

20.v

2001

TRIBUNAL MARÍTIMO

PROCESSO N. 19489/2001

JUIZ(A) RELATOR(A): SERGIO CEZAR BOKEL
JUIZ(A) REVISOR(A): MARIA CRISTINA DE O. PADILHA
EMBARCAÇÃO(ÕES) : PETROBRAS XXXVI
DATA DO ACIDENTE : 15/03/2001 HORA: 00:20
LOCAL DO ACIDENTE : BACIA DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

Representado(s):

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

AUTUAÇÃO

JOSÉ CARLOS FREITAS GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS PARTICIPATIVOS

Aos 09 de AGOSTO de dois mil e Quatro

na Secretaria do Tribunal Marítimo autuo os presentes autos.

Do que fiz este termo.

Deposito - Geral da Secretaria



CERTIDÃO

Certifico que nesta data é iniciado o 20 volume do processo nº 19.489/2001 com sua fls. numeradas a partir do nº 4321 dos autos.

O referido é verdade e dou fê.

Aos 05 de abril de 2005.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS



JUNTADA

Aos 05 de abril de 2005 em Secretaria junto aos
presentes autos Olegários T-juis de Carlos Eduardo S.
Belloi, Ruy Eduardo Camilo que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

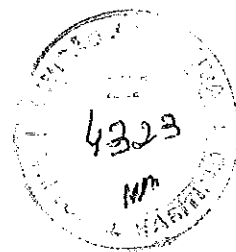
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS F. DEL GUSMÃO
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTOARIAS

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. DR. JUIZ CÉSAR BOKEL

RELATOR DO PROCESSO NO. 19489/01



(PLATAFORMA P-XXXVI)

Truete re
Em 05/04/01
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

LUIS EDUARDO CARNEIRO, já devidamente qualificado nos autos da Representação em epígrafe, por seu procurador infra-assinado, vem, mui respeitosamente, em face do r. despacho de fls. e na forma do artigo 65 da lei 2180/54 c/c art. 500 do CPP e art. 456 do CPC, apresentar suas alegações finais na forma

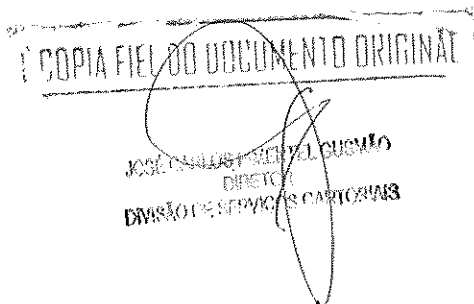
IN MEMORIALIS,

nos seguintes termos:

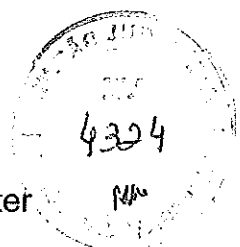
DO OBJETO DA REPRESENTAÇÃO

Tratam os autos de incidente ocorrido com a Plataforma P- 36 entre os dias 15 e 20 de março de 2001, na Bacia Petrolífera de Campos onde a citada embarcação veio a naufragar.

Entendeu a Ilma. Representante da Procuradoria Especial da Marinha por enquadrar genericamente o ocorrido dentre as hipóteses previstas no artigo 15 letra "e" da Lei 2180/54, representando contra a ora



Aponta como de sua culpa o fato de que tomou ou deveria ter tomado conhecimento das diversas irregularidades apontadas nos autos e deixou de tomar qualquer atitude para corrigi-las.

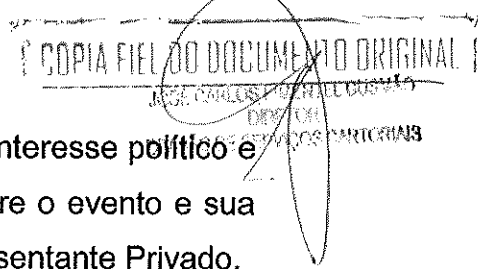


DA FALTA DE INTERESSE E LEGITIMIDADE

A questão é simples, e, se já era evidente quando da propositura da Representação Privada, agora, após decorrida a instrução, restou inconteste.

Independentemente da questão jurídico-científica da ilegitimidade já vazada na defesa, restou claro que o exercício do mandato de deputado não diferencia o parlamentar do cidadão comum para este mister, para o qual interesse moral é suficiente, mas não o meramente político como se baseia o Representante Privado em sua petição de fls. 1829:

"QUANTO AO ITEM 1 DO DESPACHO DE V. EXA., VEM INFORMAR QUE O PETICIONÁRIO FOI VICE-PRESIDENTE DA CPI DA P-36 E, NESSA QUALIDADE, 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 NA REPRESENTAÇÃO PRIVADA, FACE AO SEU INTERESSE NA SOLUÇÃO DO CASO, COM A PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI".



Evidente pelo texto que há uma confusão entre interesse político e interesse moral. Ademais, tal interesse deve ser direto entre o evento e sua pessoa e não difuso pela sociedade como imagina o Representante Privado.

Sobre a legitimidade, o mestre italiano TÚLIO LIEBMAN ainda expõe que *"a legitimidade para agir é, pois, em resumo, a pertinência subjetiva da ação, isto é, a identidade entre quem a propôs e aquele que, relativamente à lesão de um direito próprio (que afirma existente), poderá pretender para si o provimento de tutela jurisdicional pedido com referência àquele que foi chamado a Juízo".*

("Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985)

Ora, a legitimação da defesa dos interesses difusos da sociedade tem regras próprias [por ex., artigo 5º da Lei Complementar nº 5, de 1993 (Lei Orgânica do Ministério Público); ou, ainda, o artigo 5º da Lei 7.347 de 1995 (Lei da Ação Civil Pública)], dentre as quais não se encontra elencado o cargo público à época ocupado pelo Representante Privado.

Data *máxima vênia*, o Sr. Eduardo Consetino da Cunha somente tinha mandato para atuação no âmbito da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, sendo certo que, por força do artigo 2º da Lei 7.642 de 1987, os interesses difusos da sociedade são defendidos perante este Tribunal Marítimo privativamente pela Procuradoria Especial da Marinha, pelo que outra não pode ser a conclusão senão a de que o Representante, mesmo na condição de Deputado Estadual, não atende aos requisitos do artigo 45 da Lei 2.180 de 1954.

Assim, patente a ilegitimidade ativa *ad causam* do Representante privado.

Também não merece respaldo a Representação Privada se analisarmos outra condição da ação qual seja o **interesse de agir**.

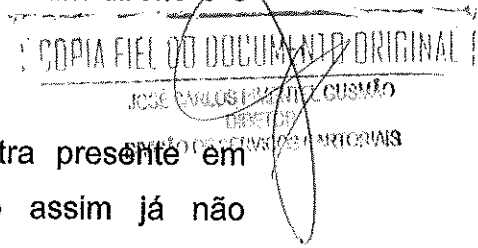
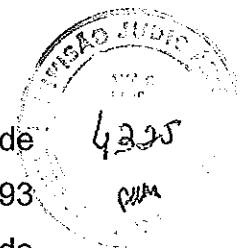
TÚLIO LIEBMAN, no seu "Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985, ensina, com maestria, que "*o interesse de agir é, em resumo, a relação de utilidade entre a afirmada lesão de um direito e o provimento da tutela jurisdicional pedida*"

O binômio necessidade-utilidade não se mostra presente em momento algum. As razões iniciais do Representado assim já não apontavam.

Instado por esse Relator a fundamentar seu interesse, restou patente na mesma resposta supra-transcrita o cunho exclusivamente político da representação

E mais.

É também interesse *sub-examen* meramente **particular** conforme o objetivo supra-citado "*PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI*".



A CPI tem como foco o viés político. Isto é certo, legítimo e correto mas, só e tão somente para exercício do *múnus* conferido aos mandatários do povo.

Difere diametralmente dos objetivos técnicos deste Tribunal e do interesse moral direto a que a lei se refere.

E não se diga que não é direto sob pena de criarmos uma figura plenipotenciária, onipresente e onipotente.

Mais.

Buscou aquela CPI a análise da licitação da P-36.

O diploma legal que expressamente enredava a discussão naquela as legislativa era a Lei 8666/93, conforme nos indica às fls. 1757, sua expressa referência ao artigo 89 da referida Lei.

Isto é incontroverso.

É tal fato, portanto, absolutamente não consoante ao disposto no artigo 13, I da lei 2180/54.

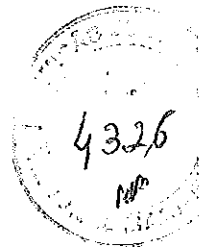
Não bastasse toda a argumentação técnica acima despendida, a instrução do processo demonstrou o ínfimo grau de interesse do Representante, pois pouco se fez representar nas inúmeras audiências deste "leading case".

Tivesse tanto interesse que não fosse o político, e o da análise da licitação, estaria agregando informações ou descortinando véus nas questões que levantou, e sobre os Representados que apontou.

DA INÉPCIA DA EXORDIAL

Há ainda que se ressaltar, acaso ultrapassadas as preliminares suscitadas, que a peça pórica era de todo inepta

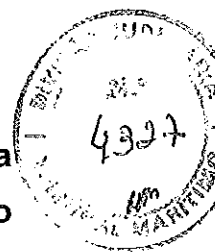
Em consonância com o artigo 155 da Lei 2.180 de 1954 c/c artigo



COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS LEMOS GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

Representação Privada deveria conter a exposição do fato da navegação, com todas as suas circunstâncias, bem como a descrição das convenções, tratados, leis, regulamentos, portarias, usos, costumes... enfim, **as normas violadas** tal como definição do artigo 122 da Lei 2.180 de 1954. Esta é uma regra processual universal, consagrada inclusive em nosso Código de Processo Civil.



Ocorre que o Representado foi apontado sem qualquer razão direta para tal.

No mérito, cabe refutar toda a culpa alçada, haja visto 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.

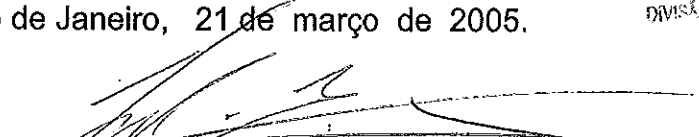
Assim não fosse, dentro de seu próprio poder, no seio de sua casa parlamentar, sequer conseguiu convencer seus próprios pares de suas razões e de sua causa e tendo sido esta tese fragorosamente derrotada.

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.

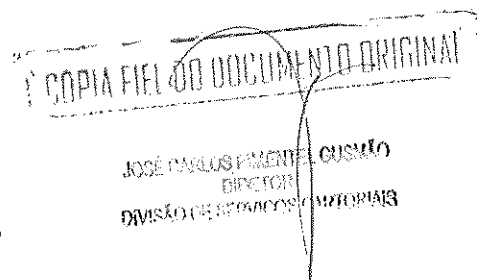
De todo o exposto, *data vênia* tão esdrúxula e sem fundamento a Representação Privada que deverá ser arrematada com a declaração de exculpabilidade do ora Representado por este Egrégio Tribunal Marítimo, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA.

Rio de Janeiro, 21 de março de 2005.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574



EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO
EXMO. SR. DR. JUIZ CÉSAR BOKEL
RELATOR DO PROCESSO NO. 19489/01



(PLATAFORMA P-XXXVI)

Trate - re
Em 05/04/05
[Signature]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

CARLOS EDUARDO SANDENBERG BELLOT, já devidamente qualificado nos autos da Representação em epígrafe, por seu procurador infra-assinado, vem, mui respeitosamente, em face do r. despacho de fls. e na forma do artigo 65 da lei 2180/54 c/c art. 500 do CPP e art. 456 do CPC, apresentar suas alegações finais na forma

IN MEMORIALIS,

nos seguintes termos:

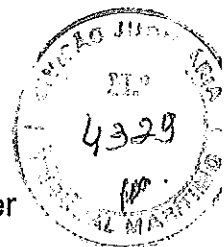
DO OBJETO DA REPRESENTAÇÃO

Tratam os autos de incidente ocorrido com a Plataforma P- 36 entre os dias 15 e 20 de março de 2001, na Bacia Petrolífera de Campos onde a citada embarcação veio a naufragar.

Entendeu a Ilma. Representante da Procuradoria Especial da Marinha por enquadrar genericamente o ocorrido dentre as hipóteses previstas no artigo 15 letra "e" da Lei 2180/54, representando contra a ora

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Signature]
JOSÉ CARLOS MONTAL BUSTO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS



Aponta como de sua culpa o fato de que tomou ou deveria ter tomado conhecimento das diversas irregularidades apontadas nos autos e deixou de tomar qualquer atitude para corrigi-las.

DA FALTA DE INTERESSE E LEGITIMIDADE

A questão é simples, e, se já era evidente quando da propositura da Representação Privada, agora, após decorrida a instrução, restou inconteste.

Independentemente da questão jurídico-científica da ilegitimidade já vazada na defesa, restou claro que o exercício do mandato de deputado não diferencia o parlamentar do cidadão comum para este mister, para o qual interesse moral é suficiente, mas não o meramente político como se baseia o Representante Privado em sua petição de fls. 1829:

"QUANTO AO ITEM 1 DO DESPACHO DE V. EXA., VEM INFORMAR QUE O PETICIONÁRIO FOI VICE-PRESIDENTE DA CPI DA P-36 E, NESSA QUALIDADE, 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 NA REPRESENTAÇÃO PRIVADA, FACE AO SEU INTERESSE NA SOLUÇÃO DO CASO, COM A PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI".

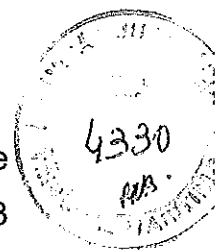
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Evidente pelo texto que há uma confusão entre interesse político e interesse moral. Ademais, tal interesse deve ser direto entre o evento e sua pessoa e não difuso pela sociedade como imagina o Representante Privado.

Sobre a legitimidade, o mestre italiano TÚLIO LIEBMAN ainda expõe que *"a legitimidade para agir é, pois, em resumo, a pertinência subjetiva da ação, isto é, a identidade entre quem a propôs e aquele que, relativamente à lesão de um direito próprio (que afirma existente), poderá pretender para si o provimento de tutela jurisdicional pedido com referência àquele que foi chamado a Juízo".*

("Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985)

Ora, a legitimação da defesa dos interesses difusos da sociedade tem regras próprias [por ex., artigo 5º da Lei Complementar nº 5, de 1993 (Lei Orgânica do Ministério Público); ou, ainda, o artigo 5º da Lei 7.347 de 1995 (Lei da Ação Civil Pública)], dentre as quais não se encontra elencado o cargo público à época ocupado pelo Representante Privado.



Data *máxima vênia*, o Sr. Eduardo Consetino da Cunha somente tinha mandato para atuação no âmbito da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, sendo certo que, por força do artigo 2º da Lei 7.642 de 1987, os interesses difusos da sociedade são defendidos perante este Tribunal Marítimo privativamente pela Procuradoria Especial da Marinha, pelo que outra não pode ser a conclusão senão a de que o Representante, mesmo na condição de Deputado Estadual, não atende aos requisitos do artigo 45 da Lei 2.180 de 1954.

Assim, patente a ilegitimidade ativa *ad causam* do Representante privado.

Também não merece respaldo a Representação Privada se analisarmos outra condição da ação qual seja o **interesse de agir**.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

TÚLIO LIEBMAN, no seu "Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985, ensina, com maestria, que "*o interesse de agir é, em resumo, a relação de utilidade entre a afirmada lesão de um direito e o provimento da tutela jurisdicional pedida*"

JOSÉ CARLOS PEREIRA DE SOUZA
DEPUTADO
ESTADUAL

O binômio necessidade-utilidade não se mostra presente em momento algum. As razões iniciais do Representado assim já não apontavam.

Instado por esse Relator a fundamentar seu interesse, restou patente na mesma resposta supra-transcrita o cunho exclusivamente político da representação

E mais.

É também interesse *sub-examen* meramente **particular** conforme o objetivo supra-citado "*PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI*".

4331
100

A CPI tem como foco o viés político. Isto é certo, legítimo e correto mas, só e tão somente para exercício do *múnus* conferido aos mandatários do povo.

Difere diametralmente dos objetivos técnicos deste Tribunal e do interesse moral direto a que a lei se refere.

E não se diga que não é direto sob pena de criarmos uma figura plenipotenciária, onipresente e onipotente.

Mais.

Buscou aquela CPI a análise da licitação da P-36.

O diploma legal que expressamente enredava a discussão naquela as legislativa era a Lei 8666/93, conforme nos indica às fls. 1757, sua expressa referência ao artigo 89 da referida Lei.

Isto é incontroverso.

É tal fato, portanto, absolutamente não consoante ao disposto no artigo 13, I da lei 2180/54.

Não bastasse toda a argumentação técnica acima despendida, a instrução do processo demonstrou o ínfimo grau de interesse do Representante, pois pouco se fez representar nas inúmeras audiências deste "leading case".

Tivesse tanto interesse que não fosse o político, e o da análise da licitação, estaria agregando informações ou descortinando véus nas questões que levantou, e sobre os Representados que apontou.

DA INÉPCIA DA EXORDIAL

Há ainda que se ressaltar, acaso ultrapassadas as preliminares suscitadas, que a peça pórica era de todo inepta

Em consonância com o artigo 155 da Lei 2.180 de 1954 c/c artigo

Representação Privada deveria conter a exposição do fato da navegação, com todas as suas circunstâncias, bem como a descrição das convenções, tratados, leis, regulamentos, portarias, usos, costumes... enfim, as normas violadas tal como definição do artigo 122 da Lei 2.180 de 1954. Esta é uma regra processual universal, consagrada inclusive em nosso Código de Processo Civil.



Ocorre que o Representado foi apontado sem qualquer razão direta para tal.

No mérito, cabe refutar toda a culpa alçada, haja visto 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.

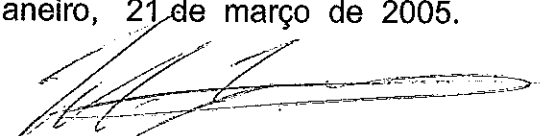
Assim não fosse, dentro de seu próprio poder, no seio de sua casa parlamentar, sequer conseguiu convencer seus próprios pares de suas razões e de sua causa e tendo sido esta tese fragorosamente derrotada.

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.

De todo o exposto, *data vênia* tão esdrúxula e sem fundamento a Representação Privada que deverá ser arrematada com a declaração de exculpabilidade do ora Representado por este Egrégio Tribunal Marítimo, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA.

Rio de Janeiro, 21 de março de 2005.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS F. MARTINS GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CATASTRAIS



JUNTADA

Aos 05 de Julho de 2005 em Secreçaria junto aos
presentes autos Alisson Farias Jose C. Barbosa, Joel Mendes
RUNNO, Sebastião H. Villalobos, Alceu BARBOSA L. NETO,
Roberto F. ORZECIOWSKY e NELSON MOCZYDLOWER.

que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

Den

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTORIAS

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO

EXMO. SR. DR. JUIZ CÉSAR BOKEL

RELATOR DO PROCESSO NO. 19489/01



(PLATAFORMA P-XXXVI)

Trueto - re
Em 05/04/05
[Signature]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

JOSÉ COUTINHO BARBOSA, já devidamente qualificado nos autos da Representação em epígrafe, por seu procurador infra-assinado, vem, mui respeitosamente, em face do r. despacho de fls. e na forma do artigo 65 da lei 2180/54 c/c art. 500 do CPP e art. 456 do CPC, apresentar suas alegações finais na forma

IN MEMORIALIS.

nos seguintes termos:

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

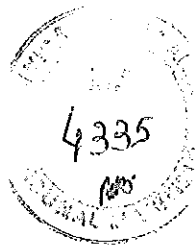
JOSÉ CARLOS PEREIRA DOS SANTOS
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTORIAS

DO OBJETO DA REPRESENTAÇÃO

Tratam os autos de incidente ocorrido com a Plataforma P- 36 entre os dias 15 e 20 de março de 2001, na Bacia Petrolífera de Campos onde a citada embarcação veio a naufragar.

Entendeu a Ilma. Representante da Procuradoria Especial da Marinha por enquadrar genericamente o ocorrido dentre as hipóteses previstas no artigo 15 letra "e" da Lei 2180/54, representando contra a ora

Aponta como de sua culpa o fato de que tomou ou deveria ter tomado conhecimento das diversas irregularidades apontadas nos autos e deixou de tomar qualquer atitude para corrigi-las.

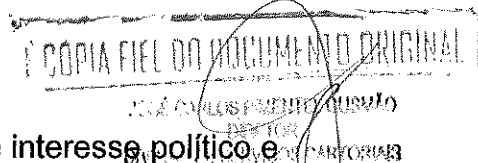


DA FALTA DE INTERESSE E LEGITIMIDADE

A questão é simples, e, se já era evidente quando da propositura da Representação Privada, agora, após decorrida a instrução, restou incontestado.

Independentemente da questão jurídico-científica da ilegitimidade já vazada na defesa, restou claro que o exercício do mandato de deputado não diferencia o parlamentar do cidadão comum para este mister, para o qual interesse moral é suficiente, mas não o meramente político como se baseia o Representante Privado em sua petição de fls. 1829:

"QUANTO AO ITEM 1 DO DESPACHO DE V. EXA., VEM INFORMAR QUE O PETICIONÁRIO FOI VICE-PRESIDENTE DA CPI DA P-36 E, NESSA QUALIDADE, 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 NA REPRESENTAÇÃO PRIVADA, FACE AO SEU INTERESSE NA SOLUÇÃO DO CASO, COM A PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI".



Evidente pelo texto que há uma confusão entre interesse político e interesse moral. Ademais, tal interesse deve ser direto entre o evento e sua pessoa e não difuso pela sociedade como imagina o Representante Privado.

Sobre a legitimidade, o mestre italiano TÚLIO LIEBMAN ainda expõe que *"a legitimidade para agir é, pois, em resumo, a pertinência subjetiva da ação, isto é, a identidade entre quem a propõe e aquele que, relativamente à lesão de um direito próprio (que afirma existente), poderá pretender para si o provimento de tutela jurisdicional pedido com referência àquele que foi chamado a Juízo".*

("Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985)

Ora, a legitimação da defesa dos interesses difusos da sociedade tem regras próprias [por ex., artigo 5º da Lei Complementar nº 5, de 1993 (Lei Orgânica do Ministério Público); ou, ainda, o artigo 5º da Lei 7.347 de 1995 (Lei da Ação Civil Pública)], dentre as quais não se encontra elencado o cargo público à época ocupado pelo Representante Privado.

Data *máxima vênia*, o Sr. Eduardo Consetino da Cunha somente tinha mandato para atuação no âmbito da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, sendo certo que, por força do artigo 2º da Lei 7.642 de 1987, os interesses difusos da sociedade são defendidos perante este Tribunal Marítimo privativamente pela Procuradoria Especial da Marinha, pelo que outra não pode ser a conclusão senão a de que o Representante, mesmo na condição de Deputado Estadual, não atende aos requisitos do artigo 45 da Lei 2.180 de 1954.

Assim, patente a ilegitimidade ativa *ad causam* do Representante privado.

Também não merece respaldo a Representação Privada se analisarmos outra condição da ação qual seja o **interesse de agir**.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

TÚLIO LIEBMAN, no seu "Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985, ensina, com maestria, que "*o interesse de agir é, em resumo, a relação de utilidade entre a afirmada lesão de um direito e o provimento da tutela jurisdicional pedida*"

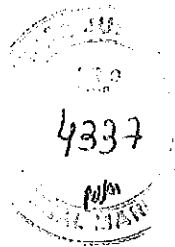
JOSÉ CARLOS MONTI/DECEMTO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

O binômio necessidade-utilidade não se mostra presente em momento algum. As razões iniciais do Representado assim já não apontavam.

Instado por esse Relator a fundamentar seu interesse, restou patente na mesma resposta supra-transcrita o cunho exclusivamente político da representação

E mais.

É também interesse *sub-examen* meramente **particular** conforme o objetivo supra-citado "*PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI*".



A CPI tem como foco o viés político. Isto é certo, legítimo e correto mas, só e tão somente para exercício do *múnus* conferido aos mandatários do povo.

Difere diametralmente dos objetivos técnicos deste Tribunal e do interesse moral direto a que a lei se refere.

E não se diga que não é direto sob pena de criarmos uma figura plenipotenciária, onipresente e onipotente.

Mais.

Buscou aquela CPI a análise da licitação da P-36.

O diploma legal que expressamente enredava a discussão naquela as legislativa era a Lei 8666/93, conforme nos indica às fls. 1757, sua expressa referência ao artigo 89 da referida Lei.

Isto é incontroverso.

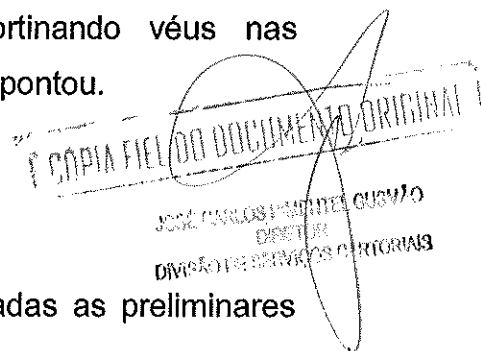
É tal fato, portanto, absolutamente não consoante ao disposto no artigo 13, I da lei 2180/54.

Não bastasse toda a argumentação técnica acima despendida, a instrução do processo demonstrou o ínfimo grau de interesse do Representante, pois pouco se fez representar nas inúmeras audiências deste "leading case".

Tivesse tanto interesse que não fosse o político, e o da análise da licitação, estaria agregando informações ou descortinando véus nas questões que levantou, e sobre os Representados que apontou.

DA INÉPCIA DA EXORDIAL

Há ainda que se ressaltar, acaso ultrapassadas as preliminares suscitadas, que a peça póstica era de todo inepta



Representação Privada deveria conter a exposição do fato da navegação, com todas as suas circunstâncias, bem como a descrição das convenções, tratados, leis, regulamentos, portarias, usos, costumes... enfim, as normas violadas tal como definição do artigo 122 da Lei 2.180 de 1954. Esta é uma regra processual universal, consagrada inclusive em nosso Código de Processo Civil.

4338
PM
10/10/05

Ocorre que o Representado foi apontado sem qualquer razão direta para tal.

No mérito, cabe refutar toda a culpa alçada, haja visto 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.

Assim não fosse, dentro de seu próprio poder, no seio de sua casa parlamentar, sequer conseguiu convencer seus próprios pares de suas razões e de sua causa e tendo sido esta tese fragorosamente derrotada.

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.

De todo o exposto, *data vênia* tão esdrúxula e sem fundamento a Representação Privada que deverá ser arrematada com a declaração de exculpabilidade do ora Representado por este Egrégio Tribunal Marítimo, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA.

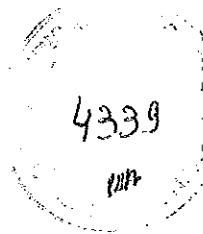
Rio de Janeiro, 21 de março de 2005.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS FERNANDES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS PARLAMENTARES

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO
EXMO. SR. DR. JUIZ CÉSAR BOKEL
RELATOR DO PROCESSO NO. 19489/01



(PLATAFORMA P-XXXVI)

Trate-se
em 05/04/01
[Signature]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

JOEL MENDES RENNÓ, já devidamente qualificado nos autos da Representação em epígrafe, por seu procurador infra-assinado, vem, mui respeitosamente, em face do r. despacho de fls. e na forma do artigo 65 da lei 2180/54 c/c art. 500 do CPP e art. 456 do CPC, apresentar suas alegações finais na forma

IN MEMORIALIS,

nos seguintes termos:

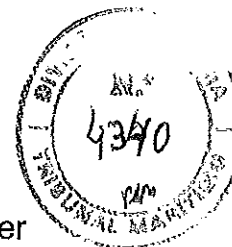
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Signature]
JOSE CARLOS FARIAS ALMEIDA
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CÍVILS

DO OBJETO DA REPRESENTAÇÃO

Tratam os autos de incidente ocorrido com a Plataforma P- 36 entre os dias 15 e 20 de março de 2001, na Bacia Petrolífera de Campos onde a citada embarcação veio a naufragar.

Entendeu a Ilma. Representante da Procuradoria Especial da Marinha por enquadrar genericamente o ocorrido dentre as hipóteses previstas no artigo 15 letra "e" da Lei 2180/54, representando contra a ora



Aponta como de sua culpa o fato de que tomou ou deveria ter tomado conhecimento das diversas irregularidades apontadas nos autos e deixou de tomar qualquer atitude para corrigi-las.

DA FALTA DE INTERESSE E LEGITIMIDADE

A questão é simples, e, se já era evidente quando da propositura da Representação Privada, agora, após decorrida a instrução, restou inconteste.

Independentemente da questão jurídico-científica da ilegitimidade já vazada na defesa, restou claro que o exercício do mandato de deputado não diferencia o parlamentar do cidadão comum para este mister, para o qual interesse moral é suficiente, mas não o meramente político como se baseia o Representante Privado em sua petição de fls. 1829:

"QUANTO AO ITEM 1 DO DESPACHO DE V. EXA., VEM INFORMAR QUE O PETICIONÁRIO FOI VICE-PRESIDENTE DA CPI DA P-36 E, NESSA QUALIDADE, 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 NA REPRESENTAÇÃO PRIVADA, FACE AO SEU INTERESSE NA SOLUÇÃO DO CASO, COM A PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI".

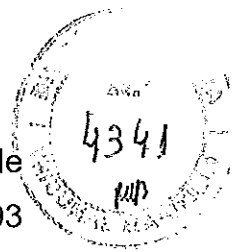
COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Evidente pelo texto que há uma confusão entre interesse político e interesse moral. Ademais, tal interesse deve ser direto entre o evento e sua pessoa e não difuso pela sociedade como imagina o Representante Privado.

Sobre a legitimidade, o mestre italiano TÚLIO LIEBMAN ainda expõe que *"a legitimidade para agir é, pois, em resumo, a pertinência subjetiva da ação, isto é, a identidade entre quem a propôs e aquele que, relativamente à lesão de um direito próprio (que afirma existente), poderá pretender para si o provimento de tutela jurisdicional pedido com referência àquele que foi chamado a Juízo".*

("Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985)

Ora, a legitimação da defesa dos interesses difusos da sociedade tem regras próprias [por ex., artigo 5º da Lei Complementar nº 5, de 1993 (Lei Orgânica do Ministério Público); ou, ainda, o artigo 5º da Lei 7.347 de 1995 (Lei da Ação Civil Pública)], dentre as quais não se encontra elencado o cargo público à época ocupado pelo Representante Privado.



Data *máxima vênia*, o Sr. Eduardo Consetino da Cunha somente tinha mandato para atuação no âmbito da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, sendo certo que, por força do artigo 2º da Lei 7.642 de 1987, os interesses difusos da sociedade são defendidos perante este Tribunal Marítimo privativamente pela Procuradoria Especial da Marinha, pelo que outra não pode ser a conclusão senão a de que o Representante, mesmo na condição de Deputado Estadual, não atende aos requisitos do artigo 45 da Lei 2.180 de 1954.

Assim, patente a ilegitimidade ativa *ad causam* do Representante privado.

Também não merece respaldo a Representação Privada se analisarmos outra condição da ação qual seja o **interesse de agir**.

TÚLIO LIEBMAN, no seu "Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985, ensina, com maestria, que "*o interesse de agir é, em resumo, a relação de utilidade entre a afirmada lesão de um direito e o provimento da tutela jurisdicional pedida*"

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

O binômio necessidade-utilidade não se mostra presente em momento algum. As razões iniciais do Representado assim já não apontavam.

JOSE NELSON LOPES GUSMÃO
DEPUTADO
DIRETOR DE SERVIÇOS COTRIJURIS

Instado por esse Relator a fundamentar seu interesse, restou patente na mesma resposta supra-transcrita o cunho exclusivamente político da representação

E mais.

É também interesse *sub-examen* meramente **particular** conforme o objetivo supra-citado "*PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI*".

4342

A CPI tem como foco o viés político. Isto é certo, legítimo e correto mas, só e tão somente para exercício do *múnus* conferido aos mandatários do povo.

Difere diametralmente dos objetivos técnicos deste Tribunal e do interesse moral direto a que a lei se refere.

E não se diga que não é direto sob pena de criarmos uma figura plenipotenciária, onipresente e onipotente.

Mais.

Buscou aquela CPI a análise da licitação da P-36.

O diploma legal que expressamente enredava a discussão naquela as legislativa era a Lei 8666/93, conforme nos indica às fls. 1757, sua expressa referência ao artigo 89 da referida Lei.

Isto é incontroverso.

É tal fato, portanto, absolutamente não consoante ao disposto no artigo 13, I da lei 2180/54.

Não bastasse toda a argumentação técnica acima despendida, a instrução do processo demonstrou o ínfimo grau de interesse do Representante, pois pouco se fez representar nas inúmeras audiências deste "leading case".

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Tivesse tanto interesse que não fosse o político, e o da análise da licitação, estaria agregando informações ou descortinando véus nas questões que levantou, e sobre os Representados que apontou.

DA INÉPCIA DA EXORDIAL

Há ainda que se ressaltar, acaso ultrapassadas as preliminares suscitadas, que a peça pórtico era de todo inepta

Em consonância com o artigo 155 da Lei 2.180 de 1954 c/c artigo

JOSE CARLOS MENDES GUARÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

Representação Privada deveria conter a exposição do fato da navegação, com todas as suas circunstâncias, bem como a descrição das convenções, tratados, leis, regulamentos, portarias, usos, costumes... enfim, as normas violadas tal como definição do artigo 122 da Lei 2.180 de 1954. Esta é uma regra processual universal, consagrada inclusive em nosso Código de Processo Civil.

Ocorre que o Representado foi apontado sem qualquer razão direta para tal.

No mérito, cabe refutar toda a culpa alçada, haja visto 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.

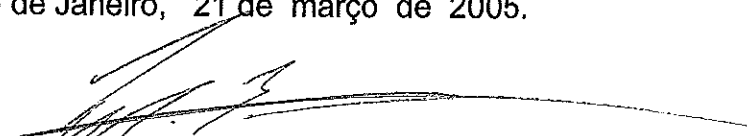
Assim não fosse, dentro de seu próprio poder, no seio de sua casa parlamentar, sequer conseguiu convencer seus próprios pares de suas razões e de sua causa e tendo sido esta tese fragorosamente derrotada.

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.

De todo o exposto, *data vênia* tão esdrúxula e sem fundamento a Representação Privada que deverá ser arrematada com a declaração de exculpabilidade do ora Representado por este Egrégio Tribunal Marítimo, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA.

Rio de Janeiro, 21 de março de 2005.

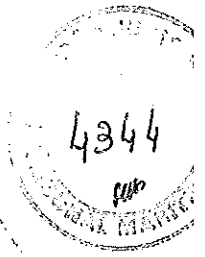

EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FORTES LEUWEN
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS PARTIARIAIS

EGRÉGIO TRIBUNAL MARÍTIMO
EXMO. SR. DR. JUIZ CÉSAR BOKEL
RELATOR DO PROCESSO NO. 19489/01



(PLATAFORMA P-XXXVI)

Junta de
04 05/04/05
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

SEBASTIÃO HENRIQUES VILLARINHO, já devidamente qualificado nos autos da Representação em epígrafe, por seu procurador infra-assinado, vem, mui respeitosamente, em face do r. despacho de fls. e na forma do artigo 65 da lei 2180/54 c/c art. 500 do CPP e art. 456 do CPC, apresentar suas alegações finais na forma

IN MEMORIALIS.

nos seguintes termos:

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES CUSVÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTOARIAS

DO OBJETO DA REPRESENTAÇÃO

Tratam os autos de incidente ocorrido com a Plataforma P- 36 entre os dias 15 e 20 de março de 2001, na Bacia Petrolífera de Campos onde a citada embarcação veio a naufragar.

Entendeu a Ilma. Representante da Procuradoria Especial da Marinha por enquadrar genericamente o ocorrido dentre as hipóteses previstas no artigo 15 letra "e" da Lei 2180/54, representando contra a ora

Aponta como de sua culpa o fato de que tomou ou deveria ter tomado conhecimento das diversas irregularidades apontadas nos autos e deixou de tomar qualquer atitude para corrigi-las.

4345
MIA

DA FALTA DE INTERESSE E LEGITIMIDADE

A questão é simples, e, se já era evidente quando da propositura da Representação Privada, agora, após decorrida a instrução, restou incontestado.

Independentemente da questão jurídico-científica da ilegitimidade já vazada na defesa, restou claro que o exercício do mandato de deputado não diferencia o parlamentar do cidadão comum para este mister, para o qual interesse moral é suficiente, mas não o meramente político como se baseia o Representante Privado em sua petição de fls. 1829:

"QUANTO AO ITEM 1 DO DESPACHO DE V. EXA., VEM INFORMAR QUE O PETICIONÁRIO FOI VICE-PRESIDENTE DA CPI DA P-36 E, NESSA QUALIDADE, 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 NA REPRESENTAÇÃO PRIVADA, FACE AO SEU INTERESSE NA SOLUÇÃO DO CASO, COM A PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI".

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE VALDES PIERCE CUSATO
DEPUTADO
SERVIÇO DE APOIO ADMINISTRATIVO

Evidente pelo texto que há uma confusão entre interesse político e interesse moral. Ademais, tal interesse deve ser direto entre o evento e sua pessoa e não difuso pela sociedade como imagina o Representante Privado.

Sobre a legitimidade, o mestre italiano TÚLIO LIEBMAN ainda expõe que *"a legitimidade para agir é, pois, em resumo, a pertinência subjetiva da ação, isto é, a identidade entre quem a propõe e aquele que, relativamente à lesão de um direito próprio (que afirma existente), poderá pretender para si o provimento de tutela jurisdicional pedido com referência àquele que foi chamado a Juízo"*.

("Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985)

Ora, a legitimação da defesa dos interesses difusos da sociedade tem regras próprias [por ex., artigo 5º da Lei Complementar nº 5, de 1993 (Lei Orgânica do Ministério Público); ou, ainda, o artigo 5º da Lei 7.347 de 1995 (Lei da Ação Civil Pública)], dentre as quais não se encontra elencado o cargo público à época ocupado pelo Representante Privado.

Data *máxima vênia*, o Sr. Eduardo Consetino da Cunha somente tinha mandato para atuação no âmbito da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, sendo certo que, por força do artigo 2º da Lei 7.642 de 1987, os interesses difusos da sociedade são defendidos perante este Tribunal Marítimo privativamente pela Procuradoria Especial da Marinha, pelo que outra não pode ser a conclusão senão a de que o Representante, mesmo na condição de Deputado Estadual, não atende aos requisitos do artigo 45 da Lei 2.180 de 1954.

Assim, patente a ilegitimidade ativa *ad causam* do Representante privado.

Também não merece respaldo a Representação Privada se analisarmos outra condição da ação qual seja o **interesse de agir**.

TÚLIO LIEBMAN, no seu "Manual de Direito Processual Civil", Ed. Forense, vol. I, 2ª ed., 1985, ensina, com maestria, que "*o interesse de agir é, em resumo, a relação de utilidade entre a afirmada lesão de um direito e o provimento da tutela jurisdicional pedida*"

O binômio necessidade-utilidade não se mostra presente em momento algum. As razões iniciais do Representado assim já não apontavam.

Instado por esse Relator a fundamentar seu interesse, restou patente na mesma resposta supra-transcrita o cunho exclusivamente político da representação

E mais.

É também interesse *sub-examen* meramente **particular** conforme o objetivo supra-citado "*PREVALÊNCIA DO VOTO QUE PROFERIU, VENCIDO NA CPI*".

6346

MB

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS F. MENTEL CORREIA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

4347
m

A CPI tem como foco o viés político. Isto é certo, legítimo e correto mas, só e tão somente para exercício do *múnus* conferido aos mandatários do povo.

Difere diametralmente dos objetivos técnicos deste Tribunal e do interesse moral direto a que a lei se refere.

E não se diga que não é direto sob pena de criarmos uma figura plenipotenciária, onipresente e onipotente.

Mais.

Buscou aquela CPI a análise da licitação da P-36.

O diploma legal que expressamente enredava a discussão naquela as legislativa era a Lei 8666/93, conforme nos indica às fls. 1757, sua expressa referência ao artigo 89 da referida Lei.

Isto é incontroverso.

É tal fato, portanto, absolutamente não consoante ao disposto no artigo 13, I da lei 2180/54.

Não bastasse toda a argumentação técnica acima despendida, a instrução do processo demonstrou o ínfimo grau de interesse do Representante, pois pouco se fez representar nas inúmeras audiências deste "leading case".

Tivesse tanto interesse que não fosse o político, e o da análise da licitação, estaria agregando informações ou descortinando véus nas questões que levantou, e sobre os Representados que apontou.

DA INÉPCIA DA EXORDIAL

Há ainda que se ressaltar, acaso ultrapassadas as preliminares suscitadas, que a peça pórica era de todo inepta

Em consonância com o artigo 155 da Lei 2.180 de 1954 c/c artigo

Representação Privada deveria conter a exposição do fato da navegação, com todas as suas circunstâncias, bem como a descrição das convenções, tratados, leis, regulamentos, portarias, usos, costumes... enfim, as normas violadas tal como definição do artigo 122 da Lei 2.180 de 1954. Esta é uma regra processual universal, consagrada inclusive em nosso Código de Processo Civil.

Ocorre que o Representado foi apontado sem qualquer razão direta para tal.

No mérito, cabe refutar toda a culpa alçada, haja visto 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.

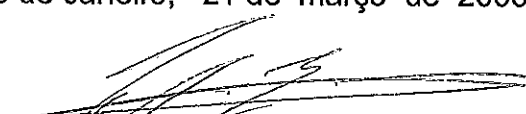
Assim não fosse, dentro de seu próprio poder, no seio de sua casa parlamentar, sequer conseguiu convencer seus próprios pares de suas razões e de sua causa e tendo sido esta tese fragorosamente derrotada.

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.

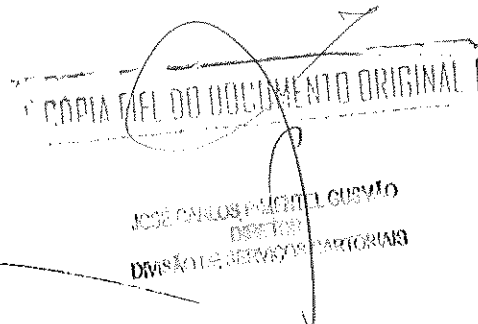
De todo o exposto, *data vênia* tão esdrúxula e sem fundamento a Representação Privada que deverá ser arrematada com a declaração de exculpabilidade do ora Representado por este Egrégio Tribunal Marítimo, por ser medida da mais lúdima

JUSTIÇA.

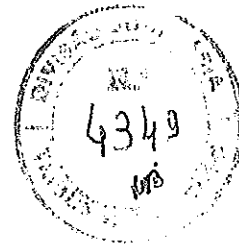
Rio de Janeiro, 21 de março de 2005.


EZEQUIEL BALFOUR LEVY

O. A. B. / R. J. 60.574



EXMO.SR.DR.JUIZ RELATOR DA REPRESENTAÇÃO PRIVADA
OFERECIDA NO PROCESSO Nº 19.489/01



Processo nº 19.489/01

Junto - re
EU 24/03/2005
[Signature]
Sergio Cezar Bikel
Juiz - Relator

ALCEU BARROSO LIMA NETO e ROBERTO
FERNANDES ORZECOWSKY, nos autos da representação acima
referida vêm, com a presente, por intermédio do advogado abaixo-assinado,
tempestivamente, oferecer ao douto e elevado discernimento de V.Exa.
suas

ALEGAÇÕES FINAIS

Não há nada a acrescentar à Defesa oferecida quando do
início do presente procedimento.

No curso da dilação probatória o representante foi
incapaz de provar qualquer ato omissivo ou comissivo dos ora defendentes
que pudesse levar a sua apenação por parte desse egrégio Tribunal.

É bom recordar que o processo que ora está prestes a
ser julgado pretende repetir outro já apreciado e que redundou na
absolvição dos Suplicantes.

As preliminares suscitadas na defesa não estão
superadas e a elas os Suplicantes se remetem, rogando sua apreciação.

Mais do que a conduta dos representados, o
procedimento do representante é que deve merecer a atenção dos eminentes

[Signature]
É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FARIAS DOS SANTOS
DIRETOR
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVOS

4350

juizadores e para isso, respeitadamente, se traz aos autos a notícia estampada no jornal O Globo do dia 13 de junho de 2003, página 9 – cópia em anexo – para a qual pedem a atenção de V.Exa e da qual se extraem os seguintes trechos:

“O governo e o comando da Câmara de Deputados têm um foco de preocupação: a Comissão de Fiscalização e Controle da Câmara. Nela, um trio da bancada do Rio – também integrantes da CPI dos Combustíveis – tem apresentado freqüentes requerimentos de convite a empresários, especialmente multinacionais da área de petróleo. Os deputados Nelson Bornier (PSB), André Luiz (PMDB) e Eduardo Cunha (PP) apresentaram a uma subcomissão especial 13 requerimentos iguais, repetindo pedidos da CPI para convocar as mesmas pessoas.

Ontem, o assunto foi objeto de duas reuniões na Câmara. Na de líderes da base governista, o petista Nelson Pellegrino (BA) disse que há uma quadrilha na comissão, montada para chantagear empresários.

.....

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERNANDES CUSATO
DIRETOR
DIVISÃO DE SELEÇÃO DE DOCUMENTOS

Na reunião, os líderes aliados leram a coluna Ancelmo Góis, no GLOBO, em que o grupo é chamado de "trio ternura".

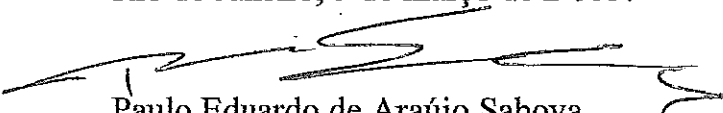
Com todo o respeito e com as devidas vênias, a representação que esse Tribunal irá julgar parece mais uma etapa da trama denunciada pelo jornal acima citado e não desmentida, sendo oportuno lembrar que um dos deputados acima citados está sendo julgado por falta de decoro parlamentar nos próximos dias. O outro é o autor desta representação envolvendo empresa do ramo de petróleo.

Esperam e confiam em que a representação seja julgada improcedente.

N. Termos

P. Deferimento

Rio de Janeiro, 9 de março de 2 005.


Paulo Eduardo de Araújo Saboya

Adv. Insc. nº 17.048

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MENDEL GUIMARÃES
DIRETOR
DIVISÃO DE REGISTROS CARTEIRAS

sta de quem for contra ao Dirceu'

lo, líder do governo, ameaça tirar cargos de quem não apoiar as reformas

de queixas pela indicação de Arnaldo Faria de Sá (SP), Jair Bolsonaro (RJ) e Luiz Antonio Fleury (SP) para a comissão da Previdência. Aldo sugeriu a substituição. A avaliação é que uma vitória apertada numa dessas comissões revelaria uma fragilidade do governo.

— Contamos com seus preciosos votos nas comissões, a cada líder conseguir —
Rebello.

Governo val abrir negociação com servidores

Em compensação, Aldo informou aos aliados sobre a decisão do governo de abrir uma mesa de negociações com os funcionários públicos. Os líderes da base aliada serão encarregados da articulação. Numa demonstração de que o governo está disposto a admitir mu-

danças nas propostas de reforma, o governo pediu a cada líder uma relação das emendas que os partidos pretendem apresentar.

Para tirar o foco de tensão do Planalto, os líderes concordaram em assumir o debate com os servidores. Mas exigiram que o governo diga até onde está disposto a ceder.

— Estamos discutindo no abstrato — queixou-se Vicente Cascone (PTB-SP), vice-líder do governo na Câmara.

— As boas notícias serão creditadas na conta do colégio de líderes? Não quero ver boa notícia na boca de Babá ou Heloísa Helena — exigiu o Bispo Rodrigues (PL-RJ).

Pellegrino então reagiu:

— Queremos construir a unidade em torno de alguns pontos. ■

OPINIÃO

CRISE DE IDENTIDADE

• O COMPORTAMENTO de parte da bancada do PT diante da manifestação de servidores em Brasília contra a reforma da Previdência prova que alguns parlamentares do partido passam por grave crise de identidade e demonstram estar possuídos por certo masoquismo.

É o que esses políticos demonstraram sujeitando-se a valas e a agressões por parte de representantes das frações mais radicais do funcionalismo em mili-

tância dentro da CUT.

A CADA dia fica mais estreito o espaço de manobra desses políticos petistas: ou atendem ao chamado dos carros de som de manifestantes — alguns deles bem de vida, a ponto de se hospedarem em hotéis cinco estrelas brasilienses — ou assumem ser governo e dividem com a cúpula do partido a responsabilidade de tomar decisões difíceis, mas necessárias para manter o país governável e o governo viável.

n quadrilha

ntagear empresários

Na reunião da manhã, ficou decidido que os partidos aliados reforçarão seus times na comissão, evitando abusos. O governo pediu que o líder do PMDB, Eunício Oliveira (CE), destitua André Luiz da comissão. Aldo fez o mesmo pedido de João Paulo.

— Fiz apelo na reunião para que isso não mais ocorra — disse Aldo.

Na reunião, os líderes aliados leram a coluna Ancelmo Gois, no GLOBO, em que o grupo é chamado de "trio ternura".

— Estamos estranhando esse excesso de requerimentos, sem qualquer justificativa. Não vamos permitir abusos — disse João Magno (PT-MG), representante do governo na comissão. ■

Estácio

HOJE,
ÚLTIMO DIA DE INSCRIÇÕES
VESTIBULAR AMANHÃ

ENEM

Os aprovados no Exame Nacional do Ensino Médio têm acesso, sem vestibular, aos cursos do Instituto Politécnico e da Graduação Tradicional. A Estácio reserva 20% das vagas de cada curso para esses candidatos.

Inscrições em todas as unidades da Estácio ou pela Internet

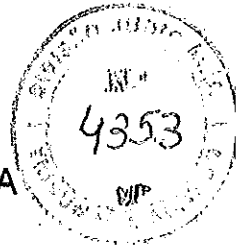
Central de Atendimento (de segunda a domingo): (21) 2563-0000 • www.estacio.br

www.classificados.oglobo.com.br

Tem gente querendo comprar.
Tem gente querendo vender.

CLASSIFICADOS
O GLOBO

EXMO. SR. DR. JUIZ RELATOR DA REPRESENTAÇÃO PRIVADA
OFERECIDA NO PROCESSO Nº 19.489/01
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA



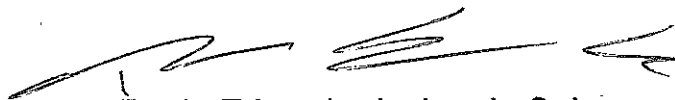
Junto - re
Em 22/03/2005
Sérgio Cezar Bokel
Juiz - Relator

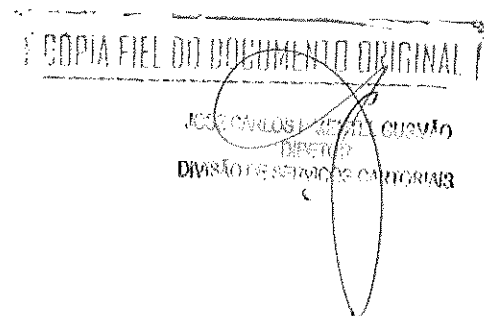
ALCEU BARROSO LIMA NETO e ROBERTO
FERNANDES ORZENCHOWSKY, nos autos da Representação
Privada em epígrafe, vêm, com a presente, requerer a juntada do
substabelecimento anexo, reiterando os termos das alegações finais
de fls.

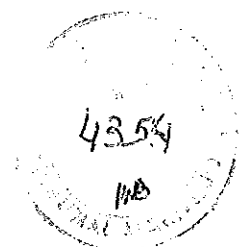
N. Termos.

P. Deferimento.

Rio de Janeiro, 18 de março de 2005.


Paulo Eduardo de Araujo Saboya
OAB/RJ 17.048



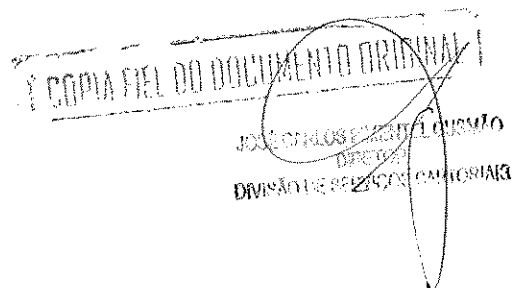


SUBSTABELECIMENTO

Substabeleço, com reservas, os poderes que me foram conferidos por Alceu Barroso Lima Neto e Roberto Fernandes Orzenchowsky, nos autos da Representação Privada nº 19.489/01, em curso no Tribunal Marítimo, para Paulo Eduardo de Araujo Saboya, brasileiro, casado, advogado, inscrito na OAB/RJ sob o nº 17.048, com escritório na Rua México nº 41, sala 708, Centro, Rio de Janeiro, RJ.

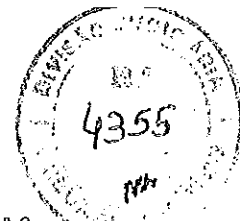
Rio de Janeiro, 18 de março de 2005.


Daniela Passabom Camolez
OAB/RJ nº 67.596



MOTTA, FERNANDES ROCHA

ADVOGADOS



NELSON CÂNDIDO MOTTA
PEDRO PAULO CRISTOFARO
OSWALDO DE MORAES BASTOS SOBRINHO
ALAN DE LIMA FILHO
LUIZ LEONARDO CANTIDIANO
HELIO SABOYA
HELIO SABOYA FILHO
MARIA LUCIA CANTIDIANO
JULIAN FONSECA PEÑA CHEDIAK
EDUARDO GARCIA DE ARAUJO JORGE
PAULO PENALVA SANTOS
VANILDA PÁTIMA MAIOLINE HIN
CARLOS ALBERTO DIREITO FILHO
ANDRÉ CANTIDIANO
LUIZ CLAUDIO SALLES CRISTOFARO
OSMAR SIMÕES
LUIZ EDUARDO CAVALCANTI CORRÊA
ALEXANDRA GARCHET
MÁRCIO MONTEIRO GEA
CLAUDIA GOTTSFRITZ
CARLOS EDUARDO DA COSTA PIRES STEINER
MARCIO MARÇAL F. DE SOUZA
HÉLIA MARCIA GOMES FINHEIRO
JOSÉ ALEXANDRE CORRÊA MEYER
CARLOS EDUARDO MENEZES CORTES
MICHAEL ALTI
ANTONIO JOAQUIM PIRES E ALBUQUERQUE
VIVIANE PALADINO
LARISSA POSSATO
CAROLINA MEDEIROS
CECÍLIA MIGNONE MODESTO LEAL
JULIANA LUDWIG SCHNEIDER
ISABEL CANTIDIANO
JULIO MAIA VIDAL
PEDRO MARCOS AMUD BULÇÃO
CARLA CID VARELA MADEIRA

CONSULTORES:
J. A. PENALVA SANTOS
JOSÉ BOTAFOGO GONÇALVES

RIO DE JANEIRO

AV. ALMIRANTE BARROSO, 52 - 5º ANDAR
TELEFONE: + 55 21 2533-2200
TELEFAX: + 55 21 2262-2459
CEP: 20.031-008
mfa@mfa.com.br
www.mfa.com.br

SÃO PAULO

ALAMEDA SANTOS, 2.335 - 10º e 11º ANDARES
TELEFONE: + 55 11 3082-9398
TELEFAX: + 55 11 3082-3272
CEP: 01.419-002
mfa@mfa.com.br
www.mfa.com.br

Junto - re
Em 15/03/2005
[assinatura]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

Eg. Tribunal Marítimo

D.D. Dr. Juiz Sergio Cezar Bokel

Ref: Representação Privada no processo nº 19.489/01- P36

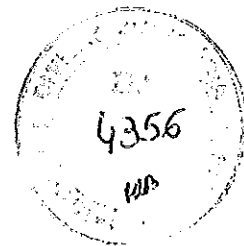
COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MENDONÇA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

NELSON MOCZYDLOWER, por seu advogado, nos autos da Representação acima referendada, em atendimento ao r. despacho de fls. , publicado em 01.03.05 no DJ Brasília – Seção III, pág. 104, vem, respeitosamente, à presença de V.Exa. oferecer

ALEGAÇÕES FINAIS

nos seguintes termos:



I

**Preliminarmente: Ilegitimidade *ad causam* do
autor da representação privada**

1. As alegações ora produzidas poderiam se limitar às que foram apresentadas inicialmente e no curso do processo.

1.1 O representante – pessoa inidônea, que deslustrava a Assembléia Legislativa do Estado e agora, para surpresa geral, o Congresso Nacional para o qual foi inexplicavelmente eleito – ofereceu ao Tribunal representação particular na qual incluiu o defendente, classificando-o de “**Assistente Técnico da Marítima**”, função que, conforme comprovado pelas cópias das respectivas carteiras de trabalho anexadas aos autos, jamais foi por ele exercida.

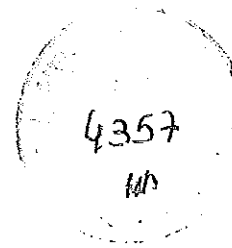
1.1.1 Cabe, pois, antes de mais nada, focar o problema acima suscitado. A despeito da impugnação feita, o defendente ocupou no grupo “Marítima” – **e isto foi dito e redito na contestação e nesta comprovado** – o cargo inicialmente de **Diretor da Marítima Navegação e Engenharia Ltda.**, no período de **05.05.1997** a **02.08.1997** (menos de três meses). Depois, na **Marítima Petróleo e Engenharia Ltda.**, no período de **04.12.1997** a **30.06.1999** (pouco mais de um ano e seis meses), a função de “**Diretor de Desenvolvimento de Negócios**”, devidamente registrada na respectiva carteira de trabalho.

1.1.2 Nada obstante – e apesar da insurgência contra a equivocada qualificação/
as publicações oficiais do Tribunal continuam a indicar sistematicamente o suplicante
como **Assistente Técnico da Marítima**, ignorando, por completo, a prova em
contrário que foi apresentada.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS F. MONTA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS JURÍDICOS

2. De resto, **quanto à ilegitimidade do representante**, cabe insistir – tal como fez a douta Procuradoria Especial da Marinha, e sem embargo de não ter sido acolhido o recurso feito pelo defendente na instância superior do Colegiado – a flagrante, sem data vênua, **inidoneidade da representação privada**, subscrita por



motivos suspeitíssimos pelo deputado EDUARDO COSENTINO DA CUNHA, a qual não merecia ser considerada.

2.1 Para fundamentar a legitimação invocada, o representante arguiu **interesse moral**, inexistente *in casu* quer juridicamente, quer eticamente. A decisão da Corte – **que, no particular, não faz coisa julgada** – padece de vício de falta de fundamentação, **limitando-se simplesmente a declarar**, contra a opinião da Procuradoria Marítima, e com base no voto do relator,

“RECONHEÇO LEGÍTIMO O INTERESSE DE EDUARDO COSENTINO DA CUNHA PARA APRESENTAR REPRESENTAÇÃO PRIVADA” (cf. volume 11, fls. 1861).

2.1.1 Como sustentou a Procuradoria Especial da Marinha anteriormente à referida decisão, reiterando-a agora em seu último pronunciamento, que a ilegitimidade do audaz representante não subsistia pois

“TEM-SE O RIGOR DA LEI E O **ENTENDIMENTO DOUTRINÁRIO E JURISPRUDENCIAL DE INTERESSE MORAL**, COMO AQUELE QUE **DIZ RESPEITO A VIDA, LIBERDADE, SOSSEGO, BEM ESTAR, HONRA, FAMA, DO PRÓPRIO E DE SUA FAMÍLIA**, O QUE, *IN CASU*, O ORA POSTULANTE DA REPRESENTAÇÃO PRIVADA NÃO CONSEGUIU ALCANÇAR”.

E então concluiu:

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERNANDES ROCHA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS GERAIS

“ASSIM, **POR ABSOLUTA FALTA DE AMPARO**, AQUI NO ART. 41, INCISO II E 45 DA LEI Nº 2.180/54, E ALHURES COMO RETROMENCIONADO, NADA HÁ A SUSTENTAR O PRESENTE PEDIDO (de representação privada), **MANIFESTANDO-SE ESTE ÓRGÃO, FISCAL**

DA LEI, PELO SEU INDEFERIMENTO (volume 11, fls. 1854/1855).

2.1.2 O **interesse moral** que autoriza o particular a submeter o caso (quando existente, o que não ocorre na espécie) à Justiça, inclusive a administrativa, legitimando o eventual interessado, somente é verificado quando a ação – e a fortiori – o procedimento administrativo

“...TOQUE DIRETAMENTE AO AUTOR OU À SUA FAMÍLIA”.

2.1.3 E não é o caso. A tragédia da “P-36” só atingiu o então deputado EDUARDO CUNHA por ter sido ele o **único parlamentar** da Comissão de inquérito constituída pela ALERJ, salvo engano, a seu requerimento, a emitir **voto discordante do colegiado parlamentar**, o qual não inculpou o defendente, nem tampouco a outros representados. Isso não caracteriza **interesse pessoal** seja qual for a perspectiva que se tenha e, muito menos, extensiva a alguém que fizesse parte do núcleo familiar do falso interessado.

2.1.4 O pressuposto do art. 45 da Lei nº 2.180/54 que permite à iniciativa privada formular representações no **Tribunal Marítimo** é o que expressava o parág. único do art. 76 do Código Civil de 1916, não reproduzido no atual Código Civil. Mas, nem por isso – talvez por se constituir **norma de natureza processual** consubstanciada no art. 3º do CPC – poderia ou poderá ser questionada a sua aplicação e justaposição aos procedimentos de jurisdição da Corte Marítima, como expressamente previsto no art. 155 da citada Lei nº 2.180/54.

2.1.5 Não seria preciso dizer mais. Se o **Tribunal Marítimo** não é órgão do Poder Judiciário, é, contudo, importante – importantíssimo – auxiliar deste. Está, pois, subordinado aos mesmos princípios constitucionais que regulam a atuação da Justiça, em particular o inscrito no art. 93, IX da Lei Maior:

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOÃO CARLOS RICHTEI JUNIOR
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS COTIDIANOS

**"TODOS OS JULGAMENTOS DO PODER JUDICIÁRIO
SERÃO PÚBLICOS, E FUNDAMENTADAS TODAS AS
SUAS DECISÕES, SOB PENA DE NULIDADE..."**

2.1.6 Se a legitimação ativa para a representação do "notável" – a notoriedade na espécie não deve ser proclamada – deputado CUNHA foi adotada sem dela constar os fundamentos da decisão, cumpre, d.v., ao próprio Tribunal, em sua composição plenária, revê-la, declarando a sua nulidade, como demonstrada e proferida outra que a substitua, contemplando, necessariamente, as razões que venham escorá-la, consideradas as normas legais e os princípios doutrinários e jurisprudenciais que regulam a hipótese, **especialmente os dispositivos do Código de Processo Civil** (arts. 3º e 6º).

2.1.7 Para encerrar, não se pode deixar de invocar a declaração da douta **Procuradoria Especial da Marinha** de fls. 4170/4172, na qual, em "**Alegações Finais**" sobre a **Representação de Parte**, da autoria do pouco conhecido Deputado COSENTINO DA CUNHA, reiterou o pronunciamento que anteriormente fizera: a falta de legitimidade do representante para

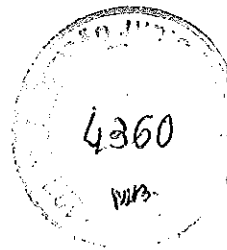
**"MANIFESTAR-SE PELO CONHECIMENTO E
DEFERIMENTO DAS PRELIMINARES SUSCITADAS
PELAS DEFESAS DOS REPRESENTADOS QUANTO A:**

- ILEGITIMIDADE ATIVA DO DETENTOR DA
REPRESENTAÇÃO DE PARTE;**
- DE SUA FALTA DE INTERESSE; E**
- INÉPCIA DA INICIAL".**

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FUENTES CASANOVA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

2.1.8 Com a ressalva de discordância com a "**FALTA DE INTERESSE**" afirmada – pois, se assim o é juridicamente falando, não o é moralmente – não há, d.v., dúvidas que para o defendente e outros que também se encontram na posição passiva na representação privada, o processo chegou a um ponto que seria inimaginável chegar. Sem que da inicial da marota representação particular sequer



se encontre exposto "**o acidente e o fato da navegação, com todas as suas circunstâncias**" ... e "**a determinação da conduta culposa dos representados**", o instrumento de responsabilização dos indecorosamente atingidos pelo Deputado COSENTINO não poderia ter prosperado. De plano, deveria ter sido arquivado, poupando-os dos constrangimentos, materiais e morais, que sofreram com a incrível representação.

II

Mérito

3. 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 se manifestar, **a não ser para dizer que havia sido eleito deputado federal, sabe lá Deus como, e para endossar, d.v., a injurídica decisão que impediu a tomada de seu depoimento pessoal.**

3.1 Seja como for, no desdobramento foram ouvidas inúmeras testemunhas - inúmeras mesmo, mais de 32 (relação anexa) - e se manifestaram diversos técnicos. **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".** Nem a época em que NELSON MOCZYDLOWER era **funcionário altamente qualificado da PETROBRÁS**, tampouco quando exerceu as funções **durante menos de dois anos** de Diretor de Desenvolvimento de Negócios do Grupo da "Marítima" e **multo menos depois**, 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. As testemunhas e os técnicos quando inquiridos a respeito do defendente ou não o conheciam ou, em caso contrário, declaravam peremptoriamente a completa ignorância de qualquer interferência do suplicante na "P-36", nem quando esta se constituía em mero projeto, na sua construção, ou posta a operar.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS FERNANDES COSENTINO
Diretor de Desenvolvimento de Negócios
PETROBRÁS

3.1.1 Não há, portanto, o que falar sobre o mérito do infortúnio que, além das famílias das vítimas, atingiu a PETROBRÁS e o próprio País. O que pode ser feito – aplicando-se analogicamente o Código de Processo Civil (arts. 14, inc. I e 16 e 17) – é impor ao Deputado EDUARDO COSENTINO DA CUNHA as penas processuais pelas quais responde o litigante de má-fé e aquele que falta aos seus deveres processuais. É indubitoso que o “representante privado” utilizou-se do Tribunal Marítimo para atingir de má-fé o representado por motivos inconfessáveis.

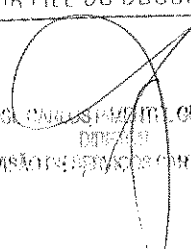
X X X

Confia o defendente em que as razões ora apresentadas serão acolhidas pelo Eg. Colégio Marítimo, especialmente as que dizem respeito ao demandante particular, o qual não vacilou em recorrer, sem qualquer base fática, jurídica ou moral, à jurisdição administrativa com o intuito flagrante de comprometer quem não tinha qualquer responsabilidade pelo evento objeto da apuração.

Rio de Janeiro, 08 de março de 2005.


Helio Saboya
advogado, insc. 9.524-OAB/RJ

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

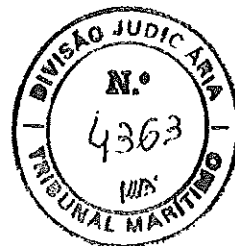
TRIBUNAL MARÍTIMO - OITIVA TESTEMUNHAS

4362
MB

09.07.03	JOSÉ ANTONIO DE FIGUEIREDO
	ALBERTO JESUS PADILLA LISONDO
11.07.03	ANTÔNIO CARLOS JUSTI
23.07.03	CARLOS ALBERTO SAMPAIO
	CARLOS JOSÉ DO NASCIMENTO TRAVASSOS
	GILBERTO DUQUE ESTRADA
30.07.03	MARCOS ANTÔNIO CAHU LAURIA
	ARTUR CÉSAR HECHT
	HELIO GALVÃO DE MENEZES
	SEBASTIÃO FRANCISCO DE SOUZA FILHO
	EDUARDO RODRIGUES DA COSTA
	LUIZ MÁRIO LINHARES DE AZEVEDO
13.08.03	HAMYLTON P. PADILHA JÚNIOR
	RICARDO PORTELLA
	JOSÉ ANTÔNIO HENRIQUE DA COSTA
20.08.03	GERMAN EFROMOVITCH
27.08.03	HENÍDIO QUEIROZ JORGE
	PAULO VIANA
29.08.03	PAULO VIANA
02.09.03	PAULO VIANA
03.09.03	CARLOS GALVÃO
	JOSÉ CÉSAR PACHECO
	MARCO TÚLIO MACHADO
	OTONIEL SILVA REIS
10.09.03	JOSÉ LOUREIRO
10.09.03	DOMINGOS D'ARCO
17.09.03	CID VALÉRIO
	JORDAN CHACHAMOVIC
08.10.03	JOSÉ CESAR MARTINS PACHECO
15.10.03	CARLOS ALBERTO CASTRO NUNES GALVÃO
05.11.03	JOÃO CARLOS DOS SANTOS PACHECO
12.11.03	ROBERTO PAOLO CAZZULO
26.11.03	AGLAIRTOM PEREIRA DE MELO
	WALDIR CARLOS SANTOS

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS LOPES DE OLIVEIRA
DELEGADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS DE REGISTROS



JUNTADA

Aos 05 de abril de 2005 em Secretaria junto aos
presentes autos Alcides Pinheiro ABS, RINA HAMILTON P.
PADILHA, ALBERTO LIZONDO, MARITIMA, OTONIEL S. REIS,
e GERMAN EFROMOVICH.

que adiante segue.
em que pela Comissão Técnica não houve.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FURTADO CUSATO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

CATTLEY
ADVOGADOS



AV. RIO BRANCO, 45/4º ANDAR
20090-003 RIO DE JANEIRO - RJ

TELEFONE: ★ 0XX21-2203-3600
FACSIMILE: 0XX21-2253-5340
E-MAIL: JM@PRISCO.COM.BR

Exmo. Sr. Comandante SERGIO CEZAR BOKEL

M.D. Juiz Relator

Trate-se
Em 22/03/2005
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

PROCESSO Nº 19.489/2001

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, nos autos do processo em referência, em atendimento ao r. despacho de V. Exa., vem, respeitosamente, apresentar as suas

ALEGAÇÕES FINAIS

na forma do art. 65 da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, e demais dispositivos legais aplicáveis.¹

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERRAZ OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS PARAFRASES

1. **TEMPESTIVIDADE**

1.1. Conforme certificado nos autos, o r. despacho de fls. 4.174 foi publicado no Diário Oficial da União no dia 1º de março de 2005. Teve, assim, início em 02 de março de 2005 o prazo para apresentação destas razões. Tendo em vista a multiplicidade de representados com patronos distintos e face ao disposto nos artigos 298 e 191 do Código de Processo Civil, aplicável subsidiariamente por força do artigo 155 da Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, conforme o artigo 50 do Regimento Interno do Tribunal Marítimo, o prazo em questão é de vinte dias, vencendo em 21 de março de 2005. Evidente, assim, a tempestividade das presentes alegações finais.

2. O PROCESSO

2.1. Três anos e sete meses decorridos da autuação do processo da P-36, chega à fase final um dos mais exaustivamente investigados casos da respeitada história do Tribunal Marítimo.

2.2. Com serenidade e determinação, V. Exa. inquiriu mais testemunhas e informantes que os ouvidos no inquérito, examinou centenas de documentos, desenhos e laudos técnicos e, na incansável busca pela verdade dos fatos, dilatou prazos e outorgou às partes extraordinária liberdade para a produção de provas e informações.

2.3. Valendo-se dessas legítimas oportunidades, as partes trouxeram aos autos - *entre outros menos pertinentes* - todos os elementos disponíveis para a elucidação dos fatos, que hoje somam milhares de folhas, reunidas em 19 espessos volumes.

2.4. Nas audiências, conduzidas por V. Exa. com cortesia e firmeza, com a incansável atuação da Douta Procuradoria Especial da Marinha, representada inicialmente pela Dra. Tereza Cristina Bevilacqua, e posteriormente pela Dra. Gilma Goulart de Barros, com o concurso do diligente Assistente Técnico da Procuradoria, Engenheiro Naval Cláudio Tarrisse, foram enunciadas, debatidas e descartadas incontáveis teses e teorias.

2.5. Não há, assim, qualquer reparo possível à judiciosa atuação desta Corte no cumprimento de sua elevada missão institucional. Impossível é, igualmente, afastar-se da irrefutável conclusão que atravessou incólume todos os testes e argumentos ao longo do processo:

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERNANDES
DEBATE

PROCURADOR GERAL DA MARINHA

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 SUSPIRO DE VENTILAÇÃO SEM O INDISPENSÁVEL ISOLAMENTO DA REDE DE ADMISSÃO DO TANQUE DE DRENAGEM DE EMERGÊNCIA DE BORESTE

2.6. 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.

3. CONCLUSÕES DA D. PROCURADORIA

3.1. Em suas alegações finais, a Douta Procuradoria Especial da Marinha, com a costumeira isenção e correção, concluiu pela improcedência da acusação originalmente lançada aos representados ABS e RINA.

3.2. Quanto à questão da alegada fragmentação de responsabilidades entre as classificadoras, declara a D. Procuradoria:

“Concluímos, portanto, nos rendendo aos argumentos das defesas, que não houve nem fragmentação nem duplicação desnecessária de atividades já que eram sistemas diferentes, conduzindo seja à Classificação, seja à Certificação.”²

3.3. Quanto à responsabilidade causal ou contributiva das Sociedades Classificadoras para o acidente com a P-36, assim se pronunciou:

“Esta PROCURADORIA, diante das provas produzidas, se rende aos argumentos apresentados por ambas as defesas das SOCIEDADES CLASSIFICADORAS, razão pela qual requer que V. Exa. Juiz Relator leve ao TRIBUNAL MARÍTIMO nosso pedido de justiça.”³

[GRIFOS DO ORIGINAL]

² Alegações Finais da Procuradoria Especial da Marinha, 16.11.2004, a fls. 4155 (volume 19).

³ Alegações Finais da Procuradoria Especial da Marinha, 16.11.2004, a fls. 4155 (volume 19).

3.4. No que pese o convencimento e a conclusiva manifestação favorável do próprio órgão acusador, permite-se a Representada, em homenagem aos Ilustres Julgadores, abordar sucintamente os principais aspectos discutidos no processo, como subsídio à decisão que, confia, atenderá ao pleito de Justiça da D. Procuradoria.

4. ESCOPO DA REPRESENTAÇÃO

4.1. No que tange à Representada ABS, certificadora da planta de processo da P-36, bem como à sociedade classificadora RINA, a representação cingiu-se à alegação de que tivesse havido *"imperícia e negligência quanto a classificação de zonas de risco"*⁴, que teria resultado de suposta *"fragmentação de responsabilidades"*⁵ entre as sociedades classificadoras.

4.2. Na defesa que apresentou⁶, à qual se reporta, e no curso do processo, a Representada demonstrou a inexatidão da acusação, com ênfase nos seguintes pontos:

AUSÊNCIA DE FUNDAMENTAÇÃO

A acusação de imperícia e negligência formulada na representação não foi devidamente fundamentada, como imprescindível, pena de reverter-se o ônus da prova, o que é inadmissível em Direito.

DELIMITAÇÃO DA ACUSAÇÃO

Por força de Lei⁷, os termos da representação delimitam o escopo da acusação a ser apreciada pelo Tribunal. A representação não atribuiu à Representada qualquer responsabilidade pelo colapso estrutural do tanque de drenagem de emergência de boreste (TDE-BE).

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

ASSOCIAÇÃO DE EMPRESAS DE
TRANSPORTE MARÍTIMO
DIVISÃO DE REGISTRO

⁴ Representação da Procuradoria Especial da Marinha, 26.10.2001, item 42, a fls. 1428 (volume 10).

⁵ Representação da Procuradoria Especial da Marinha, 26.10.2001, item 46, a fls. 1430 (volume 10).

⁶ Defesa da Representada American Bureau of Shipping, fls. 2420-2445 (volume 13).

⁷ Lei nº 1.900/1954, art. 1º, § 1º.

Igualmente, não houve acusação de responsabilidade da Representada pelo naufrágio da plataforma. Sugeriu-se, tão somente, que a atuação da Representada pudesse ter **contribuído** para a segunda explosão, sugestão ora afastada pela conclusão da D. Procuradoria.

REAL PROPÓSITO DA CLASSIFICAÇÃO DE ÁREAS PERIGOSAS

A classificação de áreas perigosas destina-se **exclusivamente** a orientar a seleção, projeto e instalação de equipamentos elétricos, tendo em vista condições de operação normal ou anormal, não contemplando situações catastróficas, como a ruptura de um vaso. Não há qualquer dúvida que o acidente com a P-36 foi uma situação catastrófica, que não poderia ser considerada para fins de classificação de áreas perigosas.

SITUAÇÃO CATASTRÓFICA

As práticas recomendadas pelo American Petroleum Institute (API)⁸ expressamente excluem do objetivo da classificação de áreas perigosas, entre outros, *“as situações catastróficas”*, em particular a *“ruptura de vasos.”*⁹ O mesmo ocorre com os relatórios da International Electrotechnical Commission (IEC)¹⁰ que excluem do escopo das normas de classificação *“...falhas catastróficas, que transcendam o conceito de anormalidade considerado neste relatório”*, exemplificadas como *“a ruptura de vaso de processo.”*¹¹ Claro, portanto, que o acidente catastrófico com a P-36 foi circunstância expressamente excluída do objetivo da classificação de áreas perigosas.

⁸ Recommended Practice for Classification of Locations for Electrical Installations at Petroleum Facilities Classified as Class I, Division 1 and Division 2 - API Recommended Practice 500.

⁹ Tradução livre: API-RP500, 1.2.1 b - “The following items are beyond the scope of this document: (...) Catastrophes such as well blowouts or process vessel ruptures. Such extreme conditions require emergency measures at the time of the occurrence.”

¹⁰ Tradução livre: International Electrotechnical Commission Report - IEC Publication 79 Part 10 - Electrical Apparatus for Explosive Gas Atmospheres, Classification of Hazardous Areas, 1 section 1.1: “This report...does not apply to: ...d) catastrophic failures, which are beyond the concept of abnormality dealt with in this report.”

¹¹ Tradução livre: Note 3: “Catastrophic failure in the context is applied, for example, to the rupture of a process vessel

CLASSIFICAÇÃO x CERTIFICAÇÃO

Foi esclarecida a distinção entre a classificação da embarcação, de natureza continuada, pelo RINA, e a certificação da planta de processo, de natureza momentânea, pelo ABS. Demonstrou-se que, longe da sugerida fragmentação, os trabalhos das duas sociedades foram integrados e coordenados, resultando em frequente duplicação das verificações efetuadas¹².

PAPEL DAS SOCIEDADES NA CLASSIFICAÇÃO DE ÁREAS PERIGOSAS

Ficou patente nos depoimentos que a responsabilidade primária pela classificação de áreas perigosas é do projetista¹³, cabendo apenas às sociedades classificadora e certificadora verificar se a referida classificação estaria em conformidade com as regras das classificadoras e demais padrões eletivos aplicáveis. Restou claro que todas as entidades envolvidas no projeto aceitaram como adequada a classificação do projetista.

ESCOPO DO TRABALHO DA REPRESENTADA

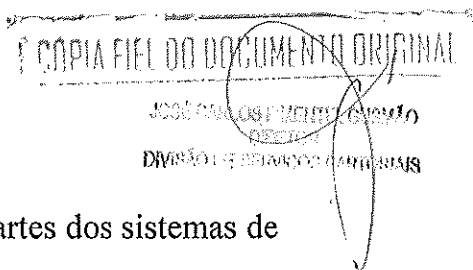
Foi demonstrado no curso do processo que o exame da classificação da área adjacente ao TDE-BE, **conquanto irrelevante para o acidente**, não fazia parte do escopo do trabalho da certificadora ABS.

ENTRADA EM OPERAÇÃO DA PLANTA

É usual e correta a certificação de equipamentos ou partes dos sistemas de produção independentemente de outros equipamentos ou partes que venham a ser certificados e entrar em operação posteriormente. Não houve assim ingresso extemporâneo em operação.

¹² Conf.: Testemunho de João Carlos dos Santos Pacheco, a fls. 3799 (volume 17); Testemunho de Roberto Paolo Cazzulo, a fls. 3813 e 3818 (volume 17).

¹³



COLAPSO ESTRUTURAL DO TDE-BE

O colapso estrutural do TDE-BE foi causado pela transformação de um tanque atmosférico em um vaso pressurizado mediante a vedação com flange cego da linha de suspiro atmosférico sem que fosse isolada sua linha de admissão, seguido da operação de esgotamento de água do TDE-BB, tendo a pressurização contínua atingido a pressão de ruptura e levado ao seu rompimento mecânico¹⁴. Impossível pretender-se atribuir às sociedades classificadoras qualquer responsabilidade por esse erro de operação.

DISPERSÃO DE GÁS

A explosão mecânica provocou escapamento de gás para os conveses superiores através do sistema de ventilação da coluna, das linhas rompidas dos suspiros dos tanques, da abertura de escotilha entre o terceiro e quarto níveis e de portas de acesso à coluna, de aberturas e inúmeros outros prováveis caminhos criados pela explosão.¹⁵ Laudos, estudos e depoimentos deixam clara a imediata e inevitável dispersão do gás, percebida instantes após o colapso do tanque, nos conveses superiores¹⁶.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS ECHAGUE
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS JURÍDICOS

¹⁴ Conf.: Petrobras, Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente da P-36 - a fls. 1260 (15/30 do relatório) - item 5.1.1 e 1264 (19/30) - item 5.1.2; Relatório do Encarregado do Inquérito (Portaria nº 17 de 16.03.2001) DPC - a fls. 1313; Representação da Procuradoria Especial da Marinha, a fls. 1411 (9/37 da representação), item 16; Relatório da Comissão de Investigação ANP/DPC, pág 3 - item 1 e pág. 12 - item 3.4; Conf.: Testemunho de Helio Galvão de Menezes, a fls. 3484 (volume 16); Testemunho de German Efromovich, fls. 3545-3546 (volume 16); Testemunho de Paulo Roberto Viana, a fls. 3602 (volume 16); Testemunho de João Carlos dos Santos Pacheco, fls. 3804-3805 (volume 17); Testemunho de Roberto Paolo Cazzulo, a fls. 3816 (volume 17); Testemunho de Aglairtom Pereira de Melo, a fls. 3840 (volume 17).

¹⁵ Conf.: Petrobras, Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente da P-36 - a fls. 1260 (15/30 do relatório) - item 5.1.1 e fls. 1266 (21/30) - item 5.2.2; Relatório do Encarregado do Inquérito (Portaria nº 17 de 16.03.2001) DPC - a fls. 1314; Representação da Procuradoria Especial da Marinha, a fls. 1425 (23/37 da representação), item 34; Relatório da Comissão de Investigação ANP/DPC, pág 3 - item 1 e pág. 12 - item 3.4.

¹⁶ - - -

LOCAL DA EXPLOÇÃO

A explosão química ocorreu na área do *tank top* e/ou do segundo convés¹⁷, preenchida por gás instantes após a explosão mecânica¹⁸ e onde atingida a concentração explosiva ideal¹⁹. É esta a conclusão do Estudo de Dispersão de Gases²⁰ elaborado a pedido da Petrobras, **não contestado até esta data por nenhum representado ou entidade**. Patente a impossibilidade de que a explosão tivesse ocorrido na área adjacente ao TDE-BE, seja pela ausência de oxigênio no primeiro momento, seja pela dispersão do gás no segundo. **Que possível efeito poderia ter a classificação de uma área para evitar uma ignição ocorrida vários conveses acima?**

INADEQUAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

A questionável sugestão de que a área adjacente ao TDE-BE deveria ter sido classificada de forma mais rigorosa não superou, no curso do processo, o limite indicativo de Classe 2. O evento catastrófico, que a classificação não poderia considerar, deu à área, em segundos, características de Zona 0 (área inundada por hidrocarbonetos sob alta pressão), que nenhum equipamento adequado à Classe 2 poderia suportar²¹. Resta demonstrada, assim, a **absoluta inutilidade que a questionável classificação teria diante do acidente**, o que exclui a possibilidade de que a aprovação da classificação do projetista tenha para ele contribuído.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MONTA GOMES
DEPUTADO

DIVISÃO DE ACESSO À INFORMAÇÃO

¹⁷ Conf.: Petrobras, Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente da P-36 - a fls. 1264 (19/30 do relatório) - item 5.2.1 e fls. 1266 (21/30) - item 5.2.2; Relatório do Encarregado do Inquérito (Portaria nº 17 de 16.03.2001) DPC - a fls. 1315; Representação da Procuradoria Especial da Marinha, a fls. 1425 (23/37 da representação) - item 34, fls. 1426 - item 36, e fls. 1428 - item 41; Relatório da Comissão de Investigação ANP/DPC, págs. 13 e 14 - item 3.5.

¹⁸ Relatório da Comissão de Investigação ANP/DPC, pág 3 - item 1 e pág. 12 - item 3.4.

¹⁹ A concentração explosiva ideal implica na relação de 4% a 15% de gás e quantidade suficiente de oxigênio, conforme demonstrado no Estudo de Dispersão de Gases elaborado pela MTL Engenharia, apresentado no Workshop Técnico sobre o Acidente da P-36, 26 de agosto de 2001, promovido pela Petrobras e pelo Coppe-UFRJ, com o apoio da SUT e da SOBENA.

²⁰ Estudo de Dispersão de Gases elaborado pela MTL Engenharia, apresentado no Workshop Técnico sobre o Acidente da P-36, 26 de agosto de 2001, promovido pela Petrobras e pelo Coppe-UFRJ, com o apoio da SUT e da SOBENA.

²¹ Conf.: Relatório elaborado pelos consultores independentes Atkins Benham Inc., págs. 19-21, fls. 3048-3050 (volume 15); Laudo Técnico emitido pelo engenheiro naval e mecânico Comte. Paulo Domingos Ribas Ferreira,

ATUAÇÃO DA BRIGADA

Os laudos²² e depoimentos²³ comprovaram que, segundos após o colapso do TDE-BE, a presença de gás era do conhecimento geral, seja em virtude dos alarmes (cerca de 1.780)²⁴ ou por observação pessoal²⁵. **O ingresso na área do acidente sem a adoção das precauções necessárias, em violação dos procedimentos operacionais, foi a única causa da lamentável perda de vidas.** Ressalte-se que a classificação de áreas perigosas não influencia a ação de equipes de emergência, cujo treinamento exige contemplar - em todos os casos - o pior cenário. A brigada não ingressará jamais em uma área, classificada ou não, sem certificar-se da existência de gás, fogo ou outros perigos. **Do que, no caso em tela, já não poderiam haver dúvidas.**

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOÃO CARLOS DOS SANTOS PACHECO
DIRETOR
DIREÇÃO DE SERVIÇOS CARCERÁRIOS

5. TEORIAS APÓS O FATO

5.1. Com a clarividência que se manifesta frequentemente após a ocorrência dos acidentes, inúmeras teses sugerindo erros de projeto foram propaladas ao longo da instrução. A oitiva dos especialistas encarregou-se de demolir sem ressalvas cada uma dessas casuísticas cogitações.

5.2. Grande parte dessas teorias se apoiou em documentos de “filosofia de projeto” para identificar alegadas discrepâncias com consequências diretamente vinculadas ao acidente. Foi comprovado que tais documentos não são sequer submetidos ao exame das classificadoras, nem por elas considerados²⁶. Ficou também evidenciado que esses

²² Relatório da Comissão de Investigação ANP/DPC, pág 3 - item 1 e pág. 12 - item 3.4: “A liberação de gás foi confirmada instantes após a “primeira explosão” pela detecção de gás em duas tomadas de ar de ventilação, uma para a coluna de popa-boreste e outra para a área interna do convés do *tank top* e em outros sensores localizados no convés principal.”

²³ Representação da Procuradoria Especial da Marinha, a fls. 1421 (19/37 da representação), item 28.

²⁴ Representação da Procuradoria Especial da Marinha, a fls. 1426 (24/37 da representação), item 35.

²⁵ Conf.: Testemunho de Paulo Roberto Viana, fls. 3600-3601 (volume 16).

²⁶ Conf.: Testemunho de Henídio Queiroz Jorge, a fls. 3591 (volume 16); Testemunho de Cid Valério, a fls. 3704 (volume 16); Testemunho de João Carlos dos Santos Pacheco, a fls. 3800 (volume 17); Testemunho de Roberto

documentos são alterados inúmeras vezes durante o desenvolvimento do projeto, sendo que a aprovação pelo cliente do projeto executivo engloba evidentemente quaisquer modificações de filosofia nele refletidas.

5.3. Falou-se muito em uma incompleta análise de riscos (Hazop). Embora tenha ficado claro que as sociedades classificadoras não participam, examinam ou aprovam esse estudo, que é uma ferramenta de desenvolvimento do projetista²⁷, cabe consignar que **nenhuma análise** poderia cogitar de uma intervenção estrutural tão profunda, que alterasse de forma radical as características do sistema, violando as premissas básicas do projeto.

5.4. Assim, onde a alegada salvação viria na duplicidade de *vents*, provou-se que o suspiro existente atendia, **com redundância**, aos requisitos de vazão do TDE²⁸. Demonstrou-se também que o único ponto de possível obstrução do *vent* estava alarmado²⁹ e a jusante de outras linhas por onde a pressão se poderia dissipar. Registrou-se ainda as medidas alternativas ao malsinado flangeamento, que teriam evitado suas nefastas consequências.

5.5. Muito se falou da supostamente inadequada localização dos tanques de drenagem de emergência nas colunas. Foi comprovado que a presença dos tanques não é vedada em nenhuma regra aplicável³⁰, havendo diversos exemplos semelhantes em operação, em particular no Golfo do México.

5.6. Nenhuma teoria, em síntese, resistiu à confrontação com a efetiva causa do acidente, consistente em inquestionável erro de operação, sem o qual - **em nenhuma circunstância** - o acidente teria ocorrido.

²⁷ Conf.: Testemunho de Otoniel Silva Reis, a fls. 3630 (volume 16); Testemunho de João Carlos dos Santos Pacheco, a fls. 3800 e 3803 (volume 17); Testemunho de Roberto Paolo Cazzulo, a fls. 3814 e 3817 (volume 17).

²⁸ Conf.: Testemunho de João Carlos dos Santos Pacheco, a fls. 3802 (volume 17); Testemunho de Roberto Paolo Cazzulo, fls. 3815-3816 (volume 17).

²⁹ Conf.: Testemunho de João Carlos dos Santos Pacheco, a fls. 3802 (volume 17) e desenhos nos autos.

³⁰ Conf.: Relatório preparado pelos consultores independentes Atkins Benham Inc., pág. 17, fls. 3046 (volume 15);

6. ABSOLVIÇÃO RELATIVA

6.1. Com o reconhecimento da própria Procuradoria, "*diante das provas produzidas*"³¹, 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-BE não integrava o escopo do trabalho da Representada.

6.2. Em face ao exposto, confia que será totalmente eximida por este Egrégio Tribunal de qualquer responsabilidade com relação ao acidente com a P-36.

6.3. Permeiam, entretanto, os autos, assertivas quanto à impossibilidade de condenação pela ausência ou insuficiência de provas. Esta é, sem dúvida, uma questão da alçada exclusiva do Tribunal.

6.4. É importante, entretanto, consignar, que para uma entidade sem fins lucrativos que há 143 anos investe em excelência técnica na promoção da segurança da vida humana e do patrimônio no mar, e na preservação do meio ambiente, responsável pela classificação anual de uma frota de quase 10.000 embarcações, representando cerca de 110 milhões de toneladas de arqueação bruta, **uma decisão de absolver por insuficiência de provas tem efeitos práticos similares a uma condenação.**

6.5. Com efeito, as sociedades classificadoras têm, como seu maior ativo, a reputação de seriedade e eficiência construída em quase um século e meio de atuação responsável em prol da segurança marítima.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES OLIVEIRA
DIRETOR

6.6. Impõe-se, para a salvaguarda dessa sólida e merecida reputação, que a certeza da inocência do ABS (assim como do RINA), declarada pelo próprio órgão acusador e confirmada por este E. Tribunal, seja consignada em termos claros e definitivos, insuscetíveis de diversa interpretação.

6.7. Só assim estará esta Corte, em consonância com suas mais nobres tradições, fazendo efetivamente Justiça.

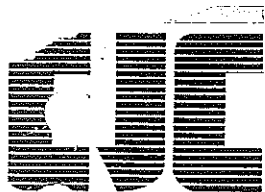
Termos em que,
Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 21 de março de 2005.


KENNETH CATTLEY
OAB/RJ 36.218

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MONTIEL CUNHA
DIRETOR
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVOS



escritório jurídico carbone

Soc. RS/OAB - RJ 106.391

Artur R. Carbone
Maria Helena Cirio Carbone
Luís Felipe Galante S. Ramos
Flávio Infante Vieira
Cláudia Maria J. Iabrudi
Luiz Fernando Yparaguire
Luciano Penna Luz
Rodrigo Borges Costa Pereira

EXMO. SR. JUIZ DO TRIBUNAL MARÍTIMO – DR. SÉRGIO CEZAR BOKEL
- RELATOR DO PROCESSO nº 19.489/2001

Trueto re
Em 22/03/01
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

Processo nº 19.489/2001

REGISTRO ITALIANO NAVALE, nos autos do processo em epígrafe, vem,
acudindo ao r. despacho de fls. 4.174, apresentar suas

ALEGAÇÕES FINAIS

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

com base nos fundamentos que seguem

1. A ora Representada, como os autos dão testemunho de forma contundente, comparece ao estágio de alegações finais em posição marcadamente mais cômoda do que se encontrava quando da apresentação de sua defesa.
2. No início deste processo, conforme se recorda, a ora peticionante, juntamente com a outra Sociedade Classificadora ABS, estavam sendo 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 a implicar em atuações incompletas e desencontradas.

3. Apresentadas as defesas que refutavam enfaticamente tais acusações, sobreveio a etapa probatória, onde foi possível ao RINA (como também ao ABS) produzirem ampla prova de tudo quanto tinham alegado anteriormente. A evidência disso abrangeu provas de natureza técnica (consistente em laudos técnicos de profissionais especializados e altamente reputados), documental e testemunhal (depoimentos de profissionais altamente qualificados e respeitados no segmento das Sociedades Classificadoras).

4. Todas essas provas, frise-se, demonstraram, de maneira cabal e irretorquível, que ambas as Classificadoras eram inocentes com relação às acusações formuladas. 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 boreste da plataforma, cuja consequência foi transformar, indevidamente, um vaso atmosférico em um vaso de pressão. Com isso, ficou montado o cenário para toda a cadeia subsequente de acontecimentos¹.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

¹ Subsiste nos autos uma tentativa de alguns Representados de tentar desviar a causa do acidente de erros de operação para suposto erro de projeto. A própria Procuradoria deixou-se em parte seduzir por essa tese, considerando os erros de projeto como uma possível causa coadjuvante do evento, conforme se vê de trechos de suas alegações finais. Todavia, no particular, deve-se ter em conta três circunstâncias decisivas: a) que o Tribunal Marítimo tem jurisdição para apurar as causas de determinado acidente ou fato da navegação em concreto, não podendo condenar qualquer Representado por situações hipotéticas que jamais concorreram efetivamente para incidente sob exame; b) toda a idéia de salvaguardas adicionais ao sistema dos TDEs parte da premissa de que poderia haver ocorrências anormais e involuntárias que levassem à sobrepressurização do sistema (p.ex., entupimento dos vents dos tanques), nessa hipótese servindo as salvaguardas para evitar um acidente; contudo, no caso concreto, o que houve foi algo completamente diferente: HOUE, ISSO SIM, ATO VOLUNTÁRIO E INTENCIONAL, POR PARTE DOS OPERADORES DA PLATAFORMA, DE FLANGEAR O VENT DO TDE DE BE, MODIFICANDO A PRÓPRIA ESTRUTURA DO SISTEMA!; c) por fim, o sistema dos TDEs, tal como originalmente projetado, não levaria jamais ao acidente em concreto que efetivamente sucedeu com a P-36, pois preservando-se o vent aberto (tal como no projeto), qualquer excesso de líquido nos TDEs decorrente das diversas falhas operacionais que realmente aconteceram extravasaria por ali, impedindo a fatal sobrepressurização (aliás, a própria PEM, ouvindo-se nas informações da testemunha Aglairton Pereira de Melo, reconhece que "se o vent estivesse funcionando, mesmo que houvesse um enchimento inadvertido de um dos tanques, nada aconteceria, pois o líquido sairia pelo ven" - fl. 4.119).

Portanto, não reside em erros de projeto a causalidade do evento. Nesse tocante, pedíramos para nos louvar nas precisas considerações constantes do laudo do saudoso Comte. Paulo Domingos Ribas Ferreira. Falando sobre o ponto, assim manifestou-se: "Esta alteração estrutural da plataforma teve como gravíssimo e drástico efeito a transformação de um vaso atmosférico em vaso pressurizado, tendo como consequência a radical alteração da condição não só do próprio tanque, mas igualmente das áreas adjacentes relativamente ao design original (...)."

Essa alteração foi efetivamente tão séria que transformou inteiramente o cenário dos acontecimentos. Enquanto todas as demais falhas operacionais que não alteraram estruturalmente a plataforma, reunidas, não levariam à primeira explosão, o raqueteamento do suspiro do TDE de boreste, por outro lado, adiciona a condição sine qua non para a ruptura dessa estrutura: que ela

5. Assim encerrada a instrução, chegou-se à presente etapa de alegações finais, onde, em outra circunstância marcante deste processo, a Procuradoria Especial da Marinha, em seu pronunciamento de fls. 4.096/4.169, à vista da prova dos autos, **reconheceu a inocência da ora peticionante e da congênere ABS, pedindo a ABSOLVIÇÃO das duas.**

6. No que tange à acusação de imperícia e negligência na classificação das zonas de risco da Plataforma P-36, a ilustre Procuradoria dessa forma manifestou-se: *"Esta PROCURADORIA, diante das provas produzidas, se rende aos argumentos apresentados por ambas as defesas das SOCIEDADES CLASSIFICADORAS, razão pela qual requer que V. Exa., Juiz Relator, leve ao TRIBUNAL MARÍTIMO nosso pedido de justiça"* (grifos no original – fl. 4.157)².

7. Já relativamente à outra acusação de *"fragmentação"* de atividades, a PEM, com não menor convicção, posicionou-se como segue: *"Concluimos, portanto, nos rendendo aos argumentos das defesas, que não houve fragmentação nem duplicação desnecessária de atividades, já que eram sistemas diferentes, conduzindo seja à Classificação, seja à Certificação"* (fl. 4.155).

8. Portanto, daí decorre a menção feita na abertura da presente petição, alusiva à posição jurídica de maior conforto desfrutada pela peticionante no presente estágio do processo.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

*Em outras palavras, a própria estrutura original do sistema, **tal como concebido, propiciava margem de segurança suficiente a afastar a possibilidade do evento ocorrer da forma que ocorreu, a despeito da intercorrência das diversas falhas de operação constatadas**; somente um plus, uma modificação da estrutura existente, acrescentaria, como acrescentou, o fator indispensável à ocorrência do acidente. A propósito, a Sociedade Classificadora interessada não foi informada, como exigido pelas suas Regras de Classificação, da intenção de realizar essa obra, conforme dá conta a documentação dos autos"* (fl. 3.087).

Pede-se, pois, **a extrema atenção desta Corte para o ponto.**

² Em uma rápida resenha, os pontos provados pela defesa podem ser assim resumidos:

- a plataforma tinha inúmeros defeitos, mal-funcionamentos e alterações;
- essas falhas, destacadamente o flangeamento do vent do TDE de BE, levaram à explosão mecânica de modo algum relacionada com a classificação de áreas de risco;
- a classificação de áreas de risco, de toda a sorte, estava correta;
- a explosão mecânica foi um evento catastrófico, o que não é evento considerado para efeito de classificação de áreas de risco;
- por fim, a fonte da ignição ocorreu, ainda por cima, fora e acima das áreas

9. Porém, a apreciação da causa não se esgota, pura e simplesmente, na constatação direta de que a ilustre Procuradoria Especial da Marinha reconheceu a necessidade de absolvição da ora Representada. Três outras relevantes considerações a mais decorrem dessa situação.

10. A primeira delas é o fato de que o pedido de justiça formulado pela PEM **reflete rigorosamente a verdade apurada nos autos, e, por conseguinte, deve ser acatado.** Isso porque, falando em tese, este Tribunal Marítimo não estaria adstrito à posição manifestada pelo órgão acusador — a despeito da enorme força do seu pronunciamento —, caso discordasse da avaliação da PEM, vislumbrando, ao invés, traços de culpa na conduta da ora Representada.

11. Todavia, não é isso o que se verifica nos autos. A posição externada pela Procuradoria, **reflete fielmente a verdade apurada ao longo deste processo.** As provas ministradas demonstraram, de forma plena e insuscetível de tergiversação, **a inexistência material dos fatos imputados à ora peticionante,** assim como de resto também à outra Classificadora, o ABS.

12. Logo, o pedido de absolvição merece acolhimento.

JOSE CARLOS FERREIRA LUSO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS JURÍDICOS

13. A segunda constatação, que por dever de justiça não poderia deixar de ser registrada, **diz respeito à completa reviravolta deste processo no que concerne ao RINA e ABS, a partir do formal reconhecimento da inocência de ambas pelo órgão acusador.** Esta atitude justa, imparcial, corajosa e, sobretudo, de desprendimento às posições anteriormente manifestadas, isso tudo em um processo de enorme repercussão como o presente, mais ainda cobre de distinção a casa da Procuradoria Especial da Marinha, também honrando e significando, em especial, a pessoa de sua prolatora.

14. Por fim, **a terceira e derradeira consideração é, dentre todas, a mais importante.** Conseqüentemente, a peticionante roga a especial atenção deste Tribunal Marítimo para o ponto, o qual tem a ver com o **conteúdo e natureza** do pronunciamento que a peticionante vem buscando deste Tribunal e a que entende fazer jus, fato agora também reconhecido pela PEM.

15. O mérito de qualquer processo punitivo, como também é o caso do procedimento perante este Tribunal Marítimo, debruça-se, necessariamente, sobre a apuração dos três elementos indispensáveis à caracterização de qualquer infração, a saber: **existência do fato**, sua **autoria** e, finalmente, sua **ilicitude**.

16. Desde o princípio deste processo o RINA tem pugnado veementemente pela sua completa inocência, com base no argumento de **inexistência dos fatos a si atribuídos** (negligência/imperícia de classificação das áreas de risco e fragmentação de atividades). O mesmo sucede com relação ao ABS.

17. De outro lado, a quase totalidade dos demais Representados tem centrado suas defesas, maximamente, no bem diverso argumento de **ausência de prova** quanto aos fatos que lhes são imputados. As próprias alegações finais da Procuradoria ressaltam esse aspecto, ao afirmar, por exemplo, que as defesas dos Representados PETROBRÁS, PAULO ROBERTO VIANA, HÉLIO GALVÃO, EVANILDO SOUZA SANTOS, CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO e CLÁUDIO MARINHO MACHADO tentam sustentar que as conclusões das duas Comissões de Sindicância sobre o acidente seriam, segundo o ponto de vista deles, "*meras presunções que foram elevadas à condição de fatos*" (vide alegações finais, fl. 4.130). Ou seja, **não haveria prova direta nem suficiente a suportar as acusações**, senão "*meras presunções*" incapazes de demonstrar os fatos alegados.

18. Pois bem: caso o julgamento, ao final, como se espera, venha a exculpar o RINA e ABS, será imprescindível que o faça mediante o reconhecimento expresso de **inexistência dos fatos alegados** na Representação, **DIFERENÇANDO ESSA EXCULPAÇÃO**, portanto, de alguma eventual exculpação de outro(s) Representado(s) **por falta de prova quanto aos fatos alegados**.

19. Trata-se, como assinalado acima, da necessidade de distinguir, claramente, o **conteúdo** e **natureza** do pronunciamento a ser proferido por este Tribunal Marítimo com relação a cada um dos Representados.

25. Cada parte que esteja em tal situação está intitulada, pois, a esse direito, a esse bem jurídico, extraindo do processo todas as suas possíveis consequências práticas benéficas.

26. E, nunca se esqueça, é essa pública certeza da sua inocência quanto às acusações apresentadas que o RINA, desde o começo, vem buscando através da sua defesa perante esta respeitável e autorizada Corte Técnica. Certeza pública que lhe permita:

- a) quer basear-se na clara absolvição deste Tribunal Técnico em eventuais processos futuros que possam lhe ser movidos;
- b) quer resguardar, no mercado das Sociedades Classificadoras, sua reputação técnica — pois as Sociedades Classificadoras dependem da confiabilidade dos clientes e autoridades públicas para sobreviverem; este é seu principal e insubstituível patrimônio. Logo, a reputação do RINA, assim como do ABS, não pode ser colocada em risco por acusações que se mostraram, afinal, infundadas.

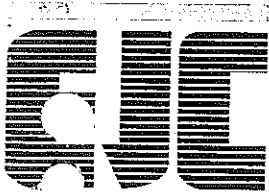
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

27. O direito da parte à correta qualificação da sentença de absolvição, em linha com o exposto, constitui, portanto, garantia geral e elementar de direito. Manifestações práticas desse mesmo princípio podem ser encontradas, por exemplo, quanto aos processos judiciais, no Código de Processo Penal, onde, primeiramente, o art. 386, incisos I e II traçam a mesma distinção que se veio de fazer entre estar provada a inexistência do fato e não haver prova da existência do fato⁶, para, alhures, no art. 66, estabelecer a sentença absolutória não impede a rediscussão da responsabilidade acerca do delito na esfera cível, exceto quando houver sido categoricamente reconhecida "*a inexistência material do fato*"⁷.

28. E a correta qualificação da sentença de absolvição mais ainda faz-se necessária aqui nos processos do Tribunal Marítimo, por duas evidentes razões:

⁶ "Art. 386. O juiz absolverá o réu, mencionando a causa na parte dispositiva, desde que reconheça: I — estar provada a inexistência do fato; II — não haver prova da existência do fato; (...)"

⁷ "Art. 66. Não obstante a sentença absolutória no juízo criminal, a ação civil poderá ser proposta



4383

escritório jurídico carbone

- porque, como manifestação administrativa do Estado (União Federal), sob o prisma técnico, em matéria de **acidentes e fatos** da navegação e as responsabilidades daí advindas, o pronunciamento do Tribunal Marítimo deve ser **claro e completo**, declarando, efetivamente, **se o fato imputado** ocorreu ou não;
- em virtude de os julgamentos do Tribunal Marítimo, por expressa disposição legal (art. 18 da Lei nº 2.180/54), prestarem-se a ser utilizados na esfera judicial onde apresentam **valor probatório**, desfrutando, inclusive, **de presunção jurídica de certeza**.

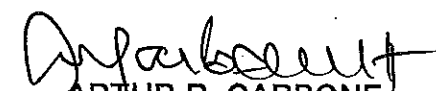
29. Em resumo, trata-se, consoante aquele mais básico princípio jurídico que constitui a própria meta do Direito, **de dar a cada um o que é seu, segundo suas faltas ou acertos** — princípio milenarmente imortalizado na máxima jurídica do Direito Romano "*suum cuique tribuere*".

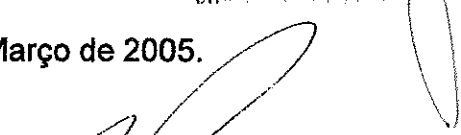
30. Feita essa indispensável digressão, a ora Representada, em consonância com a indubitosa prova dos autos e o próprio pedido de exculpação formulado pela Procuradoria Especial da Marinha em suas alegações finais, vem requerer seja julgada **IMPROCEDENTE** a representação contra si apresentada, indicando ademais a decisão, de forma expressa, que tal se deu pela comprovação da inexistência dos fatos argüídos na peça acusatória.

Nestes termos.

P. deferimento.

Rio de Janeiro, 18 de Março de 2005.


ARTUR R. CARBONE
OAB-RJ 1.295-A


LUÍS FELIPE GALANTE S. RAMOS
OAB-RJ 36.558

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA CUNHA
DIRETOR
DIVISÃO DE REGISTROS E CARTÓTECA



Exmo. Sr. Juiz Comte Sergio Cezar Bokel,
MD Juiz Relator do Processo no. 2001/19489,
Referente ao Sinistro com a Plataforma P-36, na
Bacia de Campos.

Truente re
EM 24/03/2005
[Signature]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

ALEGAÇÕES FINAIS DO REPRESENTADO

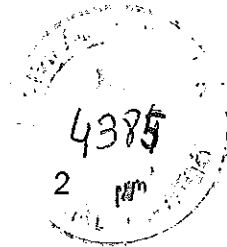
HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR

Em alegações finais, HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR,
por seu advogado infra assinado, vem dizer e a final requerer o
seguinte:

Sabendo-se que o “a decisão do Tribunal só poderá versar
sobre os fatos constantes da representação ou da defesa”
(parágrafo único, art. 56, da Lei 2180.54), a representada
MARÍTIMA reproduziu, em sua contestação de fls. 2830 e seguintes,
a acusação da Douta Procuradoria, in verbis:

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MARINHO
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVAMENTO



“Hamylton Pinheiro Padilha Junior ..., engenheiro da Marítima, responsável pela negociação com a Petrobras relativa a obra da P-36”.

“Negociação com a Petrobras” não tem nada a ver com nada, neste processo.

Dezenas de testemunhas foram ouvidas. Nenhuma fez qualquer menção ao Suplicante.

Centenas de documentos foram juntados aos autos, nenhum menciona o Suplicante.

Quem poderia esclarecer onde e porque o ora Representado teria alguma participação nos fatos de que trata este processo, seria o autor da Representação de parte, o ilustre Deputado Consentino.

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. Mas neste processo, o ilustre Deputado nunca apareceu. Nenhuma petição acostou, nem mesmo alegações finais. Desinteressou-se, perdeu o interesse, qualquer que tenha sido, algo também misterioso, não revelado e não compreendido.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES DOS SANTOS
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS

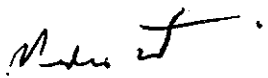
4386
3

O Suplicante era na ocasião Diretor de Perfuração da Marítima, conforme se vê do organograma em anexo. A obra da P-36 não estava afeta à sua Diretoria. Não teve nada com o assunto, é um estranho no ninho neste processo.

O Suplicante reitera as declarações que prestou perante V.E., quando depôs como informante, nos autos a fls. 3516 a 3517, que pede seja considerada parte integrante destas razões finais.

Diante do exposto, só pode o ora Representado aguardar que se lhe façam justiça, absolvendo-o neste processo.

Rio de Janeiro, 21 de março de 2002

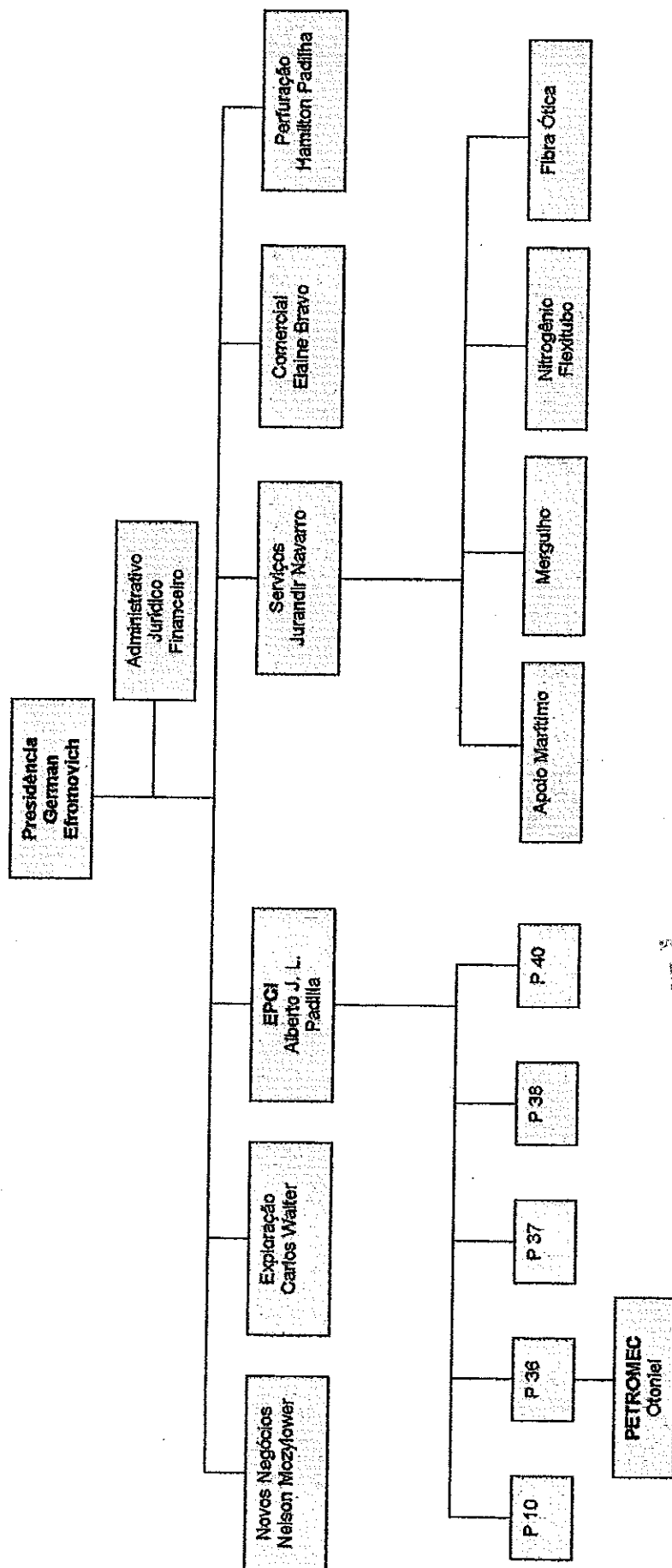


p.p. Pedro Calmon Filho, OAB/RJ 9142

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS GONCALVES
DEP. DE
DIVISÃO DE PROCESSOS CÍVIS

Marítima

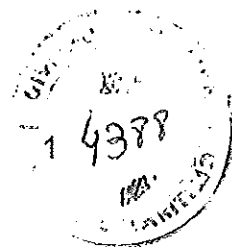


CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERNANDA ALBUQUERQUE
DIRETOR
DIVISÃO DE ASSUNTOS GERAIS

4387

DM



Exmo. Sr. Juiz Comte Sergio Cezar Bokel,
MD Juiz Relator do Processo no. 2001/19489,
Referente ao Sinistro com a Plataforma P-36, na
Bacia de Campos.

Truile-se
Em 23/03/2005
[Signature]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

ALEGAÇÕES FINAIS DO REPRESENTADO

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

ALBERTO JESUS PASILLA LIZONDO

[Signature]
JOSE MARCOS MICHEL CUSATO
DEPUTADO
DIVISÃO DE SEJAÇÕES CATEGORIA

Em alegações finais, ALBERTO JESUS PASILLA LIZONDO, por seu advogado infra assinado, vem dizer e a final requerer o seguinte:

O Su[ll]icante foi acusado por representação de parte, porque haveriam **"indícios da participação do mesmo, ... uma vez que cometeu erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontado à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos."**

2 4389

O autor da representação fala em INDÍCIOS. Caberia a ele provar no curso do processo que os indícios estão comprovados como fatos provando a culpabilidade do representado.

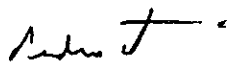
O autor da representação de parte não se interessou mais no processo. Sumiu.

O Suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos, e a seu papel e responsabilidades no projeto da P-36, como Diretor de EPCI da Marítima, em seu depoimento perante V.E., nos autos a fls. 3430 e seguintes.

O Suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC. Não participou sequer de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da P-36.

Diante do exposto, o ora Representado aguarda que se lhe façam justiça, absolvendo-o neste processo.

Rio de Janeiro, 21 de março de 2002



p.p. Pedro Calmon Filho, OAB/RJ 9142

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CALMON FILHO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS JURÍDICOS



Exmo. Sr. Juiz Comte Sergio Cezar Bokel,
MD Juiz Relator do Processo no. 2001/19489,
Referente ao Sinistro com a Plataforma P-36, na
Bacia de Campos.

Tratado - re
Em 24/03/2001
[Signature]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

ALEGAÇÕES FINAIS DO REPRESENTADO MARÍTIMA PETRÓLEO E ENGENHARIA LTDA.

Em alegações finais, a MARÍTIMA PETRÓLEO E ENGENHARIA LTDA., por seu advogado infra assinado, vem dizer e a final requerer o seguinte:

Sabendo-se que o “a decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa” (parágrafo único, art. 56, da Lei 2180.54), a representada MARÍTIMA reproduziu, em sua contestação de fls., a acusação da Douta Procuradoria, in verbis:

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Signature]
JOSEPH NUSCIMENTO
02/03/2001
BRASILIA



“possível falha do projeto de conversão, materializada na instalação inadequada dos tanques de drenagem de emergência de BB e 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.”

Mais adianta, a PEM afirma, em relação à MARÍTIMA:

“era responsável pelo detalhamento do projeto e pela execução da obra de conversão da plataforma.”

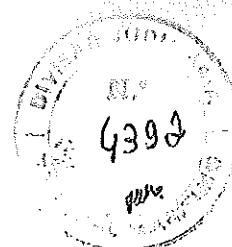
A peça acusatória, portanto, indica, claramente, porque a Representada foi incluída no pólo passivo da demanda:

Porque, na palavra da PEM, **“ERA RESPONSÁVEL PELO DETALHAMENTO DO PROJETO E PELA EXECUÇÃO DA OBRA DE CONVERSÃO DA PLATAFORMA.”**

O Tribunal Marítimo é um Tribunal técnico. Sua função é apontar os responsáveis, isto é, quem, por ação ou omissão, fez ou deixou de fazer determinada medida ou ação, que se constituiu na causa eficiente do acidente.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Não entra o Tribunal Marítimo 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:

A Marítima, de maneira alguma, foi a responsável técnica pelo detalhamento da obra, muito menos quem a executou.

A Marítima, já se disse, desde a contestação, atuou como "INTEGRADOR DE OBRAS".

Foi a AMEC PROCESS AND ENERGY LIMITED quem realizou o detalhamento da obra, melhor dizer do projeto da planta de produção, e a NOBLE DENTON quem realizou o detalhamento da do projeto da parte naval da plataforma. E o estaleiro DAVIE INDUSTRIE INC. quem a executou.

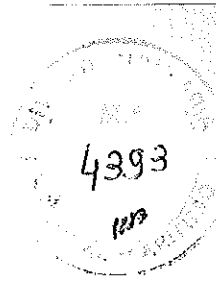
A Marítima está sendo acusada por algo que não lhe competia fazer, e que efetivamente não fez.

A AMEC foi contratada pela PETROMEC e pela PETRO DEEP, esta ultima que tinha um contrato de upgrade com a BRASOIL, por sua vez subsidiária da PETROBRAS.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Da mesma maneira, também foi a PETROMEC quem contratou as sociedades classificadoras ABS e RINA.

JOSÉ CARLOS VENTURA CHAVES
DIRETOR
DIVISÃO DE REGISTROS E CERTIFICAÇÃO



Veja-se que a PEM representou contra as sociedades classificadoras, por ato ou fato de responsabilidade técnica das citadas empresas – a classificação da área onde ocorreu o sinistro.

Porque a PEM não incluiu como sendo de responsabilidade da Marítima também o que fizeram ou deixaram de fazer as classificadoras? Porque não faria sentido acusar o contratante por algo técnico realizado por uma contratada.

O mesmo se aplica em relação aos projetos de engenharia. Se falha houve, o que se nega peremptoriamente, a falha foi da contratada, AMEC ou NOBLE DENTON, nunca da contratante.

Na página seguinte, a Representada mostra, com organogramas, como era a sua composição, da Marítima, e a interface com a conversão da P-36.

Dos organogramas, de forma gráfica, facilmente legível, verifica-se:

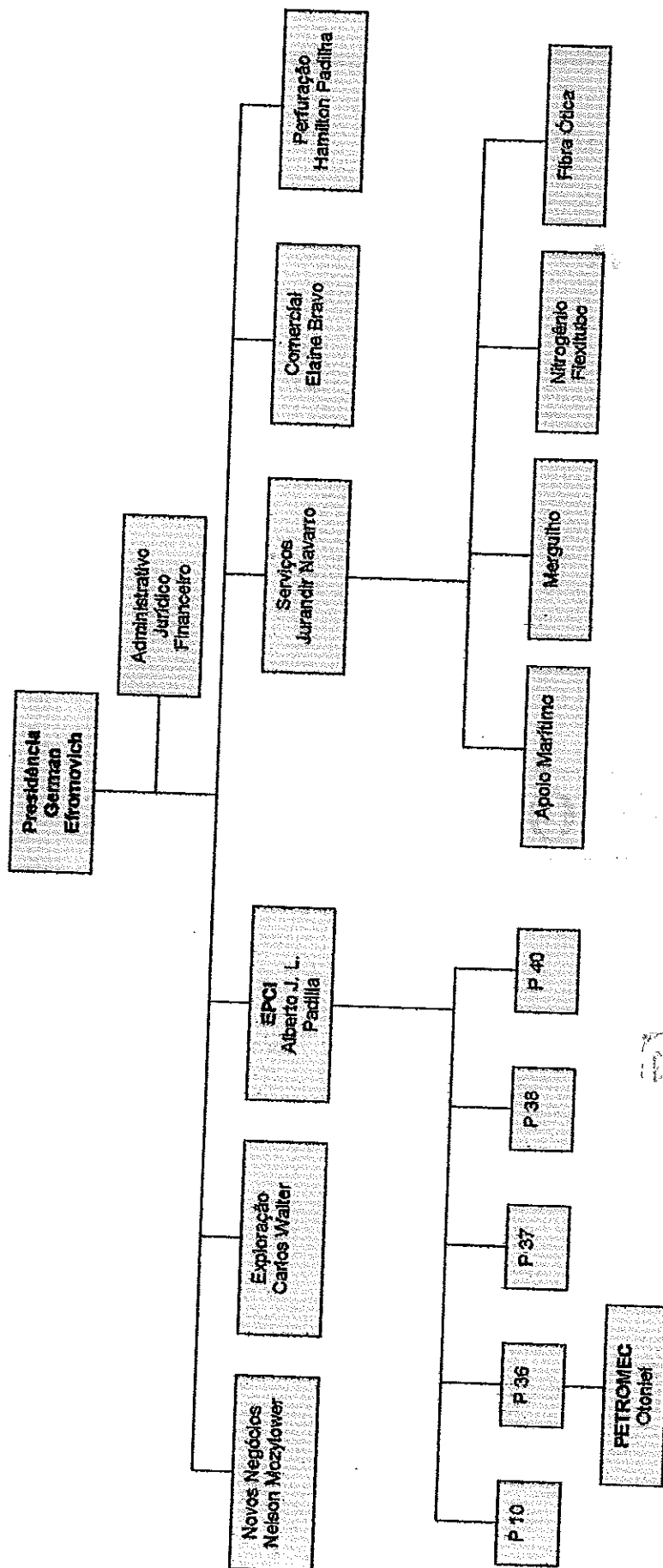
A Marítima era o integrador de obras de 5 plataformas, além de desenvolver outras várias atividades na indústria off shore e em terra (fibras óticas).

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

O projeto P-36 estava sendo conduzido pela PETROMEC, subsidiária da MARÍTIMA, mas que não é a MARÍTIMA. A Marítima tinha um Contrato de Gerenciamento com a PETROMEC.

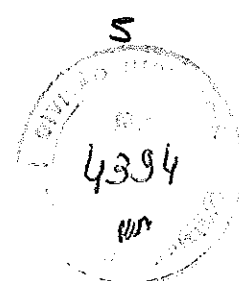
JOSÉ CARLOS FERNANDES DE OLIVEIRA
DIRETOR
DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS

Marítima



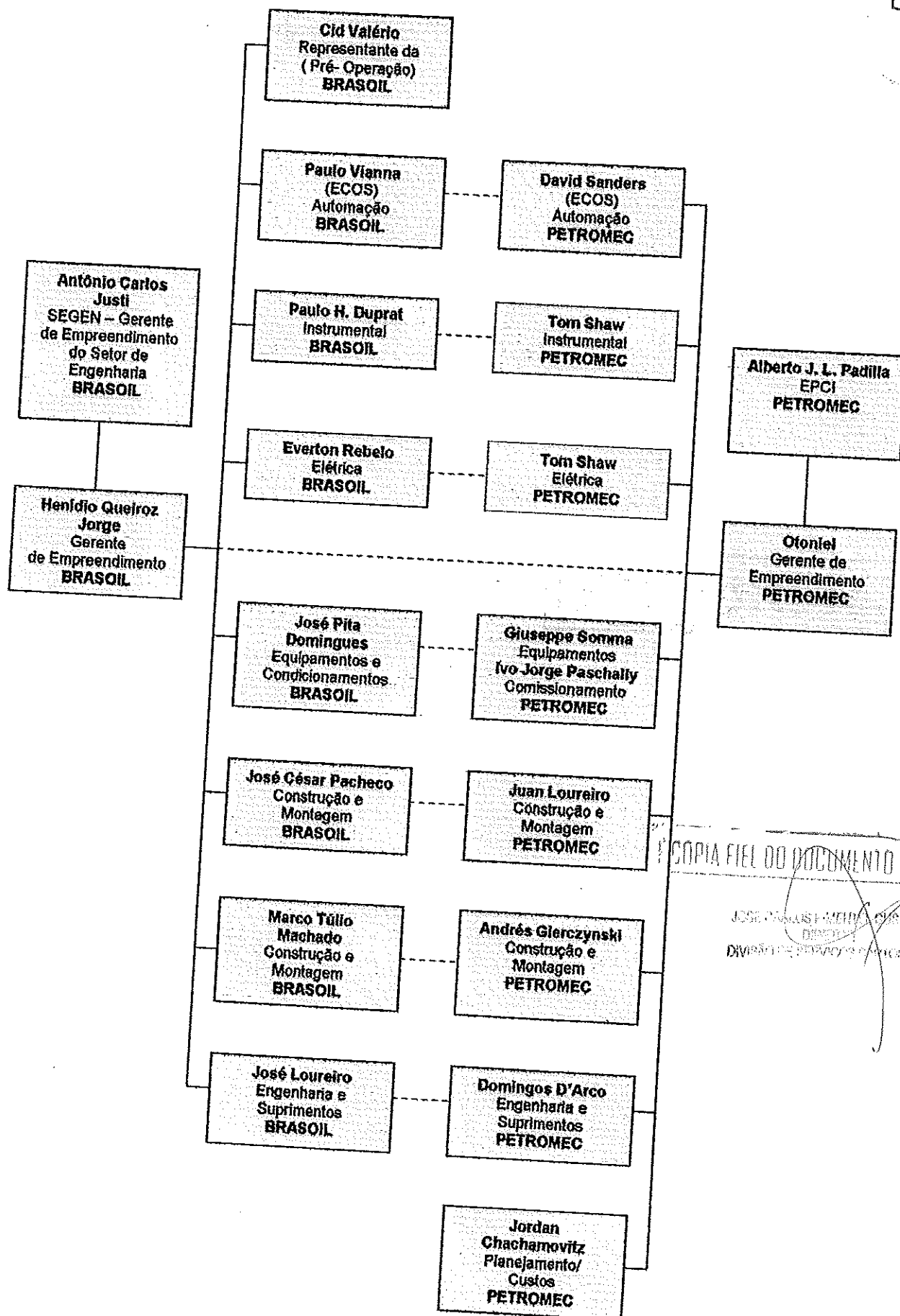
É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERNANDES
DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO



P-36 BRASOIL/PETROMEC

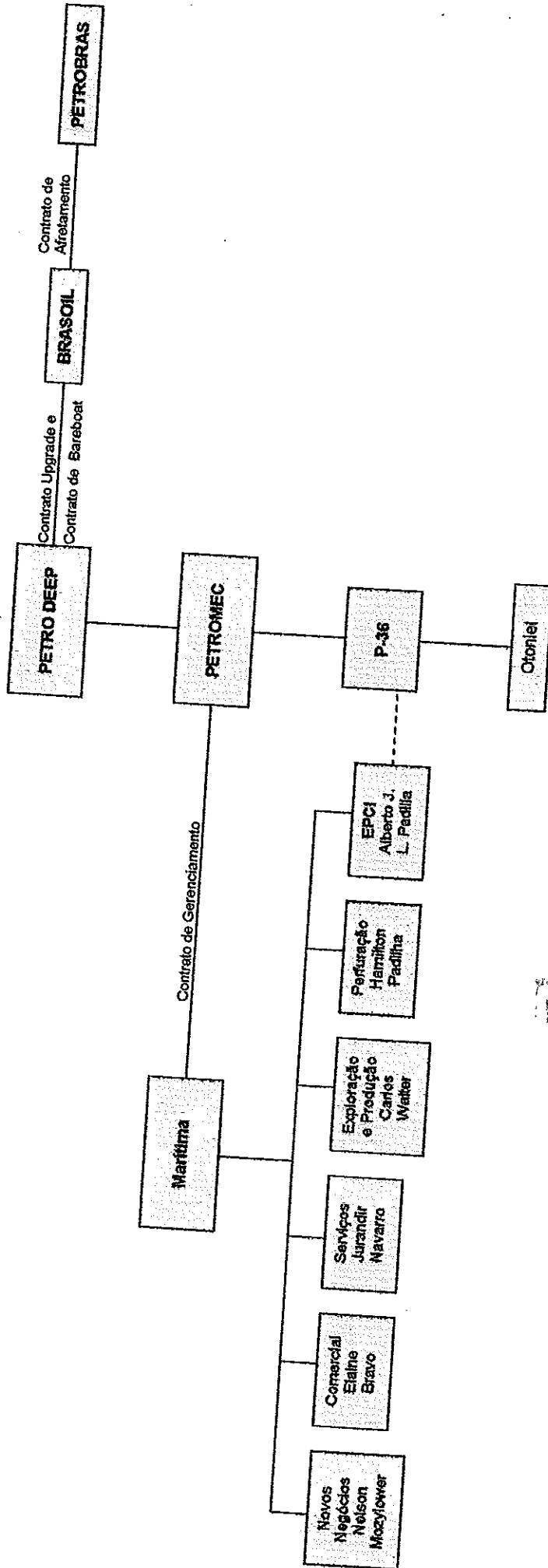
6
439.5
mm



CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS F. MACHADO
DIRETOR
DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E CUSTOS

P-36



CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

BRASOIL - PETROBRAS
DIVISÃO DE LOGÍSTICA
JOSÉ CARLOS MONTES
10/01/2007

4396

Na Marítima, o Diretor de EPCI, Alberto J.L. Padilla (também representado), era o Diretor que tratava do gerenciamento das obras de 5 plataformas, inclusive da P-36.

4397
10/05

Na PETROMEC, o responsável pelo acompanhamento da obra da P-36 era o engenheiro Otoniel (também representado).

A PETROBRAS, por sua subsidiária BRASOIL, agia como a Marítima, isto é como integrador de obra. Estava presente, acompanhava, fiscalizava, controlava, tanto os projetos como sua execução.

O contra parte de Otoniel na BRASOIL/PETROBRAS, era o eng. Henidio Queiroz Jorge, que inexplicavelmente foi excluído da representação.

Nem a AMEC, nem a NOBLE DENTON, nem o Estaleiro Davie, nem os engenheiros da Amec ou da Noble Denton ou do Davie, responsáveis pelo projeto de engenharia, e por sua execução, foram lembrados pela PEM. Não foram chamados para integrar a lide. Porque a Marítima?

A PEM, em suas alegações finais (fls. 4101) constata que a BRASOIL contratou o "Supervision Agreement" com "subsidiárias da Marítima". Não com a Marítima.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE PAULO FERREIRA GOMES
DEPUTADO
DIVISÃO DE SERVIÇOS JUDICIAIS

Teriam, a Petrobras e a Marítima, na opinião da PEM, assumido "solidariamente a obrigação de resultado em relação à segurança e operacionalidade da P-36".

Obrigação de resultado é uma figura jurídica derivada do contrato ou da lei. Não é assunto a ser discutido no Tribunal Marítimo. Que, repete-se, tem a função de apontar a pessoa física responsável, ou jurídica se a falha decorreu de um sistema empresarial perfeitamente identificado. A idéia de "obrigação de resultado" parece indicar que a PEM não pode, ou não quer, apontar os responsáveis individualmente.

A PEM (fls 4104 e 4105) ainda em suas alegações finais nos diz, e de maneira correta, que varias alternativas técnicas foram desenvolvidas pela AMEC, para colocação dos TDEs. Discutidas com a Brasoil, finalmente foi decidido seguir a alternativa contida na Action 523 da AMEC, "que previa usar os tanques Base Oil Tanks situados nas colunas de ré, e calculados para uma pressão de projeto de 1 atm."

A Marítima não foi quem decidiu. Não foi sequer quem apresentou as alternativas.

A decisão técnica foi adotada pelo consenso de vários engenheiros, todos com um nome e uma posição dentro do projeto ou de seu detalhamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS VENTURA
DIVISÃO DE PRODUÇÃO E OPERAÇÕES

Da mesma maneira, o detalhamento da instalação, não foi realizado pela Marítima, ou por seus engenheiros.

A PEM, aliás, contradiz-se. Afirma claramente, em suas alegações finais, que a causa próxima do acidente, a causa eficiente, a causa das causas, foi operacional: "... **conduzem a esta PROCURADORIA a concluir que foram vários, os erros, ou não conformidades, dos representados quanto a procedimentos regulamentares de operação e manutenção ...**" (fls. 4108), menciona "**erro operacional grosseiro**" (fls. 4126), "**essencialmente causas determinantes dos acidentes, erros operacionais diversos e cumulativos do pessoal que operava a plataforma.**" (fls. 4121).

Aprova e encampa o resultado das pericias ou laudos técnicos elaborados pela Petrobras e pela ANP-DPC (fls. 4110 e 4111).

Contradiz-se, a PEM, ao descambar depois, por acusar a Petrobras e a Marítima: "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" (fls. 4131), afirmando, a PEM, ainda, que "restou comprovado que houve deficiências técnicas – erros na transformação de projeto da SPERIT OF COLUMBUS em P-36"(fls. 4133).

Mas não basta alegar, A prova cabia à PEM, de que teria havido negligência ou imperícia de projeto ou quando de sua execução.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ ANTONIO PEREIRA GUERATO
DEPUTADO
PÚBLICO
ESTADO DE SÃO PAULO

4400

E mais: teria a PEM que individualizar: qual a negligência ou imperícia que teria uma relação de causa e efeito com o acidente?
E, quem responsável, qual a pessoa responsável por tal falha?

O Tribunal deve se ater à acusação. E não pode a acusação ser genérica, ampla, subjetiva.

A PEM acusa por dever de ofício, bem se vê. Nada mais. Nada de concreto, nada de técnico.

Diante do exposto, espera a ora representada que V.E., e o douto Tribunal conclua pela improcedência da representação da PEM em relação à representada.

Pede Deferimento

Rio de Janeiro, 21 de março de 2005



Pedro Calmon Filho

OAB-GB 9142

2
É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ VALDES REZENDE
DIRETOR
DIVISÃO DE ESTUDOS E PÉRIODIAS



Exmo. Sr. Juiz Comte Sergio Cezar Bokel,
MD Juiz Relator do Processo no. 2001/19489,
Referente ao Sinistro com a Plataforma P-36, na
Bacia de Campos.

Juiz - re
Em 24/03/05
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

ALEGAÇÕES FINAIS DO REPRESENTADO

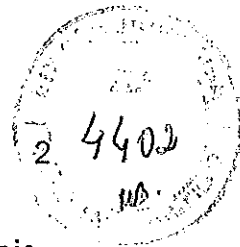
OTONIEL SILVA REIS

Em alegações finais, OTONIEL SILVA REIS, por seu advogado infra assinado, vem dizer e a final requerer o seguinte:

O Suplicante foi acusado por representação de parte, porque "praticou erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontados, à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos."

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PEREIRA DE SOUZA
TOMADA
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVO



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 entres tais erros e o acidente.

O autor da representação de parte não se interessou mais no processo.

O Suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos, e o seu papel e responsabilidades no projeto da P-36, em seu depoimento perante V.E., nos autos a fls. 3626 e seguintes.

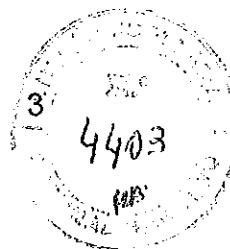
O Suplicante também esclareceu sua participação no projeto, atribuições,, sua interface com seu contra-parte pela Petrobras, o eng. Henidio Queiroz Jorge, e ainda apreciações sobre o Hazop, em seu relatório transcrito na defesa inicial, fl. 2952 e seguintes.

Não era de sua atribuição discutir os detalhes técnicos do projeto, com os projetistas contratados, AMEC.

Pela importância e riqueza de detalhes do relatório, permitimo-nos transcrevê-lo abaixo:

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS MARTINS CHAVES
DIRETOR
DIVISÃO DE GESTÃO DE PROCESSOS



"Função de Gerente de Empreendimento da Petromec no projeto de upgrade da P-36. Atuação e responsabilidades.

Fui contratado, pela Petromec, em Maio de 1997, para gerenciar o projeto de upgrade da P-36.

Trabalhava até então na Ultratec Engenharia, no Projeto de conversão da P-25, onde, de 1993 a 1997 atuei como Gerente do Empreendimento. Antes havia trabalhado na Mendes Junior S.A., de 1980 a 1993, em atividades de engenharia de petróleo. CV em anexo.

O projeto de conversão da P-25, uma semi submersível como a P-36, basicamente foi o mesmo que o da P-36. a Diferença básica entre as duas unidades estava na capacidade de processamento de óleo. A P-25 foi projetada para processar 100.000 bpd e a P-36 foi projetada para processar 180.000 bpd.

A conversão da P-25 foi realizada no estaleiro Verölme, em Angra dos Reis. A obra terminou no prazo, sem qualquer problema, a P-25 está operando normalmente até hoje, na campo de Albacora, com a produção de 110.000 bpd (10% acima da capacidade nominal).

No projeto da P-25, o projeto de engenharia foi executado pela Ultratec e a Petrobras SEMPS (Serviços de Projeto e Engenharia da Petrobras).

Quando terminou o Projeto da P-25 fui chamado pela Petromec, que iria começar o projeto P-36, entendo por causa do meu curriculum (em anexo). Poucos engenheiros dispunham de minha experiência em plataformas semi-submersíveis e gerenciamento de upgrade.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PEREIRA CHENLO
DIRETOR
DIVISÃO DE ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO

4 4404

German Efromovich, Presidente da Marítima, que organizara a Petromec como uma SPC (Special Purpose Company) para gerenciar o projeto de upgrade da P-36, selecionando um Gerente de Projeto, enviou meu curriculum, junto a outros, para decisão da Petrobras. A Petrobras escolheu o meu nome para ser contratado para o gerenciamento do projeto. Entendo que a decisão da Petrobras foi adotada por Henídio Queiroz Jorge e Antonio Carlos Justi, que já me conheciam, e o meu trabalho em projetos com a Petrobras, há cerca de 20 anos, sempre em cargos de gerencia.

Fui contratado pela Petromec em maio de 1997. Imediatamente fui para a Inglaterra, residir em Londres. Meu contra-parte na Petrobras, o Henídio, foi para a Inglaterra cerca de 15 dias antes de mim.

Minha missão na Inglaterra, de inicio, era implementar o projeto. Contratar e organizar a equipe de trabalho que me seria subordinada, contratar as empresas que fariam o detalhamento do projeto de construção da planta e de upgrade da parte naval e contratar as sociedades classificadora e certificadora.

A equipe da Petromec que eu chefiava era constituída de 8 Coordenadores de atividades, cada um por sua vez trabalhando com alguns colaboradores. Os 8 Coordenadores foram escolhido por mim. Alguns brasileiros, outros contratados na Inglaterra. Havia indicações e eu aceitava ou não. Depois eu mandava o curriculum da pessoa a contratar, em nível gerencial, para o Henídio, da Petrobras, para ratificação. Não houve discordância a nenhuma das minhas indicações. Abaixo do nível gerencial a contratação estava a cargo de cada coordenador.

Os Coordenadores de Atividade da Petromec, cada qual atuando dentro da sua área de gestão, e suas respectivas nacionalidades, eram os seguintes:

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS FARIAS GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE PROJETOS E LICENCIAMENTO
JOSE CARLOS FARIAS GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE PROJETOS E LICENCIAMENTO

Engenharia e suprimento, Domingos D'Arco, brasileiro.

Construção e montagens, Andrés Gierczynski, inglês.

Automação, David Sanders, inglês.

Planejamento e Custos, Jordan Chachamovitz, brasileiro.

Construção e montagem, Juan Loureiro, brasileiro.

Equipamentos, Giuseppe Somma, italiano.

Comissionamento, Ivo Jorge Paschally, brasileiro.

Instrumental e elétrica, Tom Shaw, inglês.

Domingos D'Arco controlava a AMEC e a NOBLE DENTON.

Andrés Gierczynski controlava o estaleiro Davie.

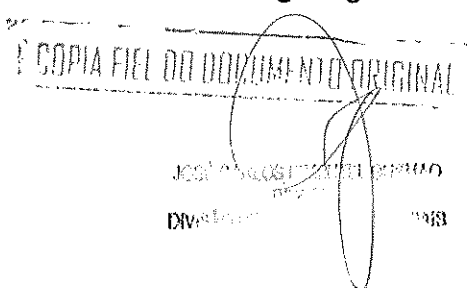
Eram os dois principais Coordenadores do projeto.

Na fase de Londres trabalhavam todos no mesmo nível, quando passamos para Quebec, fase de construção, o André passou a chefiar os demais, exceto Domingos D'Arco, Alarico e Jordan, que continuaram no mesmo nível de André.

A Petromec, como gerenciadora, fazia a gestão, não decidia questões que ultrapassavam a capacidade da AMEC de decidir. Todas as decisões quando necessário, eram do cliente final, a Petrobras.

Eu mantinha um relacionamento muito próximo com Henídio, da Petrobras (Brasoil), que estava no meu nível de gestão, era o meu contraparte. Tínhamos reuniões semanais para discutir avanço, estratégia, decisões, compartilhar problemas de ordem gerencial, como definição dos principais fornecedores de equipamento. Fazíamos atas dessas reuniões.

Cada Coordenador da minha equipe também tinha como contraparte, com o qual interagia, um Coordenador da equipe da Petrobras. Cada coordenador decidia as questões técnicas de sua atribuição, em conjunto com o seu contraparte e de comum acordo com os técnicos da AMEC. Conforme organograma



em anexo, o Gerentes de Projeto e Coordenadores da Petromec, e respectivos contrapartes da Petrobras eram os seguintes:

Petromec	<u>Brasoil (Petrobras)</u>
<i>Diretor EPCI (Engineering Procurement Construction Integration)</i> Alberto Padilla	Gerente de Empreendimento Antonio Carlos Justi
Gerente de Empreendimento Otoniel Silva Reis	Gerente de Empreendimento Henídio Queiroz Jorge
ECOS – Automação David Sanders	ECOS – Automação Paulo Vianna
<i>Instrumental Elétrica</i> Tom Shaw	Instrumental Paulo H. Duprat Elétrica Evertton Rebelo

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS COSTA
DIRETOR
DIVISÃO DE GESTÃO DE PROJETOS



Os coordenadores nos traziam, para mim e para o Henídio, os relatórios de avanço do planejamento de engenharia e depois dos processos de aquisição de material. A nossa gestão, Henídio e eu, era avaliar os avanços semanais.

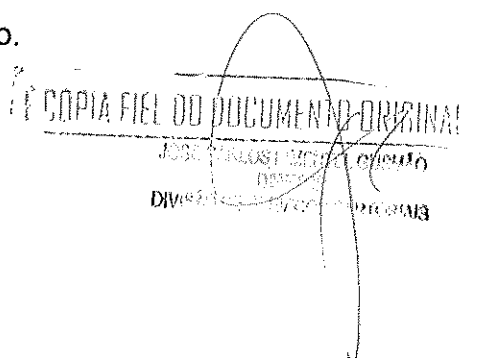
Quando iniciei a missão apresentei à Brasoil, através do Henídio, um estudo analítico do projeto e de planejamento de atividades, preparado por Jordan, meu Coordenador de Planejamento e Custos. Com base nesse planejamento de atividades aferíamos, Henídio e eu, em reuniões semanais, se o avanço realizado estava de acordo com o plano inicial.

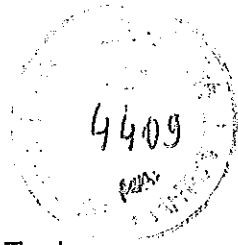
A minha missão e de Henídio em Londres era implementar a engenharia, definir a compra dos principais equipamentos, avaliar e discutir a melhor forma de construção em função dos recursos do estaleiro que iria construir.

Para Padilla, da Marítima, eu enviava relatórios oficiais mensais, e no dia a dia, o contatava somente para tratar de assuntos nos quais ele poderia me apoiar, principalmente nas negociações com os principais fornecedores de equipamentos. Embora tivéssemos um Plano Gerencial, com níveis de atribuição e limitação de valores de decisão, eu consultava Padilla em toda a aquisição de equipamentos de maior valor, mesmo que estivesse dentro do meu nível de decisão. Falava com ele, por telefone, duas ou três vezes por semana, para colocá-lo a par do desenvolvimento do projeto e discutir a estratégia.

Dentro da hierarquia de cada nível, os Coordenadores faziam reuniões constantes com seus contrapartes, para tratar do assunto específico de suas responsabilidades. Domingos e Loureiro todo o dia se encontravam, tinham salas separadas mas próximas no prédio da AMEC.

Minha sala era no mesmo prédio que o do Henídio.





Trabalhávamos, nós da Petromec com o pessoal da Brasoil, em regime de Task Force. Todos trabalhando full time no mesmo assunto, no mesmo local. Problema dessa magnitude não tem outra maneira confiável de se fazer.

A visão, para todos, era: vamos fazer. Os problemas técnicos eram resolvidos no dia a dia pelos projetistas, AMEC e NOBLE DENTON, utilizando a experiência de cada um e da própria Petrobras.

Domingos era o catalisador. Quando havia um problema discutia com Loureiro. Se Loureiro não tivesse segurança para uma decisão, consultava Cid Valério, que era hierarquicamente igual ao Henídio, mas o Henídio era gerente subordinado ao Justi, da Engenharia da Petrobras, e o Cid era subordinado a Gerencia de Operação da Bacia de Campos.

Quando havia alguma dúvida relacionada com assunto que seria de operação mais tarde, Cid dava a solução. Consultava Macaé ou o SEMPS.

As dúvidas técnicas não chegavam a mim. A AMEC tinha a responsabilidade do detalhamento do projeto, a Petrobras de dar os dados fundamentais, engenharia básica, a função da Petromec era de comprar todos os equipamentos e construir dentro dos requisitos dessa engenharia desenvolvida.

A Petromec tinha um total de 17 pessoas trabalhando em Londres, a Petrobras 12, todos na Task Force, e a AMEC realizou o detalhamento do projeto com cerca de 80 profissionais. No Estaleiro Davie, tivemos cerca de 1.000 pessoas trabalhando no upgrade.

Quanto à contratação das empresas que seriam as responsáveis pelo detalhamento, selecionei a AMEC na Inglaterra por ser a empresa que tinha melhor performance na área de offshore. Foi indicada por nosso parceiro inglês, que havia executado a construção da P-36, Spirit of Columbus.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FARIAS DE OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO

4410
10/03

Avaliei a AMEC levantando informações no mercado, e da mesma maneira e com o mesmo critério para a seleção, escolhi a Noble Denton para desenvolver o projeto naval. Submeti ambas indicações ao Henídio e ao Justi, da Petrobras. As indicações foram aprovadas e então assinamos contrato com as duas companhias. A aprovação era o que eu poderia esperar pois se tratam de empresas de nome internacional.

O planejamento de engenharia em si foi feito pela equipe da AMEC, acompanhada pela equipe de gestão (Coordenadores, cada um com sua equipe) tanto da Petromec como da Petrobras, a equipe da Petromec subordinada a mim e a equipe da Petrobras (Brasoil) subordinada ao Henídio.

Quanto às sociedades classificadora/certificadora, contratei a RINA para classificar a plataforma como embarcação, por obrigação contratual, tendo em vista ter bandeira italiana:

Quanto à contratação de uma certificadora para a planta, a Petrobras, por uma questão de garantia e segurança, instruiu-me que contratasse uma certificadora que não fosse a Rina. Decidi contratar a ABS, pois já tinha uma grande experiência no Brasil e havia certificado meu último projeto, a P-25, assim eu sabia que a ABS tinha experiência comprovada para tal fim, inclusive conhecedora dos requisitos da Petrobras.

Quanto ao HAZOP, a definição de quem foi contratado para coordenar o HAZOP de Domingos, Loureiro e da AMEC. Como boa prática optou-se por contratar um Chairman de uma entidade externa independente. Eu não participei dessa decisão. Foi adotada no nível da engenharia, Domingos e Loureiro.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBUEMOS
10/03/2003
DIRETORIA DE PROJETOS
DESENVOLVIMENTO

O HAZOP é uma boa prática de engenharia em projetos que envolvam riscos de processo.

Recordo-me que em uma reunião indaguei ao Domingos, como estava o HAZOP. Ele me informou que o Chairman já estava contratado. O HAZOP era uma condição contratual, e a AMEC o fazia independente de ser uma exigência do contrato, por ser esta uma providencia adotada hoje em dia em qualquer projeto de engenharia , e a Petrobras sabia que seria feito e participou.

Depois, fui informado apenas que havia sido realizado, não participei nem fui informado de detalhes porque não tinha que ser informado.

Eu sabia do HAZOP e não fui informado de nenhuma discrepância, se houvesse alguma eu seria avisado, para tomarmos uma decisão. O HAZOP correu normalmente.

O HAZOP gera um relatório final. Tem a finalidade de suportar as decisões e as implementações técnicas necessárias a mitigar riscos. O relatório final informa quais os principais pontos a serem implementados dando alternativas ou não caso sejam pertinentes.

Não vi o documento na ocasião, não era esperado que eu visse. Era um documento da engenharia. Seria envolvido se houvesse algum problema de engenharia que inviabilizasse o projeto ou o colocasse em risco, dentro do critério normal de engenharia, o que não ocorreu.

Examinando agora o relatório, cópia em anexo, nota-se que foi constituída uma equipe liderada por um Chairman externo, Mike Taylor. Foi contratado pela AMEC, depois de aprovação do Domingos e do Loureiro.

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PEREIRA GUSMÃO
PRESIDENTE
DIVISÃO DE GESTÃO DE RISCOS

Os demais são as pessoas de processo da AMEC, o representante de operação da Petrobras, Cid Valério, e o Carlos Galvão, que era um Engenheiro de Processo da Petromec, funcionava no projeto geral como apoio do Domingos.

Carlos Galvão está indicado na equipe do HAZOP como "part time" porque só opinava no HAZOP em questões envolvendo engenharia de processo.

Quanto à decisão de colocar o Tanque de Drenagem de Emergência na coluna de popa boreste, depois do acidente procurei informar-me junto a Domingos, Coordenador da equipe de Engenharia, que atuou na fase de projeto de detalhamento de engenharia, e concluí o seguinte:

A técnica atual em respeito à proteção ao meio ambiente proíbe qualquer possibilidade de lançamento de água contaminada para o mar. Assim os sistemas são planejados para que havendo algum 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, de shut down por emergência ou para manutenção.

Então a AMEC apresentou quatro alternativas para conter o óleo oriundo desse sistema nesta fase de shutdown para manutenção, como está registrado no documento Table No. 392/42, de 10/07/97, Título: Closed Drain Drums, Drains Storage Vessel, em anexo:

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS GALVAO
DESENVOLVIMENTO
DIVISÃO DE ESTUDOS E PROJETOS

- 1 fazer um by pass para o FSO (Floating Storage Oil).
- 2 transferir para o tanque base da coluna.
- 3 instalação de novos tanques de drenagem com capacidade para receber a água contaminada.
- 4 transferência para os tanques que estão logo abaixo do modo de acomodação.

A alternativa 4 foi descartada por questão de segurança, a 1 e a 3 foram descartadas por questões técnicas, sobrando então a alternativa 2, decidindo-se pela utilização de dois tanques já existentes, originalmente usados para lama, que já estavam instalados nas colunas de popa da plataforma.

Por isso que 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 ainda vigentes no mundo.

Esse não era um assunto de processo, era um assunto de operação.

O HAZOP analisou a segurança do processo, o desenho do "Closed Drains Drum" – no. 392 -- foi analisado (conforme relação no List of Reviewed P&IDs (Process and Instrumentation Diagrams, Apêndice I do HAZOP report – em 23 dias de trabalho foram examinados 56 P&IDS I).

Aparentemente não foi visto quando do HAZOP (realizado entre 09/06 e 10/07/97) esse aspecto de necessidade de tanques para conter o óleo da planta em caso de shut down de manutenção. Porque esse problema possivelmente só foi identificado quando do estudo do comportamento dos vasos quando de parada da planta.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOÃO CARLOS ALMEIDA
DIRETOR
DIVISÃO DE SEGURANÇA

Dessa análise é que dever ter surgido o documento acima citado, com as alternativas de solução, documento datado de 10/07/97, que explica porque foi escolhida a solução de se usar aqueles tanques antigamente de lama, para receber a água contaminada. 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. Com certeza pela AMEC o gerente de engenharia, e da Petrobras a pessoa de operação que estava encarregado do projeto na época, o Cid, que por sua vez certamente consultou a engenharia da Petrobras no Rio de Janeiro.

Esse é um item normal de trabalho, não chegou ao meu conhecimento na época nem era para chegar, não estava na minha esfera de atribuição por se tratar de um assunto essencialmente de engenharia que estava ao encargo da AMEC que, após a aprovação da Petrobras, emitiria o manual de operação da planta, de acordo com essa decisão adotada.

Esse manual de operação é documento da AMEC. Consta no relatório da ANP/DPC, pg 9, e pg. 11, o procedimento de esgotamento para o caisson de produção, e não para o manifold de produção.

Em meu entender a solução adotada está 100% amparada tecnicamente.

Em SET/97 transferi-me de Londres para Quebec, para começar o mesmo processo de implementação da construção. Fui antes do Henídio que logo em seguida também se mudou para Quebec.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

BRUNO LUIZ DE SOUZA
DIVISÃO DE GESTÃO DE RECURSOS
HUMANOS

Durante a fase da construção eu fazia a gestão de engenharia de detalhamento, para a construção, todo o suprimento, controle de qualidade, planejamento, custos, sempre discutindo com Henídio a melhor estratégia para cumprimento do prazo contratual. Tínhamos reuniões semanais para discutir o avanço da obra e principais providências tais como alocação de recursos necessários, contratação de equipamentos e transporte da plataforma para o Brasil.

Terminada a obra no estaleiro Davie, a plataforma foi trasladada para o Brasil, Baía de Guanabara, em reboque "seco".

No Brasil, durante a fase de "pré comission", na Baía de Guanabara, até a liberação do ABS e da DPC para navegar para a região de Campos e depois de seu fundeio até a produção do 1º óleo, em MAI/00, quando a obra foi dada como concluída e cessou a nossa atividade, a plataforma e a planta foi operada pela Petrobras assistida pela Petromec.

Eu não ficava a bordo, tínhamos um gerente, Ivo Paschally e Luiz Alarico.

Quando a P-36 chegou ao Brasil, o grau de completção era da ordem de 99%, nosso trabalho maior era satisfazer a certificadora ABS no sentido de garantir que todo o sistema de incêndio e proteção passiva estava normal e aprovada pela ABS.

O 1º óleo só pode ser extraído após a certificação, além da liberação por parte da Capitania dos Portos. No dia que saiu o 1º óleo eu me desliguei do projeto. A partir daí comecei minhas atividades na Setal, que havia me convidado desde a minha volta ao Brasil. Comecei na Setal em JUL/00.

Henídio, Loureiro, Cid, toda a equipe da Petrobras que fez a gestão do projeto em Londres e em Quebec, acompanharam os trabalhos até a entrega da

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

BRASOBRAS S.A. - PETROBRAS
DIVISÃO DE SERVIÇOS
10/01/00

plataforma à operação, no 1º óleo. Em todo este período já no Brasil continuei mantendo o mesmo grau de interface com Henídio até o 1º. óleo.

4416

Quanto ao acidente, tendo examinado os relatórios da DPC e o relatório final da Petrobras, pude 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 ter flangeado o bocal de entrada do tanque. O resto foi tudo uma consequência."

O Egregio Tribunal teve por bem de excluir o eng. Henidio 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.

De qualquer maneira, improcedente e sem base a representação, espera o Suplicante que a final venha a ser considerado isento de culpa.

Pede Deferimento

Rio de Janeiro, 21 de março de 2005

p.p. Pedro Calmon Filho, OAB-GB 9142

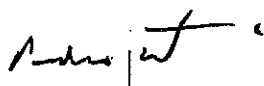
COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CALMON FILHO
OAB-GB 9142
DIVISÃO DE REGISTRO DE OAB

O Suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC. Não participou de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da P-36.

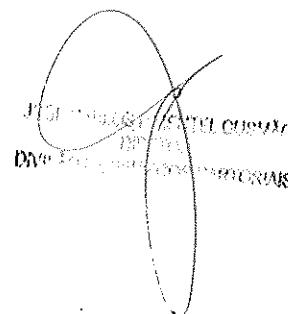
Diante do exposto, e da evidencia que a acusação é destituída de qualquer fundamento, espera o ora Representado que se lhe façam justiça, absolvendo-o neste processo.

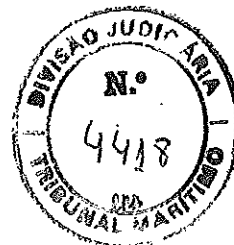
Rio de Janeiro, 21 de março de 2002



p.p. Pedro Calmon Filho, OAB/RJ 9142

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL





Exmo. Sr. Juiz Comte Sergio Cezar Bokel,
MD Juiz Relator do Processo no. 2001/19489,
Referente ao Sinistro com a Plataforma P-36, na
Bacia de Campos.

Trate-se
Em 28/03/2005
[Signature]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

ALEGAÇÕES FINAIS DO REPRESENTADO

GERMAN EFROMOVICH

Em alegações finais, GERMAN EFROMOVICH, por seu advogado
infra assinado, vem dizer e a final requerer o seguinte:

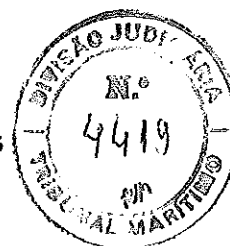
O Su[licante foi acusado por representação de parte, porque
haveriam "fortes indícios da participação culposa do mesmo no
acidente, uma vez que, na qualidade de principal dirigente da
Marítima Engenharia e Petroleo Ltda, conhecia, ou deveria
conhecer muitas das irregularidades cometidas pela sua
empresa. Contudo nenhuma atitude tomou para sana-las e
omitiu-se

"

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ ROBERTO DE OLIVEIRA
PROCURADOR
DIVISÃO DE ASSASSISTÊNCIA JURÍDICA

TRIBUNAL MARÍTIMO
Cezar Bokel



O autor da representação fala em INDÍCIOS de irregularidades cometidas por 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.

O autor da representação de parte não se interessou mais no processo. Sumiu.

O Suplicante, por sua vez, esclareceu os fatos, e a seu papel e responsabilidades no projeto da P-36, como Presidente da Marítima, em seu depoimento perante V.E., nos autos a fls. 3543 e seguintes.

O Suplicante não se envolvia em questões de engenharia de projeto, entregue à AMEC. Não participou de qualquer reunião técnica sobre o assunto do projeto da P-36.

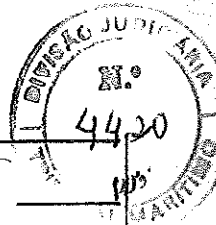
Diante do exposto, e da evidencia que a acusação é destituída de qualquer fundamento, espera o ora Representado que se lhe façam justiça, absolvendo-o neste processo.

Rio de Janeiro, 21 de março de 2002

p.p. Pedro Calmon Filho, OAB/RJ 9142

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA
DIRETOR
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVAMENTO



CERTIDAO

CERTIFICO que, nesta data decorreu o prazo para Alegação Finais sem
que o(s) representado(s) Helio Galvão de Menezes
se manifestassem.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 04 de Abril de 2005.

un

JUNTADA

Aos 14 de Abril de 2005 em Secretaria junto aos
presentes autos Folhas de Antecedente
que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

un

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
DIVISÃO JUDICIÁRIA
N.º 4420
DIRETORIA DE REGISTRO E ARQUIVOS

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

PETROLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS - C.G.C.:

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: RUI BERFORD DIAS

Processo aguardando julgamento.

PROCESSO: 1998/17873

ACIDENTE/FATO: QUEDA DE PESSOA NA AGUA

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

PLATAFORMA - NACIONAL

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS F. M. L. CUSATO
DEPUTADO
DIVISÃO JUDICIÁRIA - PETROBRAS

[Handwritten signature]

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES

PLAT FIXA HABITADA - CHERNE I



LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
MACAE - RJ

DATA DO ACIDENTE: 21/03/1998 HORA: 08:50 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: ALEXANDRE LUIS B. PENTEADO

NRO. DE SESSÃO: 05751 DATA DA SESSÃO: 15/02/2001

DATA PUBLICAÇÃO SESSÃO: 20/03/2001 DATA PUBLICAÇÃO NO D.J.: 25/04/2001

DATA TRANSITO JULGADO: 07/05/2001 DATA DE ENCERRAMENTO: 12/07/2001

PENA(S):

MULTA

MOEDA: REAL VALOR: 3000,00

PENA SUSPENSÃO: NÃO PENA APLICADA EXECUÇÃO FISCAL: NÃO

DATA APLICAÇÃO MULTA: 26/06/2001 DATA TÉRMINO PAGTO.: 26/06/2001

DATA EXTINÇÃO MULTA: / /

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PEREIRA LUSO
DIRETOR
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVOS

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

PAULO ROBERTO VIANA - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: IFP 057981102 RJ
FILIAÇÃO: JOAO BATISTA VIANNA
MARIA POMPEIA CARVALHO

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

ACQUISIÇÃO DE DOCUMENTOS
DIRETORIA DE DOCUMENTOS
DIRETORIA DE DOCUMENTOS

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, **C E R T I F I C A** e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

HELIO GALVAO DE MENEZES - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: SSP 0812385179 BA
FILIAÇÃO: GERSON GOMES MENEZES
CLARICE GALVAO MENEZES

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20

VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS F. DE OLIVEIRA
DIRETOR DA DIVISÃO JUDICIÁRIA

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DIRETOR DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, **C E R T I F I C A** e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

EVANILDO SOUZA SANTOS - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: SSP 1444005 BA
FILIAÇÃO: ARMANDO SANTOS
MABEL SOUZA SANTOS

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

DEPARTAMENTO DE LEGISLAÇÃO
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVOS

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

CARLOS JOSE MACIEL AZEREDO - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: IFP 065319741 RJ
FILIAÇÃO: JOSE CARLOS AZEREDO
ZENILDA MACIEL AZEREDO

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS MACIEL AZEREDO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisao Judiciaria

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

CLAUDIO MARINHO MACHADO - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: IFP 049078322 RJ
FILIAÇÃO: SEBASTIAO DA ROCHA MACHADO
ITALA MARINHO MACHADO

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBUEMOS
DIRETORIA DE JUDICIARIA

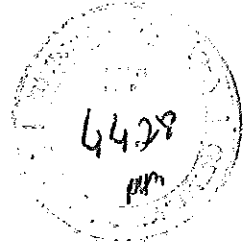
Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisao Judiciaria

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS) - C.G.C.:

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: KENNETH CATTLEY

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERREIRA SANTO
DIRETOR
DIVISÃO DE ACIDENTES E FATOS

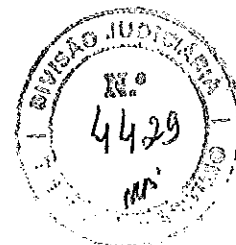
Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINÉIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA) - C.G.C.:

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: ARTUR R. BARBONE

Processo aguardando julgamento.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FACHINI JUNIOR
DIRETOR
DIVISÃO JUDICIÁRIA

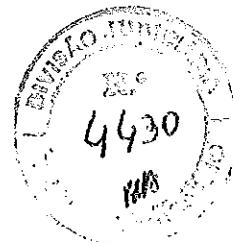
Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINETA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

EMPRESA MARITIMA PETROLEO ENGENHARIA LTDA - C.G.C.:

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: PEDRO CALMON FILHO

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ DOS REIS CALMON
DIRETOR
DIVISÃO DE PROCESSOS JUDICIÁRIOS

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

GERMAN EFROMOVICH - Estrangeiro, OUTROS
IDENTIDADE: SSP 4180036 RJ
FILIAÇÃO: PERCE EFROMOVICH
CLARA EFROMOVICH

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO
ADVOGADO: PEDRO CALMON FILHO

Processo aguardando julgamento.

72 COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JUL. 1988
DIRETORIA DE REGISTRO E ARQUIVOS

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: IPM 936986
FILIAÇÃO: HAMYLTON PINHEIRO PADILHA
ANNA MARIA COLOMBIN PADILHA

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: PEDRO CALMON FILHO

Processo aguardando julgamento.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS RIBEIRO
DIRETOR DA DIVISÃO JUDICIÁRIA

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

ALBERTO JESUS PADILHA LISONDO - Brasileiro, OUTROS

IDENTIDADE:

FILIAÇÃO: N/C

N/C

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: PEDRO CALMON FILHO

Processo aguardando julgamento.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS COSTA FILHO
DEPUTADO
DEPARTAMENTO JUDICIÁRIO

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

OTONIEL SILVA REIS - Estrangeiro. OUTROS

IDENTIDADE:

FILIAÇÃO: N/C

N/C

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: PEDRO CALMON FILHO

Processo aguardando julgamento.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS DE LIMA
DIRETOR
DIVISÃO DE ACIDENTES E FOTOS

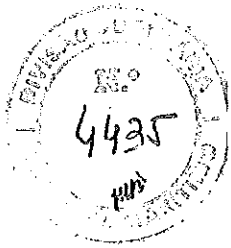
Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

JOEL MENDES RENNO - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: SSP 2387416 SP
FILIAÇÃO: JOAO BATISTA CABRAL
 ILZA MENDES RENNO

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
 DE CAMPOS
 CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOEL MENDES RENNO
DIRETOR DA DIVISÃO JUDICIÁRIA

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisao Judiciaria

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

JOSE COUTINHO BARBOSA - Estrangeiro, OUTROS

IDENTIDADE:

FILIAÇÃO: N/C

N/C

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

BRASIL
DIVISÃO JUDICIÁRIA
TRIBUNAL MARÍTIMO

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

SEBASTIAO HENRIOUES VILLARINHO - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: IFP 032547267
FILIAÇÃO: JOAQUIM HENRIOUES VILLARINHO
MIOUELINA FIUZA VILLARINHO

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

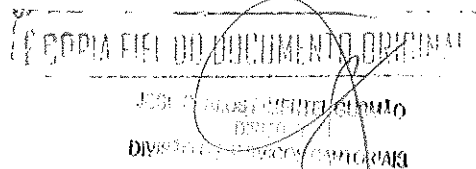
LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.



Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.


DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

ALCEU BARROSO LIMA NETO - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: IFP 052205002
FILIAÇÃO: HIDEEMBURGO ALVES BARROSO
AMALIA BICALHO BARROSO

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO
ADVOGADO: DANIELA RESENDE PASSABOM

Processo aguardando julgamento.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ MARCELO ALVES BARROSO
DIRETOR
DIVISÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

ROBERTO FERNANDES ORZECOWSKY - Brasileiro; OUTROS
IDENTIDADE: IFP 103577060
FILIAÇÃO: LEOPOLDO ORZECOWSKY
ZILA FERNANDES ORZECOWSKY

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO
ADVOGADO: DANIELA RESENDE PASSABOM

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

DEPARTAMENTO DE INVESTIGAÇÃO
DEPARTAMENTO DE INVESTIGAÇÃO

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: IFP 813575784
FILIAÇÃO: MOACYR BELLOT
NILDA SARDENBERG BELLOT

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

Processo aguardando julgamento.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS SARDENBERG
DIRETOR
DIVISÃO DE ACIDENTES E FOTOS

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

NELSON MOCZYDLOWER - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE:
FILIAÇÃO: ISRAEL ALFRED MOCZYDLOWER
PEREL MOCZYDLOWER

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO
ADVOGADO: HELIO SABOYA

Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS DE SOUZA
DEPUTADO
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVOS

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA

Diretora da Divisão Judiciária

TRIBUNAL MARÍTIMO (TM)

FOLHA DE ANTECEDENTES



O Diretor da Divisão Judiciária, no uso de suas atribuições regimentais e, na forma da lei, C E R T I F I C A e dá fé CONSTAR dos registros das distribuições dos Processos de Acidentes e Fatos da Navegação, o abaixo transcrito sobre:

LUIZ EDUARDO GUIMARAES CARNEIRO - Brasileiro, OUTROS
IDENTIDADE: IFP 1419506
FILIAÇÃO: NELSON CARNEIRO
CELIA MOREIRA GUIMARAES

PROCESSO: 2001/19489

ACIDENTE/FATO: INCENDIO

NAUFRAGIO

MORTE DE PESSOA

OBJETO(S) ACIDENTADO(S):

EMBARCACAÇÃO DE LONGO CURSO - ESTRANGEIRA
PLATAFORMA MOVEL - PETROBRAS XXXVI

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA
DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20 VÍTIMAS: SIM

REVEL.: NÃO

ADVOGADO: EZEQUIEL BALFOUR LEVY

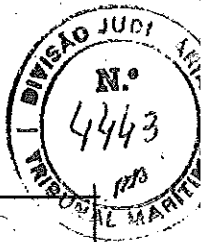
Processo aguardando julgamento.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS DE OLIVEIRA
DECE-1
DIVISÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

Dada e passada por computador
Rio de Janeiro, R.J., aos 14/04/2005.

DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária



CONCLUSÃO

Aos 14 de abril de dois mil e cinco faço estes autos conclusos ao Exm^o(a) Sr^o(a) Juiz^o(a) Relator.

Do que lavrei este termo para constar.

RRB
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

A(o) Exm^o(a) Sr(a) Juiz(a) Revisor(a), com
relatório, após o que, peço dia para o
Julgamento.

Em 24/05/2005
mmf
SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz Relator

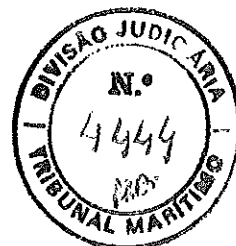
RECEBIMENTO/JUNTADA

Aos 24 / 05 / 05, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator e junto Relator
em 24/05/05.

Do que lavrei este termo para constar.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBIMENTO
DIVISÃO DE REGISTRO



TRIBUNAL MARÍTIMO

PROCESSO Nº 19.489/2001

RELATÓRIO

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 15/03/2001, ocasião em que sofreu explosões sucessivas, provocando avarias, alagamento e a morte de 11 componentes da brigada de incêndio, seguindo-se o abandono da embarcação e alagamento progressivo, causando o naufrágio, com perda total, ocorrido em 20/03/2001.

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 Engenharia de Petróleo Ltda., 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 16/05/2000.

Como descrito no relatório do inquérito da Capitania, a plataforma tinha como partes principais os dois flutuadores submarinos (os chamados "pontoon" 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 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 1.360m, 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 22:21h do dia 14/03/01, 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 raqueteado 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 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, minutos após o primeiro estouro, causando a grande explosão que atingiu os componentes da brigada de incêndio;

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 1a. 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-boreste (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-boreste. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 01:40h do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-boreste. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-bombordo, 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-boreste 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-boreste, 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 17/03 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 16:00h embarcou a equipe da companhia SMIT TAK que assumiu o comando das operações de resgate. No dia 18/03 as condições de mar pioraram impedindo as operações de



mergulho. Às 03:00h do dia 20/03 a plataforma apresentou afundamento acentuado, com aumento da banda, não mais se estabilizando, até o afundamento total, às 11:41h.

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 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 Boreste 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 22/03/2001. 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

4448

futura inspeção, bem como a abertura da escotilha entre o 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-bombordo 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 Meneses, 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.

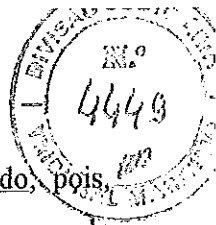
Instaurado o processo, os autos foram remetidos à PEM para se manifestar.

A PEM, com fulcro nos arts. 14 “a” e 15 “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;

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ PAULO FERREIRA DE SOUZA
DELEGADO



- 2) Os operadores de Produção Evanildo Souza Santos e Carlos José Maciel Azeredo, pois, estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis consequências 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 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.

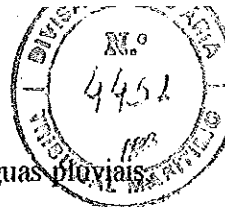
Quanto ao naufrágio, apontou como responsáveis pelas falhas operacionais acontecidas:

- 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 1ª 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.

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.

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 (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.



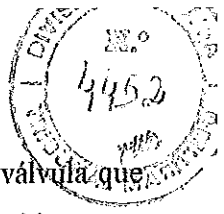
Para se interromper a progressão do alagamento do tanque com o influxo de águas pluviais, identicamente foi raqueteada a rede que o comunicava com o circuito de suspiro atmosférico. Mais de um mês após o isolamento do tanque TDE-BE (pela retirada da bomba) e transcorridos 5 dias do raqueteamento do suspiro (em 09/Mar) no dia 14 de março, cerca das 22:21 horas, 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 plano 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 23:15 horas, 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).

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 sobrepessurização 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 (inúmeros 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 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.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERRAZ LACUSTO
Diretor de Defesa Civil

Antes de o Tribunal se pronunciar sobre o recebimento da representação da PEM, tanta 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.
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.

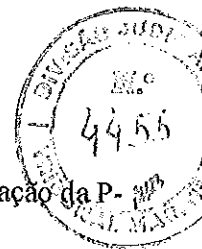
Em Sessão datada de 29/11/01, o Tribunal conheceu os termos da representação ofertada pela PEM, sendo declaradas intenções de voto discrepantes por parte do Juiz-Relator (que receberia a representação nos termos em que se encontrava) e da Juíza-Revisora (que determinava o retorno dos autos à PEM para 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 19/02/02, 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.

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 Engenharia e Petróleo, 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; e
- 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 Engenharia e Petróleo 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 Engenharia e Petróleo 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 Engenharia Ltda, nos termos aduzidos.

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 19/03/02), iniciando-se o procedimento citatório.

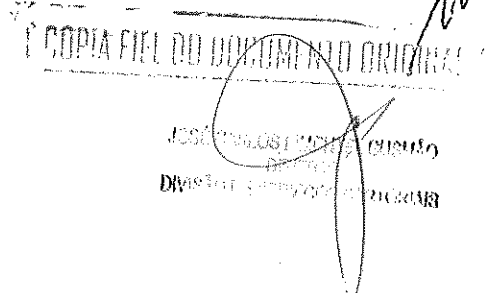
Nesta fase, o Deputado Estadual Eduardo Cosentino da Cunha, Vice-Presidente da CPI da Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, por I. advogado constituído, ofereceu representação privada, com fulcro no art. 15 "e" da Lei nº 2.180/54, reportando-se ao voto vencido da Juíza-Revisora, em face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

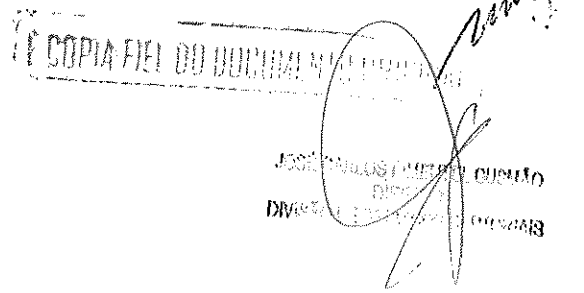
A representação privada foi recebida em parte, por maioria, excluindo do feito: Henídio Queiroz Jorge, chefe da fiscalização na obra de conversão e Phellipe Henri Reichstul, Presidente da empresa quando do acidente, pelas razões sustentadas pelo voto vencedor, que não os incluía como possíveis responsáveis 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 de receber a 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 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 abalroamento, 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.

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 acrescente-se, a própria empresa e a MARÍTIMA) poderão ser responsabilizados por falhas de operação e manutenção (e acrescente-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, 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 Junior 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 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 Exmª Srª Juíza-Revisora, calcado nessas informações, foi vencido, nada de novo sendo trazido para alicerçar os fundamentos das acusações contra os ora representados.

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:

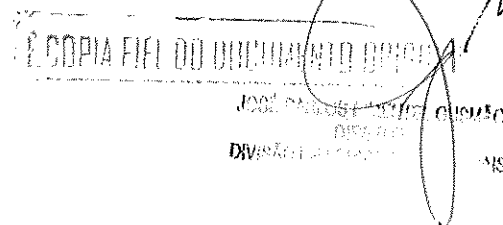
Não receber a representação de parte ofertada, devendo ser desentranhada dos autos e juntada por linha como peça de informação levando em conta:

- 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





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.

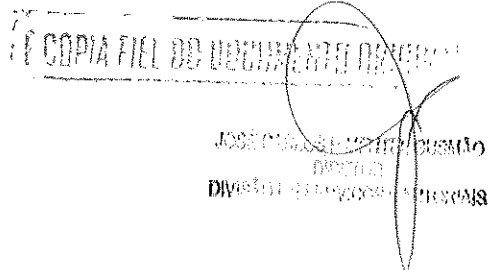
Quanto ao raqueteamento do "Vent", o representado só foi informado desta faina após o acidente, sendo certo que tal detalhe não constava da passagem de serviço, após seu embarque, 14 horas antes do acidente.

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, chegando 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 54 minutos 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:



4463

- 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;
- 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.

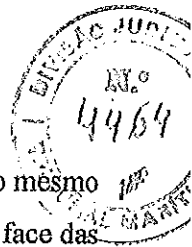
A defesa do SUPROD HÉLIO GALVÃO DE MENESES, pelo mesmo I. advogado, repete as considerações feitas pela defesa descritas anteriormente, com respeito à filosofia do sistema de drenos, a falta de uma análise de perigos (APP) e de operações perigosas (HAZOP) para o sistema, a impropriedade da falta de sua 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.

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

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA OLIVEIRA
DIRETOR DE PRODUÇÃO



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 17 minutos 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.

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 emanção de gases a níveis não toleráveis, havendo histórico de acidentes em fainas similares. Como a exiguidade 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 54 minutos decorridos entre a tentativa de partida remota e a partida local da bomba, como referido nos relatórios da ANP/DPC e Petrobrás; 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, conjecturar 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 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 flutuabilidade, 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 17 minutos; e que o nivelamento da plataforma tornou-se uma medida prioritária, como forma de afastar o pânico dos tripulantes e 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.

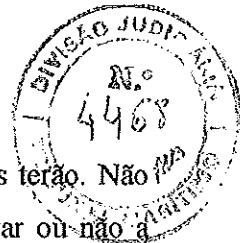
Realça a defesa que a “Spirit of Columbus” arvorava pavilhão italiano, razão pela qual o RINA desempenhava suas atividades estatutárias no interesse do Estado de bandeira, desde a sua construção, com a incumbência de classificar toda a plataforma, como embarcação, e quanto à planta de produção. Sem prejuízos 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 2 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.

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

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 frequência 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,

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE MARIA DE MELLO GOMES
Diretor



em situações de emergência ou manutenção. As únicas opções cabíveis para os TDE seria de Zona 2 ou área não 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 contra os riscos mais comuns (cita a Norma IEC 79-10 da IEC – International Eletro-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.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ MARCOS FERREIRA COSTA
DIRETOR DE REGISTRO E ARQUIVOS



Mesmo uma classificação de áreas perigosas hipoteticamente diferente para os espaços adjacentes ao TDE não seria capaz de evitar, na sequência, 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 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 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.

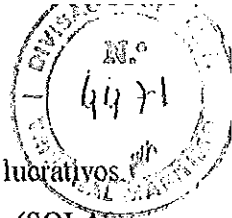
Conclui a defesa enfatizando:

- 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,

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PEREIRA CUNHA
DIRETOR
DIVISÃO DE INVESTIGAÇÃO



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).

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:

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS MACHADO
DIVISÃO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

4472

- 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 acidental 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.

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.

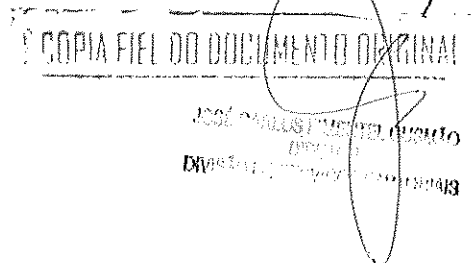
Alega, ainda preliminarmente, que foi acusada pela PEM de ser responsável pelo detalhamento do projeto, pela execução da obra de conversão da plataforma e de uma possível falha diante da inadequada instalação dos TDE no interior das colunas de popa, ligadas à planta de produção.

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

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.



penas os
ciais da

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.

As defesas de GERMAN EFROMOVICH, HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR, ALBERTO JESUS PADILLA LIZONDO e OTONIEL SILVA REIS, pelo mesmo

1ª) de "legitimatio ad processum" (por



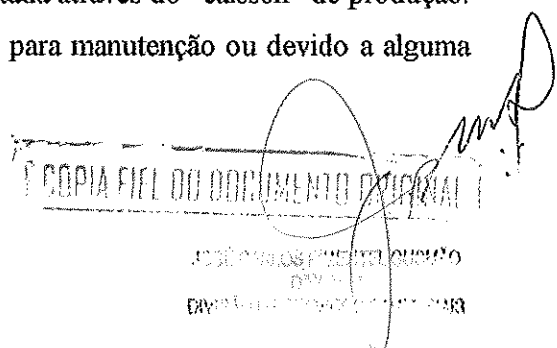
falta de interesse econômico ou moral, ficando claro que o interesse do autor é de natureza política, pois, vencido na CPI da ALERJ, inconformado, quer fazer do Tribunal Marítimo a instância recursal ao seu papel político); 2ª) de inépcia da inicial (pela desobediência do dever de precisar a acusação, 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); 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).

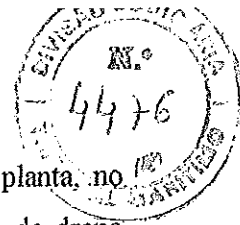
Concluindo quanto às preliminares requereu ao Juiz-Relator, que liminarmente, portanto, sem aguardar o julgamento do feito, considerasse o autor carecedor da ação ou recusasse a sua representação, já que a decisão que aceitou a representação não transitou em julgado e a lei do Tribunal Marítimo não prevê 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 e 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.

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 desidratador" 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 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

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS FERNANDES OLIVEIRA
Diretor Geral do Tribunal Marítimo



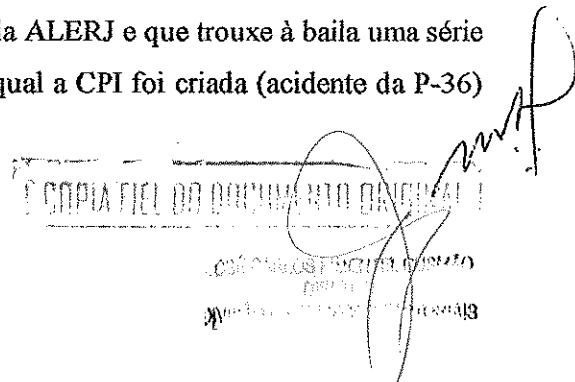
representação privada considerando que os fatos relatados não configuram qualquer ilícito, qualquer violação das normas relacionadas com a utilização de embarcações, tripulações, navegação ou atividades correlatas e não estabeleceu qualquer nexo de causalidade com os lamentáveis incidentes da P-36, não tendo os representados como exercer seu direito de defesa, assegurado pela Constituição.

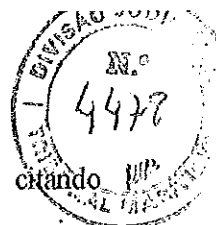
As defesas de ALCEU BARROSO LIMA NETO e de ROBERTO FERNANDES ORZECOWSKY, pelo mesmo I. advogado constituído, de maneira uniforme, argüiram três preliminares: 1ª) a de, que denominou, “coisa julgada” (pois o processo já havia sido instaurado por iniciativa da Procuradoria); 2ª) de “ilegitimatio ad causam 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 – 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, arguindo suspeitas e acusações a torto e a direita, citando pessoas que, ou por se vincularem à 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 de 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 JUNIOR, 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 às fls. 2854, 2882, 2918 e 2949, pelo I. defensor de Hamilton Pinheiro Padilha Junior 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 07/04/2003, 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 ORZENCHOWSKY 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.

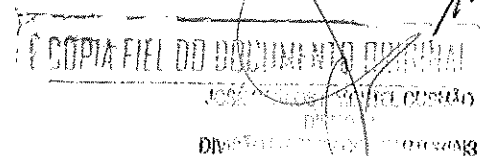
A defesa de AMERICAN BUREAU OF SHIPPING manifestou-se na instrução requerendo a juntada de Relatório Técnico Independente elaborado pelos consultores ATKINS BENHAM INC., o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de CLAUDIO 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 28/08/2001, 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-



4480

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 6 testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de 2 testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de ALBERTO JESUS PADILLA LIZONDO manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de 8 testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

A defesa de GERMAN EFROMOVICH manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de 6 testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

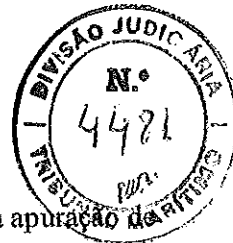
A defesa de MARÍTIMA PETRÓLEO E ENGENHARIA LTDA. manifestou-se na instrução requerendo a oitiva de 8 testemunhas, o que foi deferido pelo Juiz-Relator.

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 P36, 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 naípe 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 3 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 depoimentos até aquela data, onde restou sobejamente demonstrado que a instrução foi prejudicada e cerceada.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FERREIRA
Diretor



O Juiz-Relator despachou (irrecorrido) o seguinte:

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

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

3) Indefiro o requerido quanto a repetição de, pelo menos, os últimos dois depoimentos até a presente data (12/11/2003), tendo em vista que o I. Advogado teve o tempo que quis para formular suas perguntas e se teve alguma pergunta indeferida, foi por não fazê-la de 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 3 testemunhas, a saber, o comandante, o imediato e o chefe de máquinas, da P36, 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 3 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.

Assim, em resumo, foram arroladas pelas defesas dos diversos representados 46 testemunhas, das quais houve 18 desistências, sendo ouvidos, deste modo 6 informantes do juízo e 22 testemunhas.

Segue abaixo o resumo dos depoimentos dos 6 informantes do juízo.

Em seu depoimento, German Efromovich, engenheiro Presidente da MARÍTIMA, declarou que a PETROMECC 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 PETROMECC, 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 PETROMECC; 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 PETROMECC; 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 sequência de erros que culminaram com o afundamento; que conheceu o Nelson Moczydlower no departamento de engenharia da PETROBRAS, sendo que foi

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



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 sobre compromisso tendo negociado o refinanciamento com o diversos banco 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 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 e 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 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

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

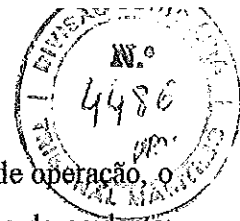
COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
DIRETORIA DE ATIVIDADES DE PRODUÇÃO



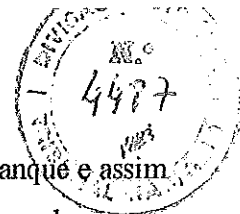
“HAZOP”, quis dizer que a análise de risco do processo com base em regras determinadas é o que determina se área será classificada ou não a risco; que a certificação da planta de processos independe se foi feito HAZOP ou não; que a boa prática de engenharia recomenda que plantas de processos que trabalhem 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 eram 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 as 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; que nesta reunião o SUPRO 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

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS MATEUS CUNHA
DIVISÃO DE REGISTROS CIVIS



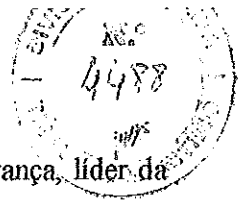
juntado nos autos e que é do seu conhecimento pode afirmar que o fato de um erro de operação, o raqueteamento do "vent" do TDE de BE, não ser o único fator preponderante na causa do acidente; que os estudos conduzidos pelo depoente usando o depoimento do operador da sala de controle Maciel, segundo o 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 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 sequencial nº 397 (fls. 1998) e o desenho do TDE é de numero sequencial 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



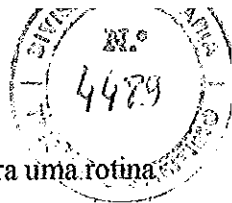
baixa e um segundo "vent" para a atmosfera o que não permitiria a pressurização do tanque e assim não teria ocorrido a explosão do tanque; que se tivessem classificado a coluna de acordo com a filosofia do sistema de drenagem (fls. 2058) onde exige confirmar a existência de área classificada na ocasião 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 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 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

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA CUNHA
DIRETOR DE SEGURANÇA



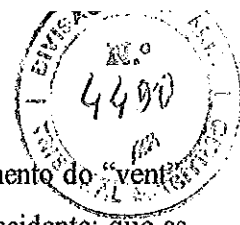
em um acidente com possibilidade de presença de gás, desde que o técnico de segurança, líder da brigada, dispusesse de todas essas informações consideraria temerária o ingresso no local; que caso não tenha recebido todas as informações ele se pautaria no conhecimento anterior sabendo que era uma área 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 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 considera que tenha havido falta de treinamento do pessoal envolvido na faina, principalmente em relação às situações apontadas pela Douta Procuradoria tais como, o fato de não se haver desfeita a operação de válvulas que alinhava 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 10 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 Douta 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 classifica 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 específica, o COPLAT interino anterior que estava sendo rendido desembarcou no mesmo voo em que o depoente chegou a bordo, portanto não havendo passagem pessoal, apenas por escrito; que na passagem por escrito não havia

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE MELLO
DEPUTADO
BRASIL



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.

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 P36, 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 P36 era o engenheiro Otoniel 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 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 Effromovich 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 (PETROMEC), 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.

Em seu depoimento, Hamylton Pinheiro Padilha Junior, 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 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, Helio 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 P36 é diferente do sistema de drenagem das demais plataformas tendo em vista que a P36 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 fluídos 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 fluídos por operações manuais ou automáticas; que o TDE também recebe fluídos automaticamente na situação de excesso de fluído 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 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 fluviais 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 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.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



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 4 meses em Campos/Macaé, curso geral sobre a operação da planta como um todo, sendo que o curso específico para sala de controle foi feito em Macaé durante 3 dias; que 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; 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 "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 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

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
PROCESSO Nº 10000000000000000000
DIAGRAMA Nº 10000000000000000000

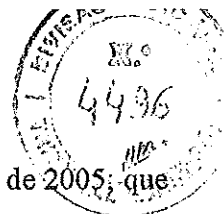


operador Evanildo, conhecido pelo apelido Tropical; e que não pode precisar se foi cometida falha na sala de controle interligando a planta ao TDE de BE, mas é fato que esse sistema de drenagem é interligado a planta de processos podendo haver presença de hidrocarbonetos.

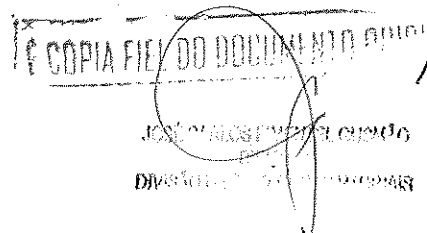
Em seu depoimento, Sebastião Francisco de Souza Filho, técnico de operação, declarou que na época do acidente da P36 era Supervisor de Produção (SUPROD); que o Engenheiro Paulo Viana ao embarcar na Plataforma fez uma reunião em que participou o depoente sobre a situação operacional da Plataforma; que 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 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

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ MARIA DE SOUZA FILHO
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES



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 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 consequências 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 consequências 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 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 4 vezes, que era bem maior do que 1,25 vezes conforme diz a regra; que a válvula V-535 mostrada ao depoente no desenho de fls. 2056 é a válvula de admissão ao TDE, que é uma válvula do tipo retenção com operação manual, estando indicado no desenho as letras L.O., que significam "locked open" (travado aberta); 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 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 trabalhos entrega ao operador, o RINA nada tem haver com o comissionamento; que não considera normal a entrada de águas pluviais pelo "vent" do

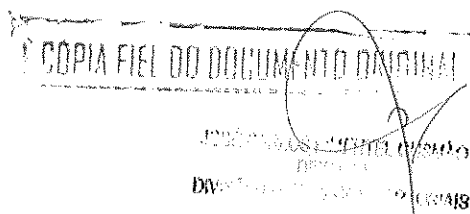
É COPIA FIEL DO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS FURTADO
DIRETOR DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO



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 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 modificação na classificação da unidade ao transformar "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 consequência 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 consequente da primeira explosão mecânica alcançou várias amplas áreas da plataforma, em particular a passagem do gás através dos dutos de ventilação que conduziram o gás para áreas muitos difíceis de prever ou imaginar qual seria o ponto de ignição da explosão, infelizmente a plataforma afundou e não foi possível examinar os destroços e identificar a área onde a explosão ocorreu; 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 desse compartimentos perderam a estanqueidade devido à explosão catastrófica, a água penetrou até a parte inferior vindo a determinar a perda de estabilidade da plataforma, pelas considerações do RINA esses compartimentos não estavam





estanques; e que considerando que as análises dos acidentes marítimos são normalmente apresentados 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 atmosférico; e que era obrigação contratual seguir a filosofia das especificações técnicas; 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 P36 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",

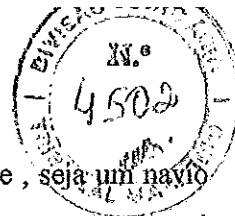
COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVAMENTO
N.º 4500



por não ser sua atribuição fazê-lo; que não presenciou o Sr Sebastião ter avisado ao COPLAT sobre o referido raquetamento 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 P36 foi concebida 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 P36 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 P36, 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 P36 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 P36, 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 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 indústria 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



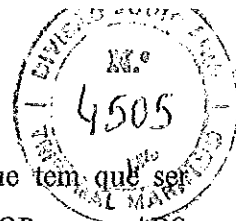
classificação começa com a aprovação, dos desenhos e dos planos daquela unidade, seja um navio ou uma plataforma; que a SC aprova os desenhos e o vistoriador da SC verifica se a construção está de acordo com aqueles desenhos, acompanha os testes e verifica se tudo está de acordo com as regras da SC; 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 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 porque estes equipamentos estariam isolados da parte da planta que estavam em operação; que o propósito da classificação da área de riscos é poder definir o tipo de equipamento elétrico que deve ser instalado em cada classe de área perigosa; que o projetista determina a classe da área perigosa com base no tipo de gás ou mistura levando em consideração a compartimentação a ventilação e a probabilidade da presença de gás e etc., tudo de acordo com um padrão internacionalmente reconhecido, tais como IEC, API, Modu Code; que o ABS recebeu os planos da P-36 do projetista, relativo às áreas perigosas da planta de processos, verificou os desenhos e aprovou; que a classificação das áreas de riscos contempla as condições normais da planta de processos, não contempla as situações catastróficas; que a situação ocorrida no acidente da P-36 se enquadra como situação catastrófica; 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 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 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 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 sequência 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 Doutra 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, 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; 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.

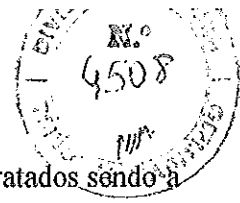
Em seu depoimento, José Antonio Henriques da Costa, operador de petróleo, declarou que, após a primeira explosão, o Sr. Cláudio Marinho chegou na sala de controle e questionou o operador do horário sobre embarcações, questionou supervisores de outras áreas (facilidades de produção) se havia outro tipo 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/boreste 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 a 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 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/bombordo 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 salvatagem 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; 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 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; 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 projeto 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 "changer order" que envolvesse alterações técnicas referente a "P-36", sendo que todas as alterações 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 "PETROMECC"; que a PETROBRAS afretava a plataforma através da BRASOIL e que a PETROMECC 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 tanque de drenagem de emergência (TDE) nas colunas de popa, boreste e bombordo 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 PETROMECC daí seguia para PETROBRAS; 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

Em seu depoimento, Jordan Chachamovitz, engenheiro de produção, declarou que trabalhava junto a PETROMECC como coordenador de planejamento e custos, sendo funcionário da MARÍTIMA cedido a PETROMECC, 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 PETROMECC, 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 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 PETROMECC tendo em vista a magnitude das modificações; que tem conhecimento de comunicações entre a BRASOIL e a PETROMECC, sendo que o atraso nas aprovações causavam atrasos na entrada de recursos

4509

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; 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 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 é 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

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Handwritten signature]



operada; e que a tentativa de estabilização teve objetivo de salvar vidas e não salvar a estrutura da plataforma.

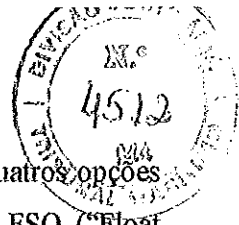
Em seu depoimento, Cid Valério, engenheiro, declarou que era o representante da PETROBRAS da operação da unidade P-36 em Londres, tendo se deslocado nesta data para Quebec, permanecendo na mesma função até a saída da plataforma de Quebec; que o papel principal do depoente foi servir como assessor para 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 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 a 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 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/bombordo; que nas fls. 3136 e 3137 Process significa

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBUEMOS
DIV. DE PROCESSAMENTO DE DOCUMENTOS
10/05/2011



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 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



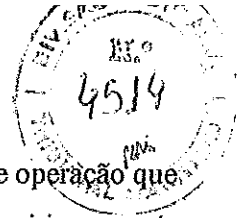
fls. 3137 foi selecionada a aquela que usou os tanques da coluna de popa e que as quatro opções eram, conforme observado pelo depoente em fls. 3137, enviar diretamente para o FSO ("Float Storage Offloading"), mandar para os tanques das colunas de popa, instalar um novo vaso de drenagem grande o suficiente 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 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.

EX-100
N.º
4513
P/M

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

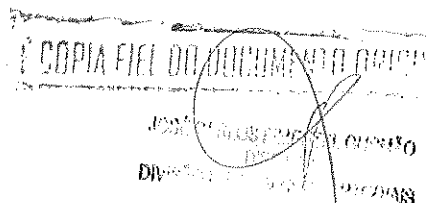
informar se o HAZOP abrangeu todo o projeto; que desconhece qualquer participação do engenheiro Nelson Moczydlower no empreendimento da P-36; e que participou da entrega final da P-36 no Brasil e que as partes contratantes eram a BRASOIL e a PETROMEC.

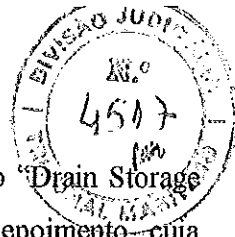
Em seu depoimento, Domingos D'Arco, engenheiro mecânico, declarou que durante o empreendimento da P-36 o depoente era consultor da PETROMEC, sem vínculo empregatício estando diretamente subordinado ao engenheiro Otoniel Reis; que o depoente não participou de nenhuma deliberação que envolvesse os tanques 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 toda as documentações produzidas pela AMEC/NOBLE DENTON tinham como base à especificação técnica e desenhos 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 1 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 1 ano, de abril de 97 a final de maio de 98, tendo desempenhado a função de "Pushman", com a finalidade de dialogar com os técnicos para que o projeto não se atrasasse, mantendo os prazos; que o depoente participava de reuniões semanais com a ABS e a RINA nessas reuniões eram tratadas as exigências de projeto feitas pelas certificadoras, as exigências eram repassadas para AMEC sendo que o depoente cobrava da AMEC o seu cumprimento; que a BRASOIL tinha um grupo de técnicos cada um em uma determinada área, estes técnicos recebiam as informações da AMEC, 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 "Technical 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 documento TQF poderia ser gerado tanto pela Petrobrás 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 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 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, supõem o depoente, tenha havido contato com alguma fonte elétrica, tipo interruptor de luz ou a própria lâmpada que por estar numa área que não é a prova de explosão deu causa a segunda explosão; e que uma linha flangeada ou raqueteada não dá passagem para o gás.

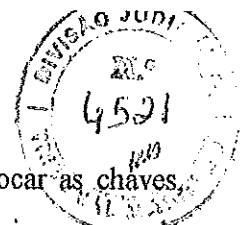
Em seu depoimento, Aglairtom Pereira de Melo, engenheiro químico, declarou que o depoente trabalha no CENPES (Centro de Pesquisas da PETROBRAS) na gerência de engenharia básica e é engenheiro de processos, funcionário da PETROBRAS; que a PETROBRAS ao adquirir a P-36 enviou conjunto de documentos que 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 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

4520

eram suficientes para este tipo de plataforma; que um ponto que pode haver entupimento no "vent" é na região do abafador de chamas; que desconhece qualquer outro ponto que possa haver entupimento do "vent"; que analisando o diagrama de fls. 2056 não é possível identificar nenhum sensor de pressão ligado a linha do "vent"; que se houvesse um sensor diferencial de pressão no "vent", próximo ao abafador de chamas, poderia ser detectada a variação da pressão; que uma vez detectada o aumento da pressão próximo ao abafador de chamas deve ser feita a sua limpeza; que se as premissas em que se baseou para fazer o cálculo da abertura da válvula para atingir a pressão de ruptura do tanque fossem diferentes, levaria a resultados diferentes; que se admissão do tanque fosse flangeada a vazão para o interior do tanque seria nenhuma; que o depoente 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 10bar; que para ter uma pressão de 10 bar em uma coluna de água ela teria que ter 100m 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 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



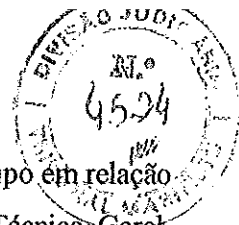
só possuíam bombas para esgotamento o projetista não deve ter pensado em colocar as chaves, PSHH e LSHH, que não seriam necessárias, entretanto na opinião do depoente, deveria ser pensado numa situação anormal; que as situações anormais seriam por exemplo uma abertura indevida da válvula de admissão 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 30m³; que para a P-36 o volume necessário para drenagem era de 30m³ segundo cálculos do depoente; que não sabe informar porque tendo informado que eram necessários 30m³ porque foram utilizados dois tanques de 450m³ cada um; que existiam duas possibilidades de esgotamento do TDE, um para o outro ou para antes da bateria de pré-aquecimento da produção (HEADER); que olhando o documento de fls. 2056, existe mais uma alternativa para o "CAISSON"; que não examinou o manual de operação de processos; que é normal o esgotamento do TDE para a planta de processos; que 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

mo um vaso de
idade de estuda

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

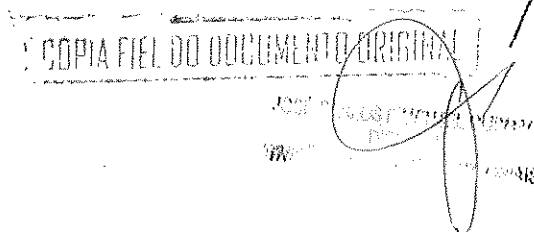
4523

utras
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 1 atmosfera.

Quanto 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 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 bombordo, iniciada na noite de 14/03/2001, 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 boreste) 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 boreste, a pressurização contínua deste tanque levou ao seu rompimento mecânico cerca de 2 horas 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 11 pessoas da brigada de incêndio; que o alagamento da coluna decorreu do colapso mecânico do TDE de popa boreste, 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; 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 boreste 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 consequência do raqueteamento da canalização de admissão da bomba de esgoto do tanque de boreste, do raqueteamento do suspiro deste tanque, da ligação com o "header" de produção e da ligação da bomba de esgoto do tanque de bombordo por quase uma hora; que, em consequência dessas diversas manobras sucessivas, houve a entrada da mistura contendo água, hidrocarbonetos e gases no tanque de boreste, 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 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 boreste 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 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 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 boreste – consubstanciada na retirada de bordo da bomba do TDE de boreste para reparos, tendo sido registrada a suspeita de avarias na caixa de engrenagem da bomba em 31/012001, só foi retirada para reparo em 10 para 11/02/2001, 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 25/11/2000 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, quicá a bordo, que pudesse ser instalada em substituição a uma bomba inoperante e essencial para o sistema de drenagem de emergência da P-36.

452P

3. A linha de suspiro atmosférico do TDE de popa boreste foi vedada com flange cego, para evitar o ingresso de água em seu interior – A água era proveniente do vaso de 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 boreste a ré foi feito durante o período de embarque anterior do depoente, de 29/01/2001 a 12/02/2001 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 bombordo 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 boreste 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 bombordo – Esta operação começou às 22:11 horas do dia 14/03/2001, tendo a seguinte seqüência de ações: verificação do fechamento da válvula de admissão do tanque de boreste, abertura da válvula na linha do manifolde de produção para alinhamento do tanque de bombordo com este equipamento e acionamento da bomba de esgotamento do tanque de bombordo. De acordo com as fartas provas dos autos, houve dificuldades operacionais para dar 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 boreste, 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

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
DIVISÃO DE SERVIÇOS GASTROFARMACIAIS

4529

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 boreste, 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 boreste.
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 PETROBRÁS, AGLAIRTON PEREIRA DE MELO.

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,

4530

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 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 as defesas dos representados PAULO ROBERTO VIANA (Fls.1.969) e HÉLIO GALVÃO DE MENEZES (Fls.1.936), 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

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVAMENTO



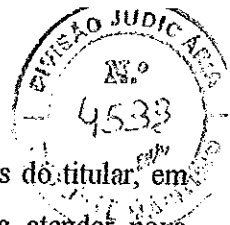
responsabilizam a PETROBRAS, a MARÍTIMA e as Sociedades Classificadoras, alegando erro na alteração do projeto da P-36, tendo em vista que todo o projeto de qualquer sistema de produção de óleo e gás, durante sua fase de concepção, requer análise de segurança do mesmo, inclusive em situações anormais, 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 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 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

4532

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 boreste 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 boreste, efetuado por HELIO 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.

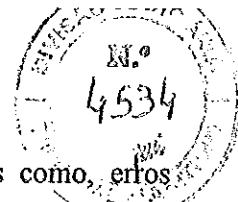
Quanto a tese diferenciada da defesa de PAULO ROBERTO VIANA a PEM alegou, em resumo, que o representado exercia a função de Coordenador da Plataforma (COPLAT) na ocasião do acidente, sendo sua defesa embasada, principalmente, em lançar responsabilidade sobre a PETROBRAS e a MARÍTIMA pelos projetos de 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 as 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 consequências.

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 boreste 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 boreste 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 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 boreste, 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.

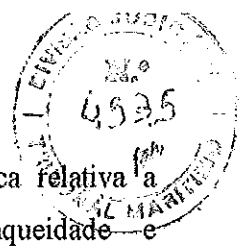
Quanto as defesas dos operadores de produção EVANILDO SOUZA SANTOS e CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, a PEM alegou, em resumo, que tais operadores tinham pleno conhecimento de que eles próprios não obedeciam ao determinado no Manual de Operações da Planta de Processo da Plataforma, eis que estavam armazenando 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 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.

Quanto 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.

Quanto 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 boreste ("pontoon"), tendo declarado, ainda, que alagou o compartimento diametralmente oposto (proa bombordo) 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 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 bombordo, 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 da 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 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 a MARITIMA, 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.

4536

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.
5. No conjunto de desenhos, datados de 07/09/1999, "UNIT P36 PLOT PLAN" que mostram nas colunas de ré os "DRAINS STORAGE TANKS" e recebidos pela PETROMEC, subsidiária da MARÍTIMA, em 14/09/1999, 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 boreste 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".

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

4537

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 bombordo 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 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 boreste, o que não foi realizado, desta forma, a ocorrência de fluxo através da válvula permitiu encher parcialmente o tanque de boreste com a perigosa mistura contendo gás, o que associado ao raqueteamento do suspiro ("vent") atmosférico levou a sobrepressurização e o rompimento do TDE de boreste.

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

4538

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 boreste 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 bombordo, 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 boreste; 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 boreste a ré, que transformou o TDE de um vaso atmosférico em um vaso pressurizado, sendo que a consequência 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 boreste, 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 boreste, 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

4539

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, segundo o operador de facilidades WILLIANS PERCIANO DA SILVA, membro da Brigada de Incêndio, retornou para a coluna popa-boreste, 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 25/11/1999, 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. 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.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

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 P36; 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 completa ignorância do suplicante na P36, 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 ORZECZWSKY, 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 JUNIOR, 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 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

1 - DIVISÃO DE SERVIÇOS
N.º
4541
pic

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 P36 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, 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 P36, 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 P36, 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 P36; 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 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 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 P36 foi causado pela indevida transformação de um tanque atmosférico em um vaso de pressão, mediante o equivocado raqueteamento do suspiro de ventilação sem o indispensável isolamento da rede de admissão do tanque de drenagem de emergência de boreste; 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 boreste 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 P36 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 boreste, 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 alegações finais a Procuradoria Especial da Marinha, em seu pronunciamento de fls.4096/4169, à vista da prova dos autos, reconheceu a inocência da ora peticionante 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 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 bombordo e de boreste, 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

4544

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, assumido solidariamente a obrigação de resultado em relação à segurança e operacionalidade da P36, 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 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 açodamento quanto à entrada em operação

4545

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 vênua, 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 boreste 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 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

4546

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 nexo 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 bombordo, 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 salvar 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, e ainda evitar o pânico e por derradeira intenção viabilizar as tentativas de resgate dos membros da brigada de incêndio; que, quanto a manutenção das bombas "sea water" (bombas de incêndio) a falta das duas bombas em nada contribuiu, uma vez que na plataforma existiam 7 bombas e apenas 2 estavam em manutenção, sobrando 5 bombas e com a explosão, criou-se uma dicotomia, quanto mais se utilizavam as bombas para sugar água do mar, mais estas vazavam dentro da coluna contribuindo para o afundamento; quanto aos "dampers" estanques da ventilação, se a acusação se refere aos 17 minutos entre a primeira e segunda explosão, não havia motivos técnicos para abruptamente fechar os "dampers", já que neste curto hiato temporal estava sendo procedida a análise do que ocorrera e suas causas, mas se a acusação se refere ao momento após a segunda explosão, patente a destruição ocorrida em todo o sistema; que, quanto ao Hazop, a participação do Cid Valério e do Otoniel foi meramente de supervisão, ou seja, verificar se o contrato estava sendo devidamente cumprido conforme as exigências da PETROBRAS, eles não tinham competência para alterar qualquer cláusula contratual; que a realização do Hazop é de responsabilidade exclusiva da AMEC; que quanto ao projeto/ execução da área do TDE a participação da PETROBRAS era de mera consultoria; que quanto à classificação da coluna onde estava localizado o TDE os engenheiros da PETROBRAS foram enviados a Londres com o objetivo de apenas supervisionar o desenvolvimento do projeto, sendo que 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 quanto à relação contratual PETROBRAS/PETROMEC, a PETROMEC era a empresa responsável pelo projeto de conversão da plataforma, a PETROBRAS apenas tomava conhecimento do processo de conversão; que,



quanto ao raqueteamento do "vent" do TDE, ele não era inadequado tendo em vista que o equipamento estava fora de operação; que outro aspecto de suma importância é a análise do acidente pela Justiça Federal no processo em curso na Primeira 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 carregados 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 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

EXCERTE Nº 4548

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 7 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 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

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

DIVISÃO JURÍDICA
18.º
4549

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 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 bombordo 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 PETROBRAS -36.

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.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4550

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 bombordo 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 bombordo 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 bombordo, 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 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 boreste 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 consequência 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 consequência 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 in conteste 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 bombordo, 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 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 exiguidade 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 vislumbra 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, depois desta, é incontroverso que, em razão das inúmeras variáveis envolvidas, não há nada que desaprove as ações determinadas pelo grupo de lastro.

LUIS EDUARDO CARNEIRO, CARLOS EDUARDO SANDENBERG 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 visto 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.

HÉLIO GALVÃO DE MENEZES não manifestou-se em alegações finais.

(é o relatório)


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL CUSATO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



JUNTADA

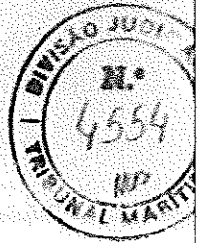
Aos 24 de maio de 2005 em Secretaria junto aos
presentes autos Substituição de que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

lar

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



EXMO SR. DRº JUIZ RELATOR DO PROCESSO 19.489/99 (PLATAFORMA
P-36

Junto-se

Em 24/05/2005

Sergio Cezar Bokel
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

WALTER DE SÁ LEITÃO, nos Autos do processo em epigrafe,
vem requerer a V.Exa, juntada do anexo documento de substabelecimento.

P.Deferimento,

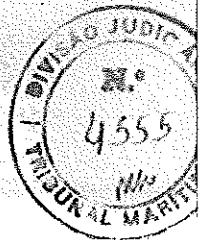
Rio de Janeiro 23 de maio de 2005

Walter de Sá Leitão

Walter de Sá Leitão
Adv.OAB/RJ 15.802

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Pimentel Gusmão
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



SUBESTABELECIMENTO

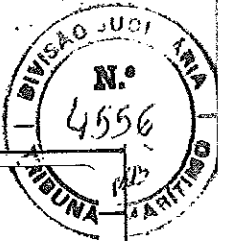
SUBESTABELEÇÃO, com reserva, nas pessoas do Dr. Walter de Sá Leitão, Carlos César Borromeu de Andrade, Cristina Brito Repsold e Thales Resende Rodrigues de Miranda, brasileiros, o 1º solteiro, o 2º e 3º separados judicialmente, o 4º casado, advogados, inscrito na OAB/RJ sob o nº 15.802, 25.044, 69.633 e 82.089, todos com escritório à Av. República do Chile 65/502, os poderes que me foram conferidos, por Paulo Roberto Viana, Carlos José Maciel Azeredo, Cláudio Marinho Machado, Carlos Eduardo Sardenberg Bellot, Luiz Eduardo Guimarães Carneiro, Sebastião Henrique Vilarinho, Ivanildo Souza Santos, Helio Galvão de Menezes, no processo nº 19.489 (Plataforma P-36) que tramita perante o Egrégio Tribunal Marítimo.

Rio de Janeiro, 23 de abril de 2005


Ezequiel Balfour Levy
OAB/RJ 60.574

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



CONCLUSÃO

Aos 31 de maio de dois mil e cinco faço estes autos conclusos ao
Exm^o(^a) Sr^o(^a) Juiz^(a) Revisor.

Do que lavrei este termo para constar.

REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

Testes

Dep 30/06/05

*Conferido Adellu
Juiz Revisor*

G7530-BR-218-1030

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



RECEBIMENTO/REMESSA

Aos 30 de junho de dois mil e cinco, em Secretaria, recebi os presentes autos da Juiz- Revisora e faço remessa dos autos ao Diretor-Geral da Secretaria em 30/06/05.
Do que lavrei este termo para constar.

CMB
Claudia M. B. Carvalho
Assistente

RECEBIMENTO/ CERTIDÃO/REMESSA

Aos 30/06/2005 recebi os presentes autos da Divisão Judiciária e faço-os conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente, que determinou sua inclusão na Pauta do dia 19/07/2005 para o Tribunal julgá-lo, como pedido pelo Juiz-Relator, e, nesta mesma data, sua restituição à Divisão Judiciária. Dou fé.

Manoel Machado
MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

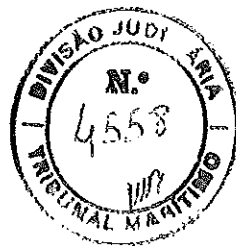
RECEBIMENTO/JUNTADA

Aos 25 de Julho de dois mil e cinco, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Diretor-Geral da Secretaria com o despacho supra e, nesta mesma data, junto Populatu de Apuramento.

Do que lavrei este termo para constar.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

José Carlos Pimentel Gusmão
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

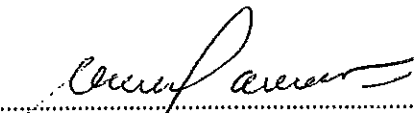


TRIBUNAL MARÍTIMO

N.º 19.489/2001

Em pauta na sessão do dia 19 do corrente.

Em 18 de julho de 2005


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

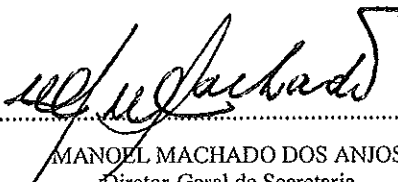
PAPELETA DE APRESENTAÇÃO

Exmo. Sr. Almirante Presidente

Apresento a V. Ex^a o processo referente ao acidente e fato da navegação com a
Plataforma Móvel "P-36", de bandeira italiana, na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de
2001.

Para Julgamento.

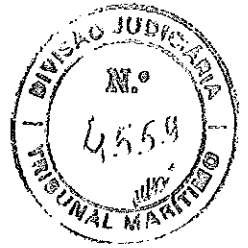
COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

TRIBUNAL MARÍTIMO

V O T O



Processo Nº 19.489/2001

Relator: Sergio Cezar Bokel

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.

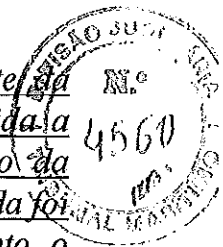
Do alagamento e naufrágio – a causa inicial foi o ingresso de água e óleo na coluna de popa a BE decorrente do rompimento do TDE após a 1ª explosão, começando o alagamento, seguindo-se o acionamento automático do sistema de suprimento de água do mar para combate de incêndio, água que, porém, foi direcionada 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-boreste (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

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO

através da caixa de mar e o ingresso intermitente de água proveniente da bomba de água do mar de serviço de proa-boreste. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 01:40h do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-boreste. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-bombordo, 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-boreste 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-boreste, 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: 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-bombordo, 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 JUNIOR, ALBERTO JESUS PADILLA LIZONDO e OTONIEL SILVA REIS

1ª) de "legitimatio ad processum" – rejeitar

2ª) de inépcia da inicial – rejeitar

3ª) incabível "in limine" – rejeitar;

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

JOEL MENDES RENNÓ, JOSÉ COUTINHO BARBOSA, SEBASTIÃO HENRIQUES VILLARINHO, CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT, LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO

1ª) de falta de interesse processual e de legitimidade – rejeitar

2ª) da inépcia da representação privada – rejeitar;

ALCEU BARROSO LIMA NETO e de ROBERTO FERNANDES ORZECOWSKY

1ª) de “coisa julgada” – rejeitar

2ª) de “ilegitimatio ad causam ativa” – rejeitar

3ª) de inépcia da inicial – rejeitar;

NELSON MOCZYDLOWER da ilegitimidade da representação privada – rejeitar.

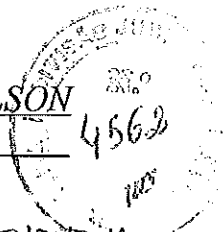
2) quanto à representação Pública: julgar o acidente e fato da navegação previstos no art.14, letra “a” e no art.15, letra “e”, da Lei 2.180/54 como decorrentes de imprudência e negligência de PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. – PETROBRAS e da empresa MARÍTIMA PETRÓLEO E ENGENHARIA LTDA., como negligência de 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 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 (R\$ 11.556,00); 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 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 (R\$ 9.244,80); 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 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 (R\$ 577,80); 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 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 (R\$ 1.155,60). 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.

3) quanto à representação privada: julgar improcedente a representação privada, exculpando GERMAN EFROMOVICH, HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR, 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

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

NETO, ROBERTO FERNANDES ORZECZOWSKY e NELSON
MOCZYDLOWER..

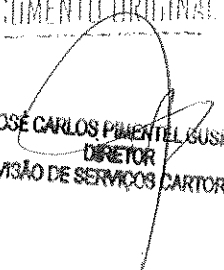


D) medidas preventivas e de segurança: INDEFERIR MEDIDAS PREVENTIVAS
PERMUNDA PELA PEM EM ALEGACÕES FINAIS

E) proposta de recompensa: XXX


SERGIO CEZAR BOKEL
Juiz-Relator

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

JULGAMENTO

Data 19/07/2005

6.137ª Sessão Ordinária

Relator(a) Juiz(a) SERGIO CEZAR BOKEL

Revisor(a) Juiz(a) MARIA CRISTINA DE OLIVEIRA PADILHA

Com Representação de autoria da Procuradoria Especial da Marinha contra Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRAS (Afretadora/Armadora), Adv. Dr. Walter de Sá Leitão e Dr. Ezequiel Balfour Levy, Paulo Roberto Viana (Coordenador da Plataforma), Hélio Galvão de Menezes (Supervisor de Produção da PETROBRAS e Coordenador Interino), Evanildo Souza Santos (Operador de Produção), Carlos José Maciel Azeredo (Operador de Produção) e Cláudio Marinho Machado (Técnico de Estabilidade), Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy, American Bureau of Shipping (ABS) (Sociedade Classificadora), Adv. Dr. Kenneth Ashley Thomas Lattuf Cattley, Registro Italiano Navale (RINA) (Sociedade Classificadora), Adv. Dr. Artur R. Carbone e Empresa Marítima Petróleo e Engenharia Ltda., Adv. Dr. Pedro Calmon Filho,

Assistente da Procuradoria Especial da Marinha - Vanuzia de Souza Oscar, Adv. Dr. João Tancredo, Com Representação de Parte de autoria de Eduardo Cosentino da Cunha, Adv. Dr. Mario Rebello de Oliveira, contra German Efromovich (Diretor Presidente da Marítima), Hamylton Pinheiro Padilha Júnior (Engenheiro da Marítima), Alberto Jesus Padilla Lizondo (Diretor Operacional da Marítima) e Otoniel Silva Reis (Engenheiro da Marítima), Adv. Dr. Pedro Calmon Filho, Joel Mendes Rennó (ex-Presidente da PETROBRAS), José Coutinho Barbosa (Diretor de Produção e Exploração da PETROBRAS) e Sebastião Henriques Villarinho (Diretor da Área de Engenharia da PETROBRAS), Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy, Alceu Barroso Lima Neto (Superintendente de Engenharia da PETROBRAS) e Roberto Fernandes Orzechowsky (Engenheiro), Adv.ª Dr.ª Daniela Resende Passabom, Carlos Eduardo Sardenberg Bellot (Engenheiro), Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy, Nelson Moczydlower (Assistente Técnico da Marítima), Adv. Dr. Hélio Saboya e Luiz Eduardo Guimarães Carneiro (Superintendente de Engenharia da PETROBRAS), Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy.

PEM: Dr.ª GILMA GOULART DE BARROS DE MEDEIROS

Lidos, relatados e discutidos os autos,

Decidiu o Tribunal, por unanimidade:

A) - quanto à natureza e extensão do acidente / 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.

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

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 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-boreste (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-boreste. Quando foi percebida a correlação entre a operação da bomba e o aumento do adernamento da plataforma, por volta de 01:40h do dia 15, o ramal do anel de água salgada foi isolado na coluna popa-boreste. Durante as primeiras horas do alagamento, o grupo de controle de estabilidade da plataforma adicionou lastro na coluna de proa-bombordo, 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-boreste 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-boreste, 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: 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-bombordo, 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"
GERMAN EFROMOVICH, HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR, ALBERTO JESUS PADILLA LIZONDO e OTONIEL SILVA REIS

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE RETORNO DE CARTÓRIAS

1ª) de "legitimatío ad processum" – rejeitar

2ª) de inépcia da inicial – rejeitar

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

2ª) da inépcia da representação privada – rejeitar;

ALCEU BARROSO LIMA NETO e de ROBERTO FERNANDES ORZECOWSKY

1ª) de "coisa julgada" – rejeitar

2ª) de "ilegitimatío ad causam ativa" – rejeitar

3ª) 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 "e", da Lei 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 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 (R\$ 11.556,00); a MARÍTIMA PETRÓLEO E ENGENHARIA LTDA à pena de multa no valor máximo previsto no art.121, VII, § 5º, combinado com o octuplo conforme previsto no art. 124, § 1º e com o máximo previsto no art. 127, § 2º, da Lei 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 (R\$ 9.244,80); 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 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 (R\$ 577,80); 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 2.180/54, com a redação dada pela Lei 8.969/94 (R\$ 1.155,60). 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.

3) quanto à representação privada: julgar improcedente a representação privada, exculpando GERMAN EFROMOVICH, HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR, 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 NETO, ROBERTO FERNANDES ORZECOWSKY e NELSON MOCZYDLOWER..

D) – medidas preventivas e de segurança:

Indeferir Medida Preventiva requerida pela Procuradoria Especial da Marinha em Alegações Finais.

E) – proposta de recompensa: XXX

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

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

CERTIDÃO



CERTIFICO que na Sessão nº 06137, de 18/10/05, presentes os Juizes Waldemar Nicolau Caneillas Júnior (Presidente), Nascimento Gonçalves (Vice-Presidente), Maria Cristina Padilha, Marcelo David Gonçalves, Everaldo Torres, Sergio Cezar Bokel e Fernando Alves Ladeiras, o Tribunal julgou este processo por unanimidade, na forma de Papeleta de apresentação e voto.

Vencido: _____, Procurador: DRA. CRISTINA

Ausente: _____

O referido é verdade e dou fé, Rio de Janeiro.

Aos 25 de julho de 2005.

JUNTADA

Aos 26 de julho de 2005 em Secretaria junto aos presentes autos Petição do DR. Ezequiel P. Levy. que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

10/05

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Egrégio Tribunal Marítimo
Exmo. Sr. Dr. Juiz Relator César Bokel



Junta - R
Em 26/07/81
[Signature]
Sergio Cezar Bokel
Juiz - Relator

Referência: **Processo 19489/01 (Plataforma P-36)**

José Mendes Rennó, José Coutinho Barbosa, Henriques Villarinho, Carlos Eduardo Sardenberg Bellot e Luiz Eduardo Guimarães Carneiro, nos autos da representação em epígrafe vêm, mui respeitosamente, requerer a V.Exa. a juntada do instrumento de substabelecimento em anexos para que surta os efeitos legais.

[Signature]
Ezequiel Balfour Levy
OAB/RJ 60574

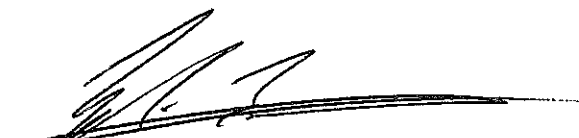
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



SUBSTABELECIMENTO

SUBSTABELEÇO, com reserva de iguais poderes para mim, ao advogado ÉSIO COSTA JUNIOR, brasileiro, solteiro, advogado inscrito na OAB/RJ sob o no. 59121 e no CPF/MF sob o no. 85398993704, com escritório à Av. Chile 65/ 502 – RJ os poderes que me foram conferidos por José Mendes Rennó, José Coutinho Barbosa, Henriques Villarinho, Carlos Eduardo Sardenberg Bellot e Luiz Eduardo Guimarães Carneiro no processo no. 19.489/01 (Plataforma P-36) que tramita perante o Egrégio Tribunal Marítimo, para que surta seus regulares efeitos.

Rio de Janeiro, 20 de julho de 2005


Ezequiel Balfour Levy
OAB/RJ 60.574

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

4563
JULHO 2005

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data encaminho os presentes autos ao Setor de

digitais.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 08 de agosto de 2005.

DES

RECEBIMENTO/CONCLUSÃO

Aos 15 / 08 / 05, em Secretaria, recebi os presentes autos do setor

de digitais

e os faço conclusos Exm^a (a) Juiz(a)

Relator

em 16 / 08 / 05.

Do que lavrei este termo para constar.

RECEBIMENTO

Aos 18 / 08 / 05, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz

Relator

Do que lavrei este termo para constar.

DES

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data encaminho os presentes autos ao Setor de

digitais.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 22 de agosto de 2005.

DES

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

RECEBIMENTO

Aos 24 / 08 / 05, em Secretaria, recebi os presentes autos do setor

de digitais

Do que lavrei este termo para constar.

DES



CERTIDÃO

Certifico que nesta data foi encerrado o volume do processo nº 19.489/2001 com sua fls. partir do nº 4570 dos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 14 de agosto de 2005.

per

102/11/11/11

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS