica manual e inoperância dos indicadores de nível dos TDE, entupimento do vaso de dreno aberto que recebe a água que escoa pelas bandejas dos equipamentos da plataforma, a existência de inúmeras válvulas a bordo que apresentaram defeito ou não **vedando totalmente ou deixando aberta a passagem de fluidos, e o isolamento da linha de suspiro do tanque, sem que sua linha de admissão fosse, também, isolada, esta última, a principal delas, alterou as características do projeto dos TDE, passando estes à condição de vasos pressurizados, o que na verdade demonstra que eles haviam abandonado há muito o determinado no Manual de Operações, razão pela qual não é de se aceitar a teoria de suas defesas baseadas na alegação de que agiram dentro do determinado no citado manual.**

Pelo exposto, deve-se julgar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, condenando-os.

(...)

2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de (...) **como imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado, condenando (...) Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94.**

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL.

PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
DIVISÃO DE APOIO TÉCNICO

2. Portanto, é possível depreender que o v. acórdão, acolhendo a Representação Pública, levou em consideração dois fatos para indagar a pretensa responsabilidade do ora Embargante, quais sejam, (i) por estar armazenando grande quantidade de água contaminada nos TDE e (ii) pelo suposto não acompanhamento das possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE após o início da drenagem e pelo suposto deficiente monitoramento na sala de operações, o que segundo as assertivas do v. acórdão, justificariam a condenação por imperícia do ora Embargante.

3. Entretanto, como restará demonstrado a seguir, o v. acórdão, ao adotar tais fundamentos fácticos, considerou premissas falsas, não comprovadas pela D. Procuradoria durante a instrução processual e que contrariam diametralmente as provas dos autos. A decisão sequer tangenciou diversos depoimentos e fatos constantes dos autos, incorrendo, pois, em flagrantes omissões e contradições abaixo demonstradas.

4. O tópico espelha a realidade.

5. Através da simples leitura da Representação ofertada pela D. Procuradoria Especial da Marinha, verifica-se que o ora Embargante foram representados por supostamente não ter acompanhado as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto do TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem, além de suposto deficiente monitoramento na sala de operação, conforme se verifica, *verbis*:

"São, portanto, responsáveis por tais falhas e incorretos procedimentos:

(...)

c) Os operadores de produção, EVANILDO SOUZA SANTOS e CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, pois, estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto do TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operação."

(item 33,c da representação)

6. No entanto, o v. acórdão ora embargado, ao adotar a fundamentação da PEM, imputou ao ora Embargante, ao contrário do que dispunha a própria representação, a responsabilidade pelo armazenamento de grande quantidade de água contaminada nos TDE, *verbis*:

É CÓPIA DO ORIGINAL
 JOSÉ CARLOS MACIEL AZEREDO
 DIVISÃO DE RELACIONAMENTO
 CARTORIAS

*"em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeciam ao determinado no Manual de Operações da Planta de Processo da plataforma, **EIS QUE ESTAVAM ARMAZENANDO GRANDE QUANTIDADE DE ÁGUA CONTAMINADA NOS TDE**, sendo que o referido Manual determina que esses tanques, em operação normal, devem permanecer isolados"*

7. Como visto, o ora Embargante sequer foi representado por tais fatos, mesmo porque relativamente a este pretense ato culposo, a Representação restringiu a acusação ao Sr. Paulo Roberto Viana (COPLAT), conforme se depreende daquela narrativa, *verbis*:

"São, portanto, responsáveis por tais falhas e incorretos procedimentos:

(...)

esgoto do TDE de BE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão (sem raqueteamento); como também, pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto.”

(item 33,b da representação)

6745
VPS

8. Sendo assim, verifica-se que o v. acórdão contrariou o disposto no parágrafo único do artigo 56 da Lei 2.180/54, ao julgar o ora Embargante além dos limites da peça acusatória formulada pela PEM. Transcreva-se o referido dispositivo legal:

“Art. 56 – Dentro em quinze dias da notificação poderá o notificado oferecer defesa escrita, juntando e indicando os meios de prova que entender convenientes.

Parágrafo único – A decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa.”

9. Aliás, a defesa apresentada pelo ora Embargante trazia argumentos (não enfrentados pelo v. acórdão em sua parte dispositiva) no sentido de que o mesmo apenas seguia ordens do comando, não tendo discricionariedade para encher ou esvaziar os tanques de TDE. Era ocupante de cargo de subordinação, sem autonomia ou poder de gerenciamento, ou seja, como a própria nomenclatura de sua função indica, mero operador:

“por outro lado não se pode perder de vista que o representado deve ter seu comportamento julgado sob a perspectiva de operador de sistema, com base no conhecimento de uma pessoa média, nas mesmas circunstâncias.”

(trecho extraído da defesa do ora Embargante – item 13)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

10. De outra banda, a própria representação da i. Procuradoria Especial da Marinha, utilizada em sua integralidade pelo v. acórdão, atesta que as ordens para enchimento e esvaziamento dos tanques vinha dos superiores da tripulação, uma vez que para tais operação – segundo sua narrativa – era necessária a autorização do COPLAT ou do supervisor de produção, inclusive com digitação de senha pessoal desses últimos para prosseguimento da operação.

11. Nesse particular, transcrevam-se trechos da representação que atestam o acima afirmado, verbis:

“Restou destacado nos autos que, para a utilização de tais tanques, quer para descarga da produção, quer para seu esvaziamento, era necessário autorização do COPLAT ou do Supervisor de Produção, únicos detentores de senha para abertura do sistema” (sic. fls. 6, item 9 da representação)

ligar o sistema à linha de produção somente pode ser aberta com o uso de senha de conhecimento do COPLAT e Supervisor de Produção”

4746
11/11

12. Por todo exposto, verifica-se que o v. acórdão merece o devido esclarecimento, no que se refere às questões acima aduzidas, eis que permaneceram sem enfrentamento/apreciação pelo r. decisum.

III DA OMISSÃO QUANTO AOS DEPOIMENTOS PRESTADOS ÀS FLS. 73/76 E 85/89 NOS PRESENTES AUTOS.

13. Demais do equívoco acima indicado, o v. acórdão incorreu em omissão quando, ao imputar responsabilidade ao ora Embargante pelo suposto “*não acompanhamento das possíveis conseqüências da demora da entrada em funcionamento da bomba de esgoto de TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE após o início da drenagem e pelo suposto deficiente monitoramento na sala de operações*”, deixou de enfrentar relevante questão ventilada nos depoimentos prestados nos autos.

14. Com efeito, o depoimento prestado pelo ora Embargado, identifica o zelo dos operadores no monitoramento do funcionamento da bomba e do nível do TDE.

“Perguntado em que momento recebeu a ordem de bombear o tanque de drenagem de emergência de bombordo? Respondeu que em torno de 20:30 horas e que chamou o Laerson informando que teriam que ir na coluna de bombordo para executar o bombeamento do tanque. A partir de então preparei as redes fechando a válvula de retorno para o tanque de bombordo, deixando aberta a válvula para o sistema de processo, acionamos então o bombeamento em local e fomos para a sala de controle e verificamos a pressão que estava em torno de 14 bar.

Perguntado se sabe informar se havia na sala de controle algum sensor que indicasse o nível dos tanques de drenagem? Respondeu que sim, um transmissor de nível. O indicador na sala de controle informava em torno de 9% de nível, foi solicitado então uma sondagem do tanque para confirmar esse valor, quando foi verificado que o transmissor estava descalibrado e após calibração ele apresentou 58%.”

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA OLIVEIRA
DEPARTAMENTO DE CARTÓRIAS

15. Constata-se, portanto, que o ora Embargante, verificou os indicadores das bombas e do tanque de TDE/BB, onde ocorria a manobra, fato que sequer foi enfrentado pelo v. acórdão, merecendo, pois, expressa apreciação.

16. Cumpre salientar que o v. acórdão, além de deixar de considerar o

17. Outra omissão relevante reside na ausência de indicação do elemento probatório capaz de amparar a conclusão posta no v. acórdão, no sentido de que o Embargante teria ciência de deficiências técnicas (erros de sondagens, inoperância dos indicadores de TDE, etc...) previamente ocorridas nos procedimentos operacionais, aduzindo que por tal razão não estariam seguindo os manuais.

18. Neste particular, ressalte-se, **ad argumentandum tantum**, que, mesmo que o ora Embargante conhecesse as deficiências técnicas mencionadas pelo v. acórdão, **essas não possuíam qualquer relação com o fato ou com a manobra que ocasionaram o acidente em xeque, sem qualquer relevância para o deslinde do presente feito.**

19. Por derradeiro, saliente-se que, o v. acórdão foi omissivo em relação ao argumento suscitado pelo ora Embargante em sua defesa (itens 19/24), no que se refere ao estrito cumprimento dos procedimentos regulamentares pertinentes à execução da faina, constantes no manual de operação – Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14/16 – devidamente acostado aos autos, e não apreciado por este C. Tribunal Marítimo.

20. Pelo exposto, conclui-se que o v. acórdão não indica a prova da qual teria extraído da conclusão, tornando a prestação jurisdicional incompleta, o que reclama seja a mesma integrada, sob pena de tal acusação, tornar-se mera suposição, sem qualquer valor técnico em futuro exame pelo Poder Judiciário.

IV CONCLUSÃO

21. Na exposta conformidade, requer e confia o ora Embargante que os presentes embargos serão providos para o efeito de ser completada a prestação jurisdicional sanando as omissões apontadas nos itens antecedentes, com o enfrentamento das questões suscitadas, mediante pronunciamento expresso a respeito da questão jurídica neles destacada, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA

Rio de Janeiro, 07 de outubro de 2005.

EZEQUIEL BALFOUR LEVY

RECEBUEIRO DE EXPEDIENTE
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓRIAS

4848

Processo nº 19.489/01 (NE 3628/05)
Plataforma Móvel "P-36"

CONCLUSÃO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, faço estes autos conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente.
Do que lavrei este termo para constar.


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

DESPACHO

1. Admito, nos termos do art. 22, da Lei nº 2.180/54, o Recurso interposto em 07/10/2005 por Evanildo Souza Santos, Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy.
2. Ao Exmº Sr. Juiz-Relator.

Rio de Janeiro, 17 de outubro de 2005.


WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (RM1)
Juiz-Presidente

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS FERREIRA GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

RECEBIMENTO

Aos 17 de outubro de dois mil e cinco, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Exmº Sr. Juiz-Presidente com o despacho supra.
Do que lavrei este termo para constar.

6/10/05

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. JUIZ RELATOR SÉRGIO CEZAR BOKEL



REF.: PROCESSO NO. 19489/01

(PLATAFORMA P-XXXVI)

Cláudio Marinho Machado, Representado nos autos do processo em referência, tendo em vista o teor do r. acórdão de fls. vem, mui respeitosamente, a V. Exa., por seu advogado infra-assinado, com fundamento nos arts. 113/114 da Lei 2.180/54, interpor suas razões de

EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

nos seguintes termos:

CÓPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE MARINHO MACHADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTOGRAFIAIS

I DO V. ACÓRDÃO ORA EMBARGADO

1. O v. acórdão ora embargado decidiu, em relação à representação oferecida em face do ora Embargante, o seguinte:

“Quanto ao representado Cláudio Marinho Machado, Operador II, exercendo a função de Técnico de Estabilidade, foi acusado pela realização da operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de fluatibilidade, pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão e por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26S e da caixa de estabilidade 61S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo. Declarou em seu depoimento que somente chegou a sala de controle após a primeira explosão, pois se encontrava dormindo, sendo que o operador de serviço informou não haver no momento nenhuma operação extra de lastro e que a plataforma estava adernada dois graus e que as elipses do “stability box” estavam abertas e ao pesquisar a avaria no sistema, constatou nível alto na sala de bombas e na sala de propulsores derivadas no submarino de BE (pontoon), tendo declarado, ainda, que alagou o compartimento diametralmente oposto (proa BB) para compensar o adernamento, sendo esta uma decisão de momento para

Por outro lado, no que diz respeito à responsabilidade do ora representado, a quem cabia controlar a estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria, **ficou caracterizada a sua imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas,**

(...)

... após a segunda explosão, ainda sem concluir as reais causas da explosão, mas já sem quase nenhum recurso, não teve alternativa senão lastrear o bordo oposto com a clara intenção de salvaguardar as vidas de bordo, uma vez que este lastreamento acelerou o aumento indesejável do calado da plataforma, determinando uma diminuição na sua reserva de flutuabilidade já comprometida, contribuindo decisivamente para o naufrágio.

Pelo exposto, **deve-se considerar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Cláudio Marinho Machado, condenando-o.**

(...)

2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art. 14, letra "a" e no art. 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de imprudência e negligência de Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras e da empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., como negligência de Paulo Roberto Viana, **como imperícia de Hélio Galvão de Menezes, Evanildo Souza Santos, Carlos José Maciel Azeredo e Cláudio Marinho Machado, condenando: (...).** Cláudio Marinho Machado à pena de multa no valor máximo previsto no art. 121, VII, § 5º, combinado com valor máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei nº 2.180/54, com a redação dada pela Lei nº 8.969/94."

2. Portanto, é possível depreender que, o v. acórdão levou a efeito dois fatos para indigitar responsabilidade ao ora Embargante, quais sejam:

(i) alegada permissão concedida pelo ora Embargante para a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26-S e da caixa de estabilidade G1-S e;

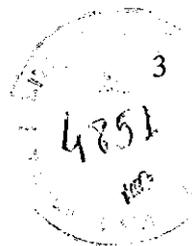
(ii) alegada omissão na realização de ações diretas para esgoto das áreas alagadas em consequência da primeira explosão, o que segundo as assertivas do v. acórdão, justificariam a condenação por imperícia do ora Embargante.

3. Entretanto, em relação aos fatos acima elencados, levados a efeito pelo v. acórdão, pode-se afirmar que os mesmos estão alicerçados em premissas que contrariam diametralmente as provas dos autos, posto que a decisão sequer tangenciou diversos depoimentos e fatos narrados pela própria Procuradoria Especial da Marinha no momento da Representação, incorrendo, pois, em flagrantes omissão e contradição, as quais serão abaixo demonstradas.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS FERREIRA GUSMÃO

II À ESPÉCIE RELACIONADA A RETIRADA DOS ELIPSES



4. O tópico espelha a realidade.

5. Durante a apuração das circunstâncias que envolveram o acidente com a Plataforma P-36, foram tomados inúmeros depoimentos, dentre os quais o do próprio Embargante, que, à época da referida diligência, sequer figurava como Representado, ou cogitava responder pessoalmente por quaisquer danos em razão do naufrágio.

6. Naquele depoimento, o ora Embargante prestou esclarecimentos sobre o porquê de estarem abertos os elipses do tanque de lastro e da caixa de estabilidade (sic fls. 57 dos autos), *verbis*:

“Perguntado se tinha conhecimento de trincas no ‘Stability box’? Respondeu que sim. Perguntado se já haviam sido reparadas essas trincas? Respondeu que sim, faltava apenas a inspeção visual interna por meio das janelas de visita para ser dado o pronto do reparo.

7. O depoimento acima já trazia no começo das investigações a certeza de que os referidos elipses não encontravam-se imotivadamente abertos. Em verdade, destaca-se que a caixa de estabilidade (Stability box) encontrava-se aberta posto que ainda estava em procedimento de reparo essencial.

8. Tal medida visava justamente a segurança da embarcação.

9. Sobre estas assertivas lançadas nos autos do inquérito e reproduzias no presente processo, o v. acórdão deixou expressamente de se manifestar, limitando-se a sugerir que nenhuma causa havia para a abertura dos elipses, tema este que através dos presentes declaratórios merece enfrentamento.

10. Demais disso, insta esclarecer que tanto a defesa do ora Embargante quanto suas alegações finais, também traziam a informação de que o procedimento de reparo foi todo ele executado em conformidade com os manuais de operação da unidade, sendo certo que o momento escolhido para tais reparos também era o mais conveniente, haja vista as condições de calmaria apresentadas pelo mar.

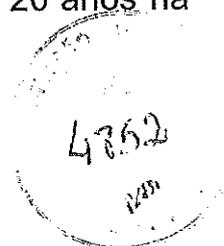
É CÓPIA FELTA DO DOCUMENTO ORIGINAL:

11. Tais afirmações foram igualmente ignoradas pelo v. acórdão, que preferiu limitar-se a repetir os argumentos lançados pela D. Procuradoria no momento da Representação, quando, evidentemente, nenhuma dessas explicações haviam sido fornecidas a este Tribunal. Cabe agora a devida correção.

12. Necessário destacar que, caso este C. Tribunal Marítimo tivesse atentado para as provas constantes nos autos, buscando maiores informações

com notória experiência, uma vez que exerce seu labor há mais de 20 anos na empresa.

III DA CONTRADIÇÃO EXISTENTE NO V. ACÓRDÃO.



13. Não bastasse a omissão acima apontada, incorreu o v. acórdão em flagrante contradição.

14. Neste sentido, repita-se, por necessário, o trecho extraído do v. acórdão dedicado à análise da atuação do ora Embargante ao tentar nivelar a plataforma, *verbis*:

"Por outro lado, no que diz respeito à responsabilidade do ora representado, a quem cabia controlar a estabilidade da unidade flutuante em condições de avaria, ficou caracterizada a sua imperícia quanto a ineficácia de suas ações para conter o alagamento na coluna avariada, para efetuar o seu desalagamento ou mesmo para promover corretamente a movimentação de água de lastro entre as colunas não avariadas"

15. Para atingir essas conclusões o v. acórdão, utilizou-se da fundamentação da Procuradoria Especial da Marinha, conforme ele próprio ressalta, *verbis*, **"deve-se considerar procedente a fundamentação da PEM, julgando o acidente e fato da navegação como decorrente de imperícia de Cláudio Marinho Machado, condenando-o"**.

É CÓPIA DE UM DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PEREIRA GUSMÃO

DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

16. Todavia, ao abraçar aqueles argumentos, trouxe para si a contradição presente naquela própria representação, senão vejamos:

"Assim, são responsáveis por tais falhas operacionais a própria armadora, PETROBRÁS S/A (1ª Representada), pela ineficiência no treinamento de seu pessoal para agir em situações de emergência e ainda aqui cabe ressaltar a conduta do Técnico de estabilidade Cláudio Marinho Machado (6º Representado), o 'Barge Engenering', pela realização de operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade, como já anteriormente focado e, ainda, pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da 1ª explosão e, finalmente, por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de lastro 26-S e da caixa de estabilidade G1-S, alterando as condições de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo, cujas consequências, já foram exaustivamente explanadas nesta exordial.

Que, daí pra frente, difícil dizer, em razão das inúmeras variáveis envolvidas, do exíguo tempo para reação e da falta de ferramental adequado, se as ações determinadas pelo Grupo de Lastro teriam sido incorretas. Aparentemente nada há que desaprove tais atitudes.

À luz da prova pericial – e testemunhal – colhida não se pode concluir que o naufrágio poderia, no estado de coisas de então, ser evitado. Somente com a revelação de novos fatos e dados poder-se-ia afirmar o contrário."

17. Ora, a PEM, assim como o v. acórdão, afirmam em um primeiro momento que o ora Embargante teria deixado de agir corretamente para conseguir o nivelamento da unidade. Entretanto, logo após lançarem mãos da afirmativa, dizem, textualmente, que não é possível criticar as ações adotadas pelo grupo de lastro em razão do exíguo tempo para fazê-lo.

18. Aliás, esse era o próprio argumento lançado pelo ora Embargante. Nos 17 minutos entre a primeira explosão (momento em que acordava e chegava ao comando), e a segunda explosão, não era possível tomar qualquer atitude eficaz antes de verificar o real cenário em que se encontrava a plataforma. Qual então o procedimento não adotado pelo ora Embargante evitaria o naufrágio? O v. acórdão não indica, pois inexistente!

19. Diga-se, ainda, que nesses 17 minutos o ora Embargante, segundo seu próprio depoimento, também omitido pelo v. acórdão (sic fls. 57 dos autos), localizou o local do acidente, tentou ir ao referido local, não logrando êxito em proceder a uma verificação pessoal do compartimento em razão da presença da brigada de incêndio e do forte calor constatado. Só assim, retornou ao comando quando então ocorreu a segunda explosão.

20. Nesse momento, ratificando a contradição em que incorreu o v. acórdão, o ora Embargante logrou êxito em equilibrar a plataforma possibilitando a execução de todos os procedimentos de emergência e assim salvando a vida de toda tripulação.

21. Tal afirmação é corroborada inclusive pelo depoimento do Sr. José Antonio Henriques da Costa, que, de forma resumida, é parte integrante do v. acórdão (fls. 88) e, no entanto foi ignorado pelo próprio aresto, atesta a fundamental e eficiente participação do ora Embargante na operação de salvatagem, *verbis*:

*“Em seu depoimento, José Antonio Henriques da Costa, operador de petróleo, declarou que, após a primeira explosão, o Sr. Cláudio Marinho chegou na sala de controle e questionou o operador do horário sobre embarcações, questionou supervisores de outras áreas (facilidades de produção) se havia outro tipo de operação em curso, sendo que o pessoal da produção informou sobre a transferência de água/óleo que estava sendo realizada; que o depoente era Operador de lastro na “P-36”, e que no momento do acidente estava de folga embora embarcado e que se apresentou na sala de controle em emergência; **que não faltou nenhuma atitude por parte do Sr. Cláudio Marinho (barge)**; que o Sr. Cláudio Marinho saiu da sala de controle em direção ao local que na tela do computador sinalizava nível de esgoto; que na análise do problema na coluna popa/BE é natural deixar o elipse de acesso aberto tendo em vista a necessidade de ventilação; que até antes do acidente não havia nenhuma restrição em deixar o elipse aberto durante toda à noite; que as condições físicas e ambientais desde o elipse até o “stability box”, apesar da pequena distância linear entre os elipses, o caminho era circular*

não ter ar circulante natural; que o Sr. Cláudio Marinho, durante os 17 minutos que antecederam a segunda explosão, fez o nivelamento da plataforma utilizando o alagamento dos tanques de proa/BB diametralmente opostos à inclinação que a plataforma apresentava, para tentar nivelar a plataforma e garantir a tranqüilidade e segurança do pessoal que estava a bordo; que tal medida surtiu o efeito desejado nivelando a plataforma; que quanto a se houve tempo dentro dos 17 minutos para análise dos efeitos deste nivelamento, informou que o processo de nivelamento estava em curso e não foi possível tomar uma atitude diferenciada neste instante; que a prioridade a se focar numa situação desta de emergência é a segurança da tripulação, por isto o trabalho de nivelamento; que as condições de resgate de salvação ficam maximizadas com a plataforma nivelada; que a operação das baleeiras, guindastes e helicópteros é prejudicada pelo não nivelamento da plataforma e dependendo do grau de adernamento pode até inviabilizar as referidas operações; e que quanto a afirmação de que após o evento "P-36", e considerando o duro golpe do pessoal da estabilidade e lastro, houve determinação da armadora para fechar as elipses de acesso a tanques e confinados após a realização dos trabalhos nesses locais, informou que sempre foi determinação manter fechadas as elipses, porque o pessoal do lastro é o último a fazer a vistoria do local e portanto o último a sair do local e após essas vistorias vêm fazendo o fechamento dessas elipses."

(grifos nossos)

22. Assim, resta demonstrada a contradição do v. acórdão pois, embora admita a impossibilidade do ora Embargante interferir no processo de alagamento da P-36 ante o exíguo tempo de reação que dispunha, aliado ao fato de que o mesmo, de forma heróica, possibilitou o salvamento da tripulação, paradoxalmente, condenou o ora Embargante por suposta imperícia em sua atuação.

IV CONCLUSÃO

23. Na exposta conformidade, requer e confia o ora Embargante que os presentes embargos serão providos para o efeito de ser completada a prestação jurisdicional sanando a omissão e a contradição apontadas nos itens antecedentes, com o enfrentamento das questões suscitadas, mediante pronunciamento expresse a respeito da questão jurídica neles destacada, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA

Rio de Janeiro, 07 de outubro de 2005.

EZEQUIEL BALFOUR LEVY



CERTIDÃO

CERTIFICO que nesta data foi encerrado o 21º volume do processo nº 19.489/2001 com suas fls. nº 4854 A dos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 17 de outubro de 2006.

MMB

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS FARIAS CUSCÃO
DE
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS