



TRIBUNAL MARÍTIMO

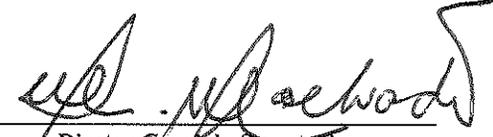
PROCESSO N: 19489/2001
 JUIZ(A) RELATOR(A): SERGIO CEZAR BOKEL
 JUIZ(A) REVISOR(A): MARIA CRISTINA DE O. PADILHA
 EMBARCAÇÃO(ÕES): PETROBRAS XXXVI
 DATA DO ACIDENTE: 15/03/2001 HORA: 00:20
 LOCAL DO ACIDENTE: BACIA DE CAMPOS / CAMPOS - RJ
 NUP: 61229.002062/2010-56

DRA. GILMA GOULART DE BARROS DE MEDEIROS

Procurador: _____
 Assistente do Juiz: PAULO CESAR DO NASCIMENTO
Assistente
 Representado: _____
 Advogado: _____
 Representado: _____
 Advogado: _____
 Representado: _____
 Advogado: _____
 Representado: _____
 Advogado: _____

DISTRIBUIÇÃO

Aos 09 de agosto de dois mil e um.
 na Secretaria do Tribunal Marítimo foi Distribuído por Processamento Eletrônico de dados os presentes autos.
 Do que fiz este termo.


 Diretor Geral da Secretaria
 MANOEL MACHADO DOS ANJOS
 Diretor Geral da Secretaria

ANEXO (S)

REPRESENTADOS:

Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS (Afretadora/Armadora)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

Paulo Roberto Viana (Coordenador da Plataforma)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

Hélio Galvão de Menezes (Supervisor de Produção da PETROBRAS e Coordenador Interino)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

Evanildo Souza Santos (Operador de Produção)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

Carlos José Maciel Azeredo (Operador de Produção)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

Cláudio Marinho Machado (Técnico de Estabilidade)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

American Bureau of Shipping (ABS)(Soc. Classificadora)
Adv. Dr. Kenneth Ashley Thomas Lattuf Cattley

Registro Italiano Navale (RINA) (Soc. Classificadora)
Adv. Artur R. Carbone

Empresa Marítima Petróleo Engenharia Ltda.
Adv. Dr. Pedro Calmon Filho

ASSISTENTE DA PEM : Vanuzia de Souza Oscar
Adv. Dr. João Tancredo

REPRESENTAÇÃO DE PARTE:

AUTOR: Eduardo Cosentino da Cunha
Adv. Dr. Mario Rebello de Oliveira

REPRESENTADOS:

German Efromovich (Diretor Presidente da Marítima)
Adv. Dr. Pedro Calmon Filho

Hamylton Pinheiro Padilha Júnior (Engenheiro da Marítima)
Adv. Dr. Pedro Calmon Filho

Alberto Jesus Padilha Lisondo(Diretor Operacional da Marítima)
Adv. Dr. Pedro Calmon Filho

Otoniel Silva Reis (Engenheiro da Marítima)
Adv. Dr. Pedro Calmon Filho

Joel Mendes Rennó (ex-Presidente da PETROBRAS)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

José Coutinho Barbosa (Diretor de Produção e Exploração da PETROBRAS)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

Sebastião Henriques Villarinho(Dir.Área Eng.PETROBRAS)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

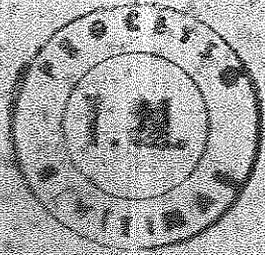
Alceu Barroso Lima Neto (Superintendente de Engenharia da PETROBRAS)
Advª Drª Daniela Resende Passabom

Roberto Fernandes Orzechowsky (Engenheiro)
Advª Drª Daniela Resende Passabom

Carlos Eduardo Sardenberg Bellot (Engenheiro)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy

Nelson Moczydlower (Assistente Técnico da Marítima)
Adv. Dr. Hélio Saboya

Luiz Eduardo Guimarães Carneiro (Superintendente de Engenharia da PETROBRAS)
Adv. Dr. Ezequiel Balfour Levy



VOL. 1

2001

TRIBUNAL MARÍTIMO

PROCESSO N. 19489/2001

JULGADO RELATOR(A): CARLOS FERNANDO M PAMPLONA
JULGADO REVISOR(A): MARIA CRISTINA DE O. PADILHA
EMPRESA(S): PETROBRAS XXXVI
DATA DO ACIDENTE : 15/03/2001 HORA: 00:20
LOCAL DO ACIDENTE : BACIA DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

AUTUAÇÃO

de 01/03/2001 de 2001

... os presentes autos.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÍARIAS

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

[Handwritten Signature]
Diretor - Geral da Secretaria

ESPECIAL



MARINHA DO BRASIL



WS/AB/06

CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO

Nº 724

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 08 de agosto de 2001.

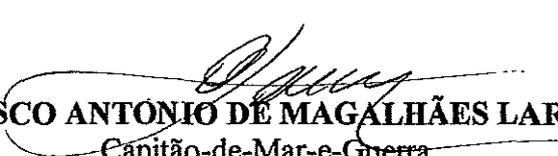
Do: Capitão dos Portos
Ao: Exmº Sr. Presidente do Tribunal Marítimo

Assunto: Remessa de Autos de Inquérito

Referências: a) Artigo 39 da Lei nº 2.180/54;
b) Portaria nº 009/00 da DPC; e
c) Msg. P-151132Z/MAR/01, de DLMCAE ao SALVAMAR SUESTE.

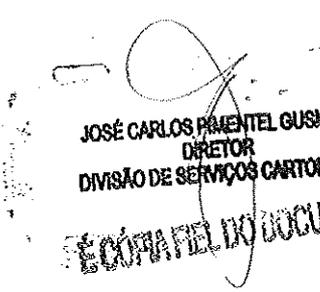
Anexo: Autos de Inquérito Administrativo nº 009/01.

1. Transmito a V. Exª o Inquérito anexo, relativo a explosão, seguida de incêndio e naufrágio, com vítimas fatais, da Plataforma PETROBRAS XXXVI, de acordo com o contido no documento em referência a.

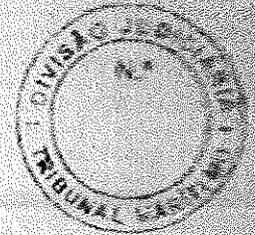

FRANCISCO ANTONIO DE MAGALHÃES LARANJEIRA

Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

Cópias:
DPC c/cópia do Relatório e Perícia
DelMacaé s/anexo
Arquivo s/anexo


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

ESPECIAL



AUTUAÇÃO

Aos dezesseis dias de março de dois mil e um nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, autuo a Portaria número 17/2001 do Sr. Capitão dos Portos, documentos anexos e os que forem acrescentando. Do que lavrei este termo para constar. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, o escrevi e assino.

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

INSTITUTO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA

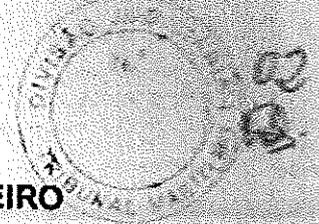
Jose Carlos Frenkel Gusmão
JOSE CARLOS FRENTEL GUSMÃO
DIRETOR
EMPRESA DE SERVIÇOS CARTOGRAFIS

INSTITUTO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO



PORTARIA Nº 17 DE 16 DE MARÇO DE 2001

O CAPITÃO DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO no uso das atribuições conferidas pelo artigo 33 da Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, combinado com o artigo 33 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário.

Considerando o que consta na MSG P-151132Z/MAR/01, da DelMacaé para Salvarmar Sueste, datada de 15 de março de 2001,

RESOLVE:

Art. 1º Instaurar Inquérito e delegar competência ao Capitão-de-Fragata **ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR**, para instrução do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio ocorrido a bordo da Plataforma PETROBRÁS (P-36), no dia quinze de março de dois mil e um, cerca de 00:20 horas, na Baía de Campos, RJ, devendo ser tomadas todas as providências que se fizerem necessárias para que fiquem devidamente esclarecidas as causas e responsabilidades por esse acidente.

Art. 2º Designar o SO-ES 79.1068.38 **WALTER SOARES DA SILVA** para funcionar como Escrivão, o qual deverá autuar a presente Portaria e tudo mais pertinente ao mesmo Inquérito.

Art. 3º Designar o Capitão-de-Fragata (RRM) **HÉLIO CRISÓSTOMO DA SILVA**, o Engenheiro Naval **DANTE ALOYSIO DE CARVALHO JÚNIOR** e o SO-MS-SI 77.1005.31 **LUIZ FERNANDO DE AZEVEDO SOARES**, para funcionarem como Peritos.

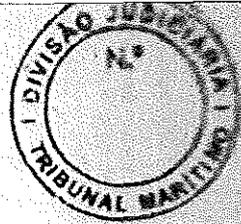
Art. 4º Esta Portaria entra em vigor a partir da presente data.

FRANCISCO ANTÔNIO DE MAGALHÃES LARANJEIRA
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

Distribuição:
DPC
SDM (Arq. MB)
DelMacaé
Internas (3)

JOSÉ CARLOS GONÇALVES GUIMARÃES
DIVISÃO DE SERVIÇOS GERAIS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

CONCLUSÃO



Aos dezesseis dias de março de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, faço estes autos conclusos ao Sr. Encarregado do Inquérito. Do que lavrei este termo, para constar.

JOSÉ CARLOS FIDELTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

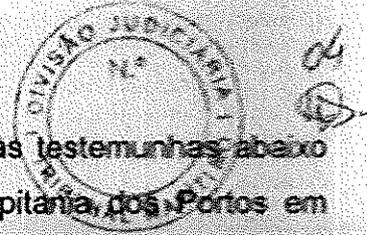
EXISTE PELA DO DECLARANTE ORIGINAL

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

DESPACHO



Designo os dias e horários especificados sobre os nomes das testemunhas abaixo relacionadas, para inquirição das mesmas, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, as quais deverão ser notificadas.

DIA 28/03/01 – ÀS 08:00 HORAS

PAULO ROBERTO VIANA
SEBASTIÃO FRANCISCO DE SOUZA FILHO
JUAREZ OLIVEIRA DE VASCONCELOS
CLÁUDIO MARINHO MACHADO
EUVALDO GUIMARÃES MANGUEIRA
RILDO ANCHIETA ALEXANDRE

DIA 28/03/01 – ÀS 13:00 HORAS

RODOLFO COLLIA
JOSÉ ANTÔNIO H. DA COSTA
GIAMMARINO ANTONELLO
ROBERTO MATOS SANTOS
MARCOS SOARES FERNANDES
EVANILDO SOUZA SANTOS
EDUARDO R. DA COSTA

DIA 29/03/01 – ÀS 08:00 HORAS

MILTON DOS SANTOS SILVA
CLÁUDIA CRISTINA M. FERNANDES
ALUIZIO DA SILVEIRA
JOSÉ CARDOSO SOBRAL
MANOEL SÉRGIO FILADELFO LEÔNICIO
CELSO ANDRADE DA SILVA

DIA 29/03/01 – ÀS 13:00 HORAS

CARLOS ALBERTO SAMPAIO
WILLIAMS PERCIANO DA SILVA
VALDECIR CHAPETTA
LINDEBERTO P. DA SILVA
CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO
MARCOS ANTÔNIO S. MENEZES
ARTUR CÉSAR HECHT

DIA 30/03/01 – ÀS 08:00 HORAS

MARCO ANTÔNIO CAHU LAURIA
PEDRO BARUSCO FILHO

Em 17 de março de 2001.


ADOLFO BARROS DA SILVA JÚNIOR
Capitão-de-Fragata

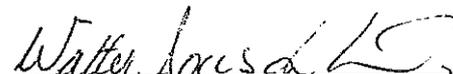
Encarregado do Inquérito



JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

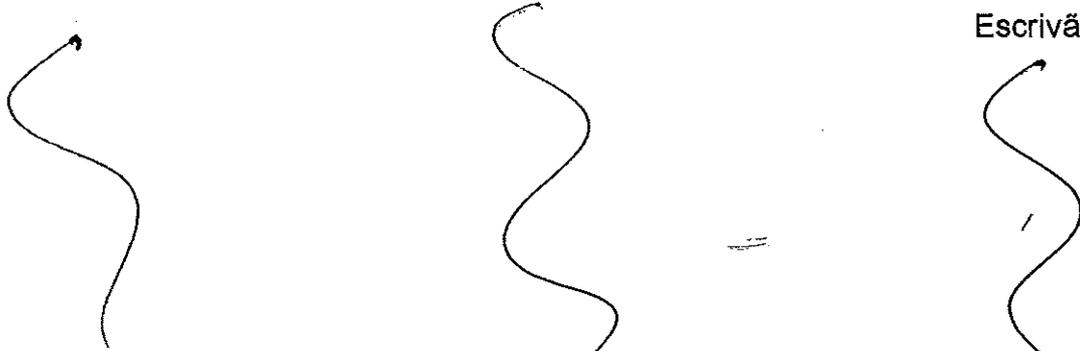
CERTIDÃO

Certifico que foram expedidas as notificações na forma ordenada e cujas cópias adiante junto.

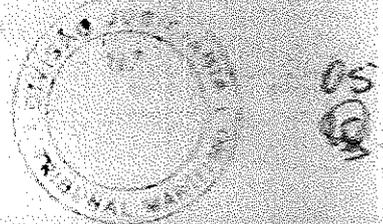

WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão



JUNTADA



Aos dezessete dias de março de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, junto aos presentes autos, às cópias das notificações, fls 06 a 43, que adiante seguem.

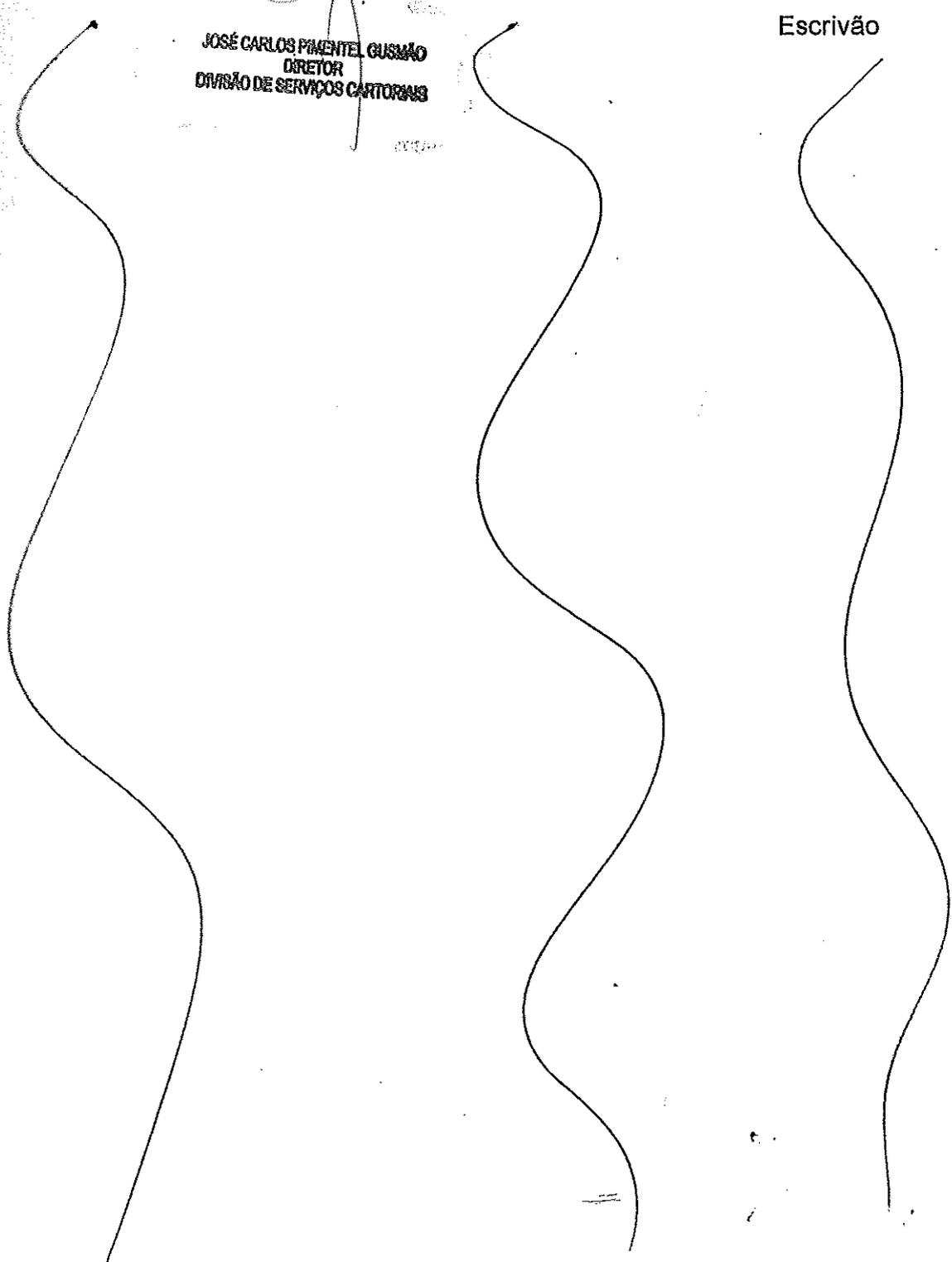
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

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



NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. PAULO ROBERTO VIANA, que deverá comparecer à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, no dia 04 de Abril de 2001, às 11:30 horas, em 04 de Abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS

ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÚPIA DEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Ciente 04/04/01
Data e Assinatura

[Large handwritten scribbles and wavy lines at the bottom of the page]

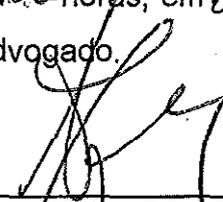
NOTIFICAÇÃO



04

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. CLÁUDIO MARINHO MACHADO, que deverá comparecer à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, no dia 04 de 04 de 2001, às 16:00 horas, em 04 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

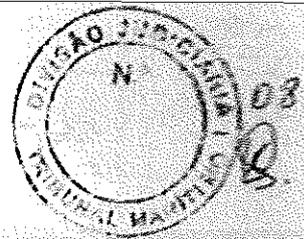
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 04/04/01


Data e Assinatura



NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. SEBASTIÃO FRANCISCO DE SOUZA FILHO, que deverá comparecer à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, no dia 05 de abril de 2001, às 08:30 horas, em 05 de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

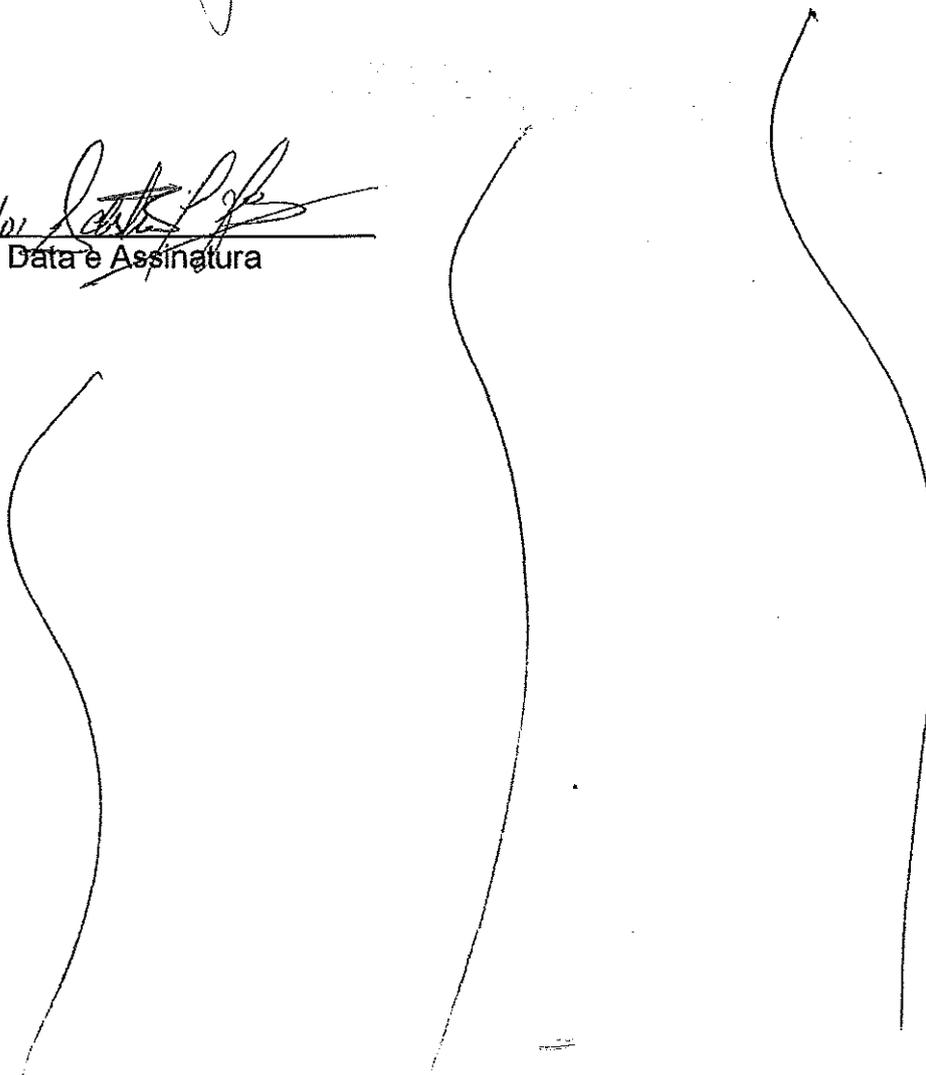

ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

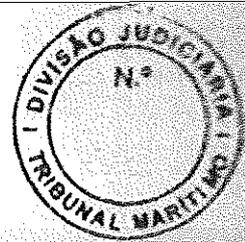
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente 05/04/01 

Data e Assinatura





010

NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. MANOEL SÉRGIO FILADELFO LEÔNICO, que deverá comparecer à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, no dia 05 de 09 de 2001, às 13⁰⁰ horas, em 05 de ~~dez~~ de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente 05/04/01 
Data e Assinatura







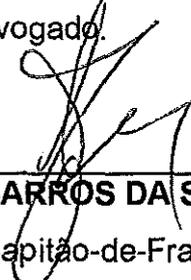


10
01

NOTIFICAÇÃO

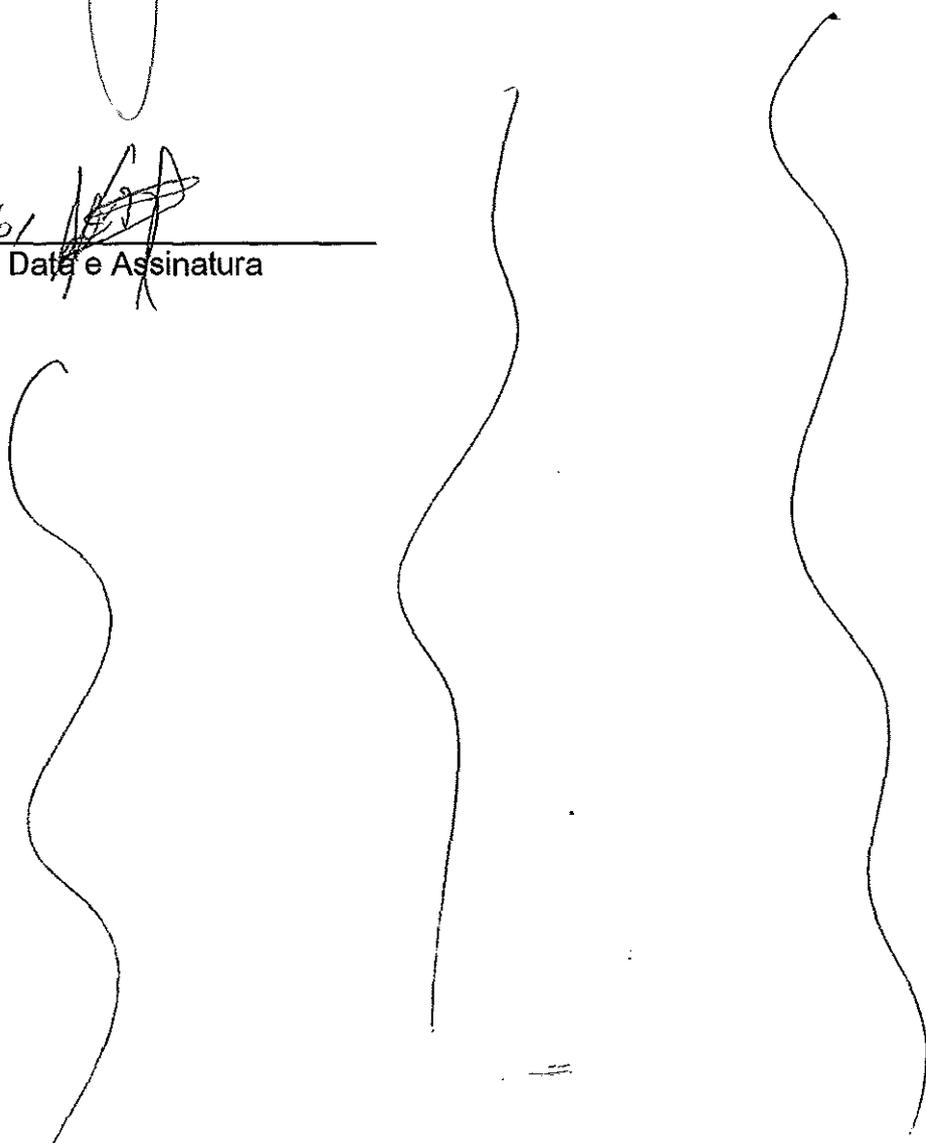
O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, que deverá comparecer à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, no dia 05 de 04 de 2001, às 17h40 horas, em 05 de 04 de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

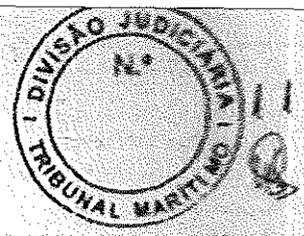
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente 05/04/01 
Data e Assinatura





NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. CARLOS ALBERTO SAMPAIO, que deverá comparecer à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, no dia 05 de 04 de 2001, às 16:00 horas, em 05 de 04 de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

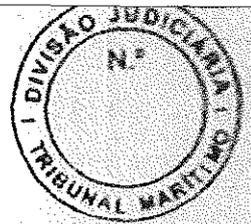
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

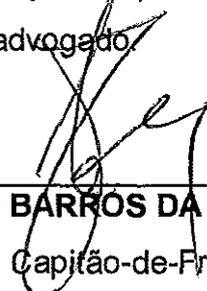
Ciente 05/04/01 CAf. vsp
Data e Assinatura



NOTIFICAÇÃO

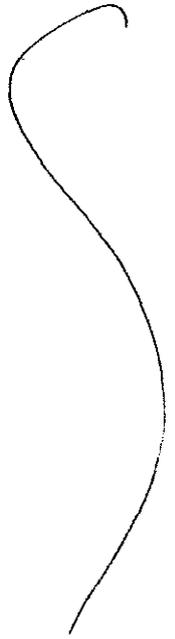
O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. MARCOS ANTÔNIO CAHU LAURIA, que deverá comparecer à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, no dia 06 de 04 de 2001, às 08:30 horas, em 06 de 2001 de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

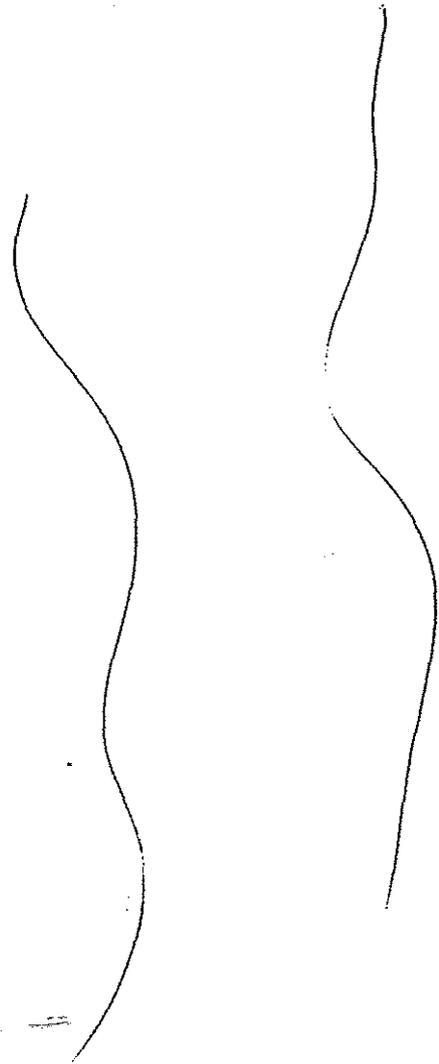
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

RECORRENTE DO EXCERTE ORIGINAL

Ciente 06/04/01 
Data e Assinatura



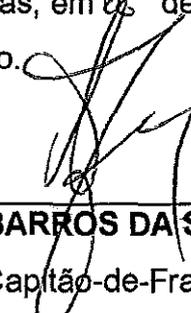


NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. EVANILDO SOUZA SANTOS, que deverá comparecer à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, no dia 06 de abril de 2001, às 15:00 horas, em 06 de 04 de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

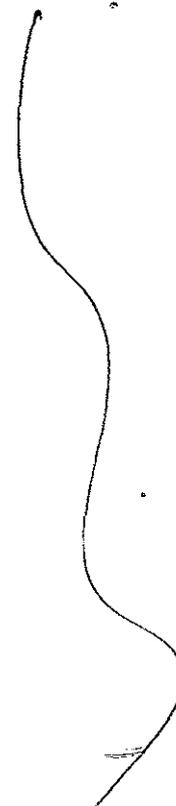
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

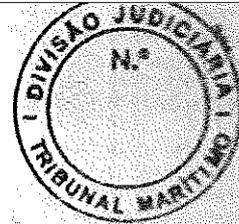

ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 06/04/01 

Data e Assinatura

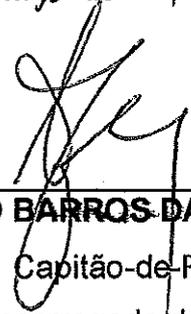



NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. JUAREZ OLIVEIRA DE VASCONCELOS, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 10 de 04 de 2001, às 09 horas, em 10 de 04 de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

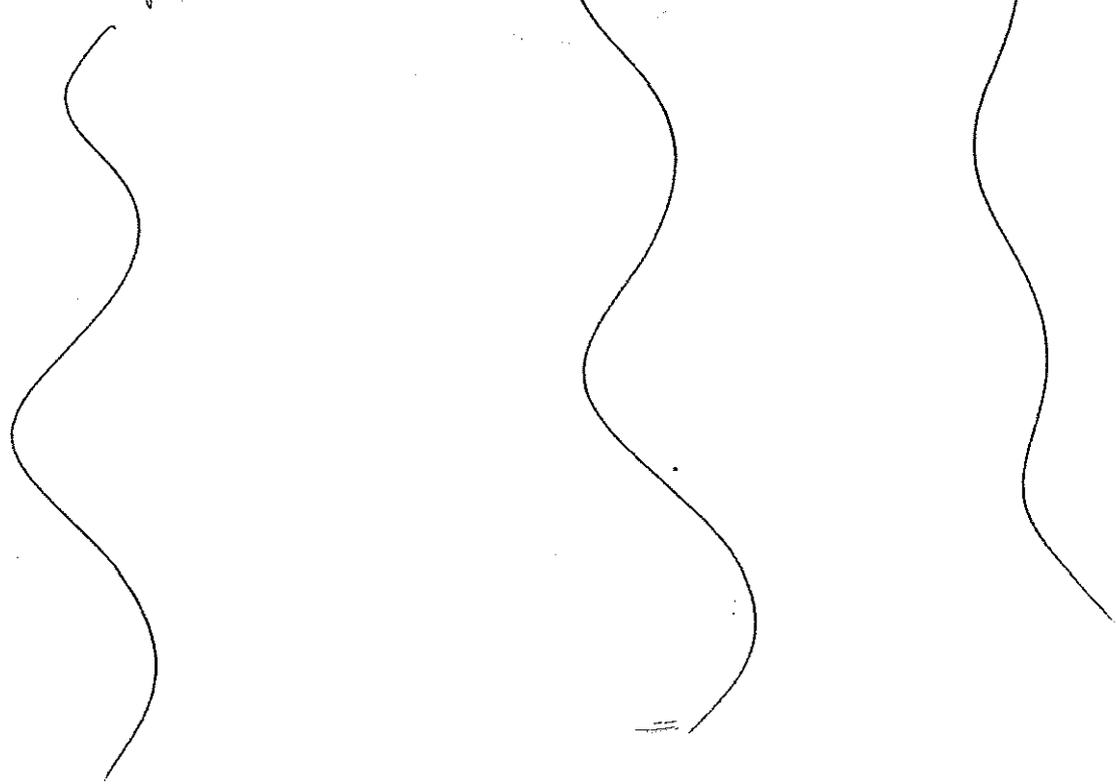
JOSE CARLOS PRINTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente 10/04/01 
Data e Assinatura





15
10

NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. EUVALDO GUIMARÃES MANGUEIRA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 10 de 07 de 2001, às 14³⁰ horas, em 10 de 07 de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

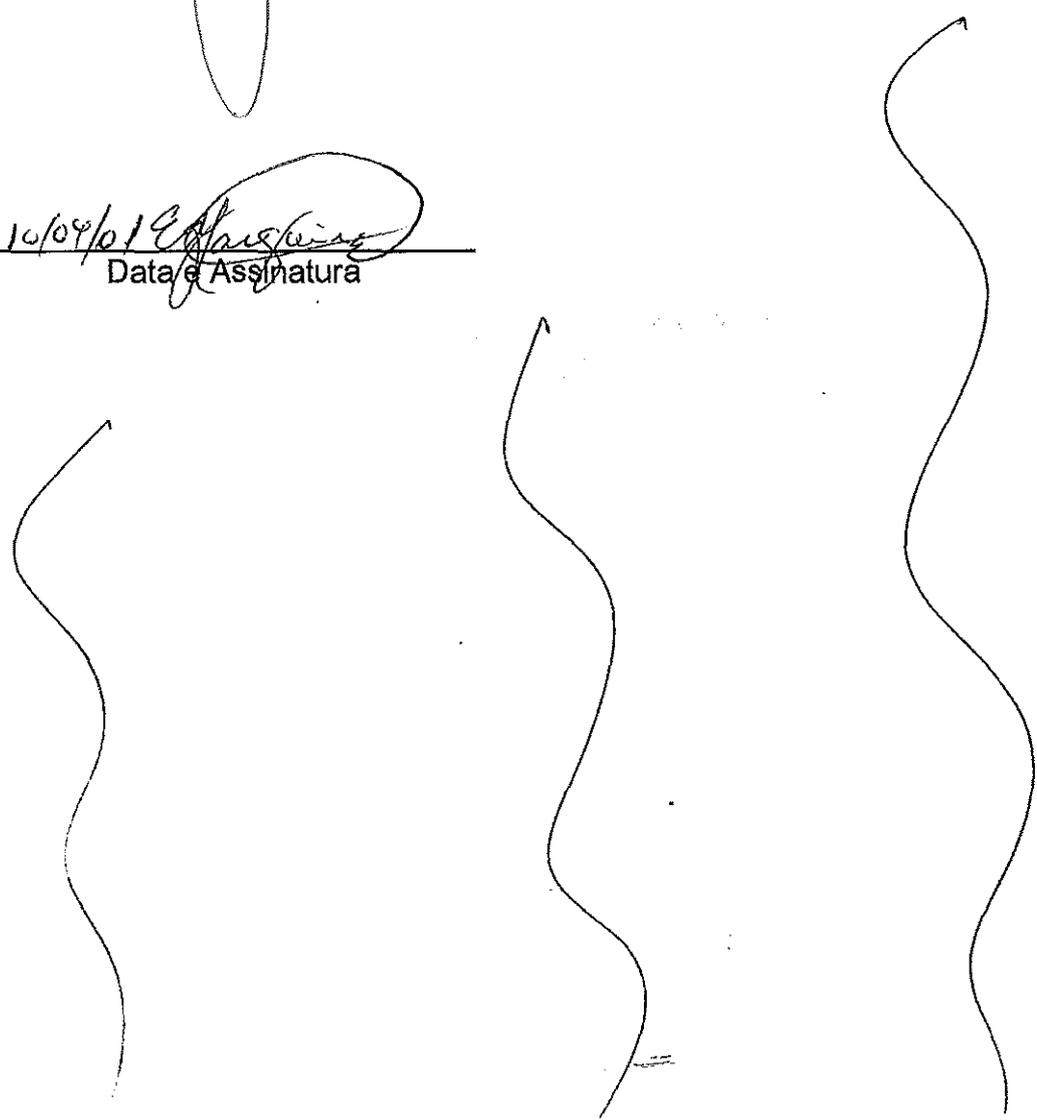
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

RECOPILADO DO DOCUMENTO ORIGINAL


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 10/07/01 
Data e Assinatura



NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. JOSÉ CARDOSO SOBRAL, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 10 de 04 de 2001, às 15 horas, em 10 de 04 de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

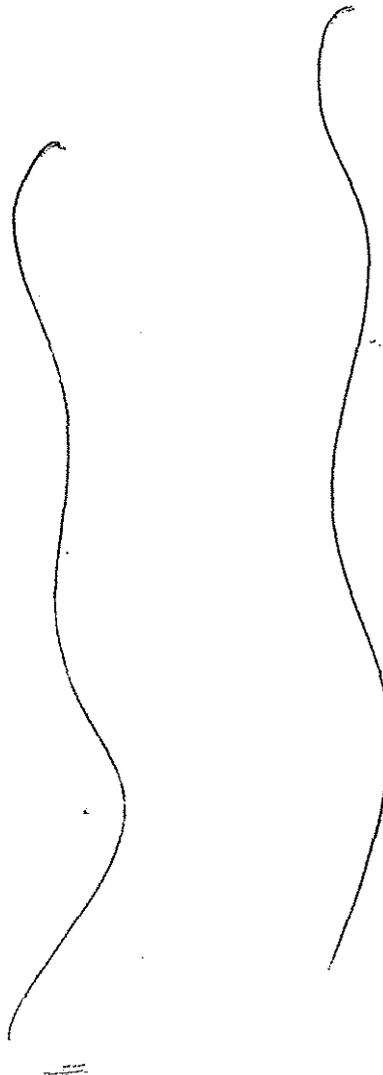
Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

Ciente 10/04/01
Data e Assinatura





NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. WILLIAMS PERCIANO DA SILVA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 11 de abril de 2001, às 08:30 horas, em 11 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSE CARLOS PRINTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

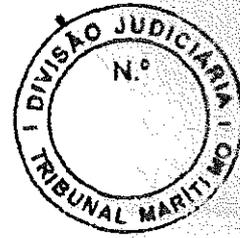
É CÓPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente

Williams Perciano da Silva
Data e Assinatura

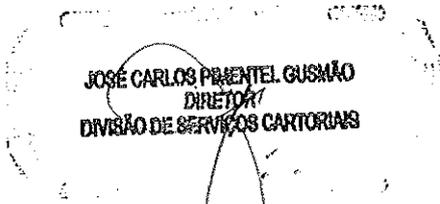


NOTIFICAÇÃO



18

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. RILDO ANCHIETA ALEXANDRE, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 11 de abril de 2001, às 11:30 horas, em 11 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

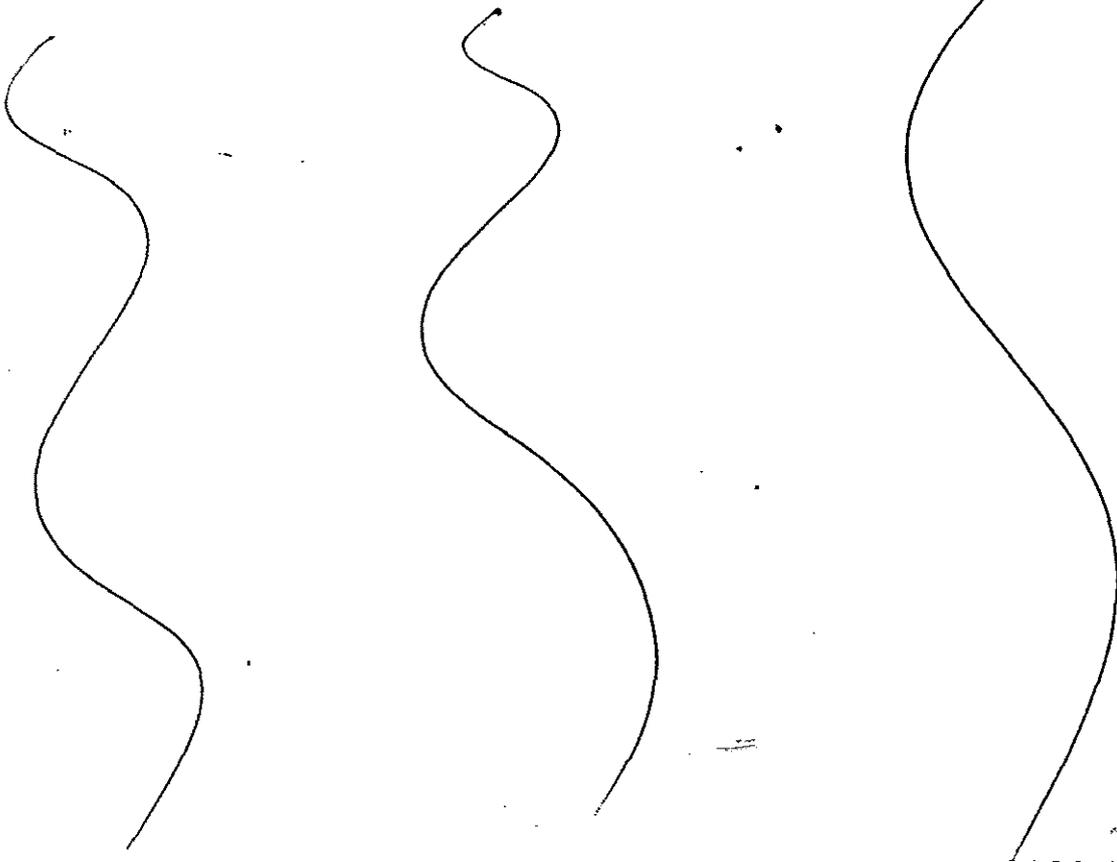


É CÓPIA FELDO DOCUMENTO ORIGINAL

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 11/04/01 *Rildo Anchieta Alexandre*
Data e Assinatura



NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. VALDECIR CHAPETTA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 11 de abril de 2001, às 15:00 horas, em 11 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

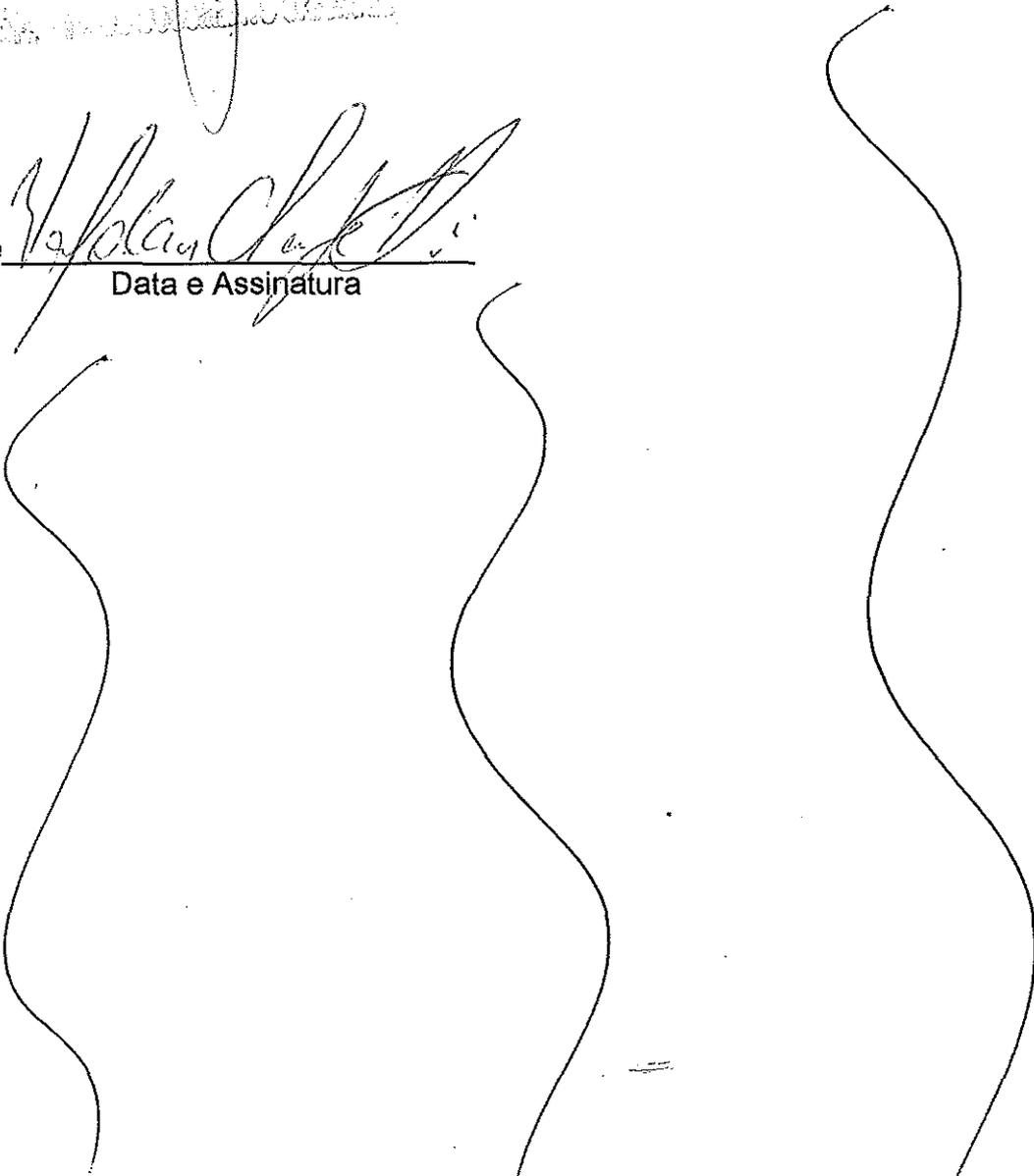
Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

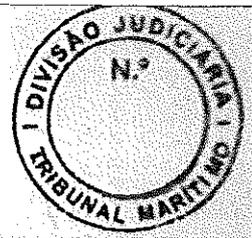
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente

Valdecir Chapetta

Data e Assinatura





NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. ROBERTO MATOS SANTOS, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 16 de abril de 2001, às 0800 horas, em 16 de Abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

É Cópia Fiel do Documento Original.

Ciente

[Assinatura]
Data e Assinatura

[Assinatura]

[Assinatura]

[Assinatura]

[Assinatura]

NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. LINDEBERTO PERCIANO DA SILVA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 16 de abril de 2001, às *11:00* horas, em *16 de Abril* de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

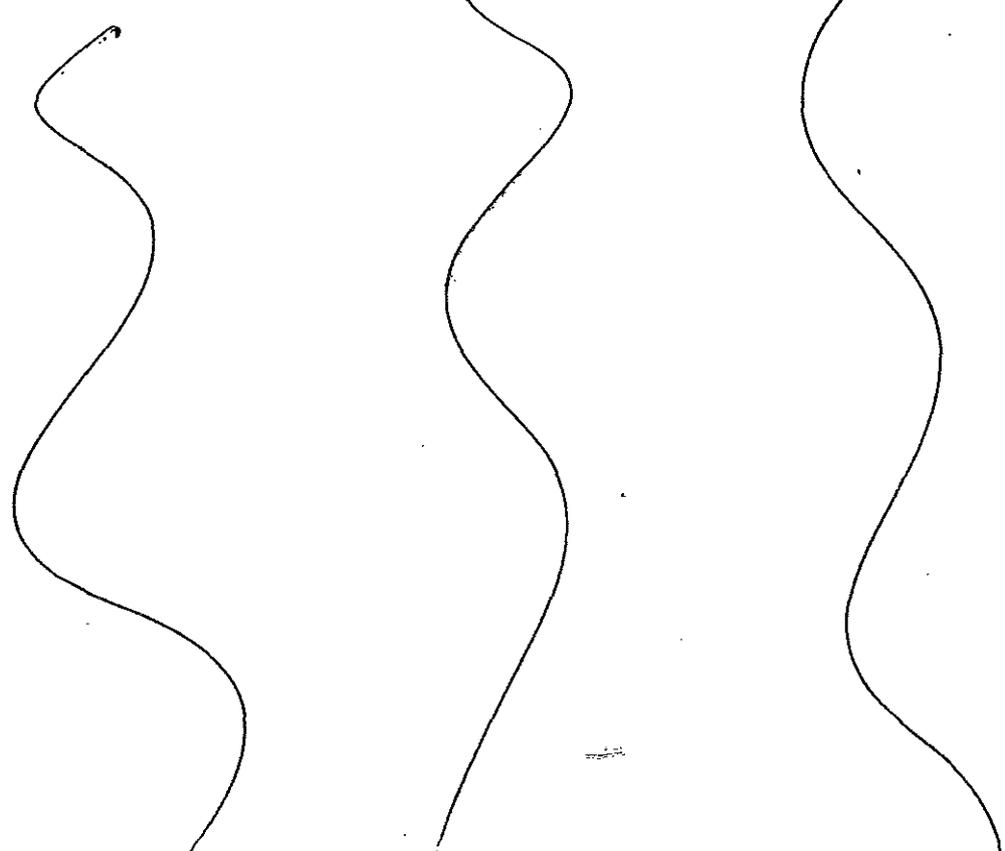
JOSÉ CARLOS PINHEIRO GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

É CÔPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Ciente

[Handwritten Signature]
Data e Assinatura

16/04/01



NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. MARCOS ANTÔNIO SIMÕES MENEZES, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 17 de abril de 2001, às 10³⁰ horas, em 17 de Abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

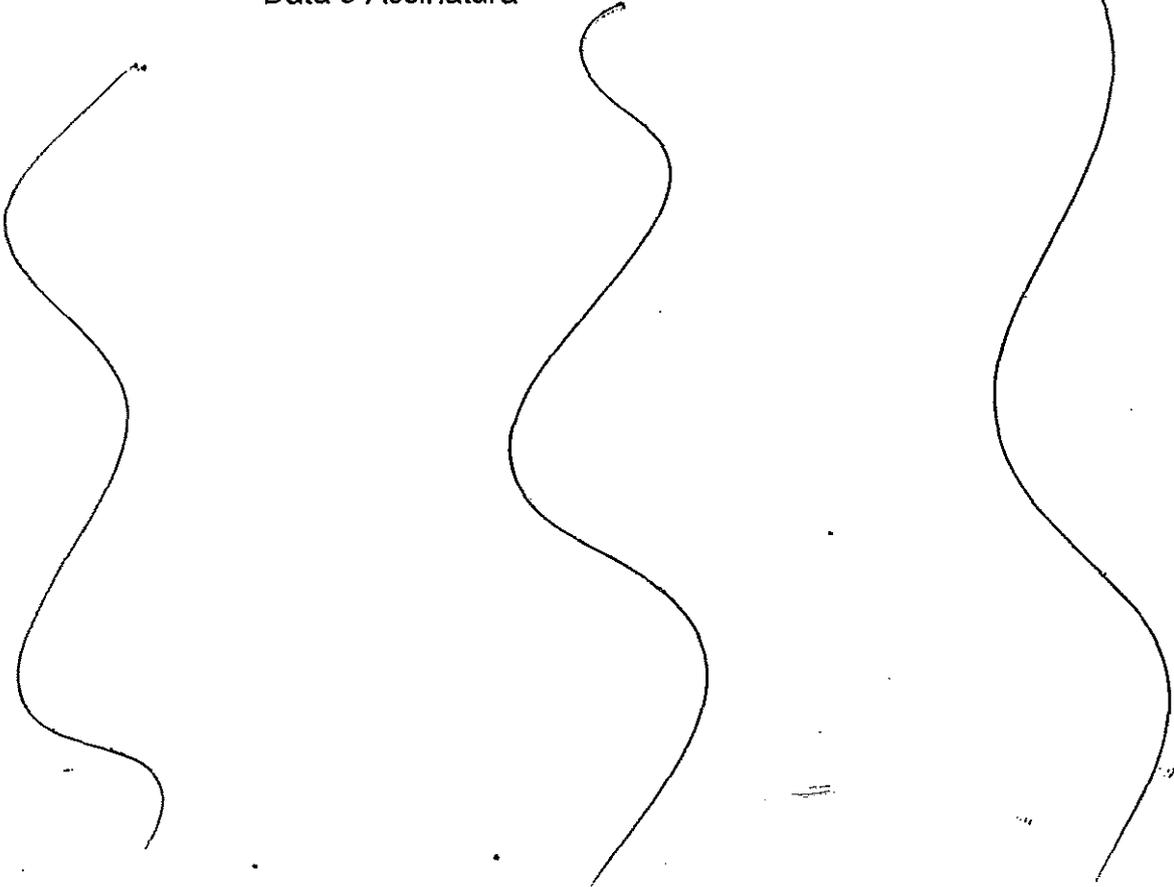
Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CANTORIAIS

E CÔPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Ciente 17/04/2001 Marcos Antonio Simões Menezes
Data e Assinatura





23
01

NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. CELSO ANDRADE DA SILVA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 17 de abril de 2001, às 14:30 horas, em 17 de Abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Ciente 17-04-2001 *[Assinatura]*
Data e Assinatura

[Assinaturas e rubricas]

NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica a Sra. CLÁUDIA CRISTINA MOREIRA FERNANDES, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 17 de abril de 2001, às 14:30 horas, em 1ª de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

JOSÉ CARLOS PRINTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente *Cláudia Cristina Moreira Fernandes*
Data e Assinatura

[Large wavy scribbles covering the bottom half of the page]

NOTIFICAÇÃO



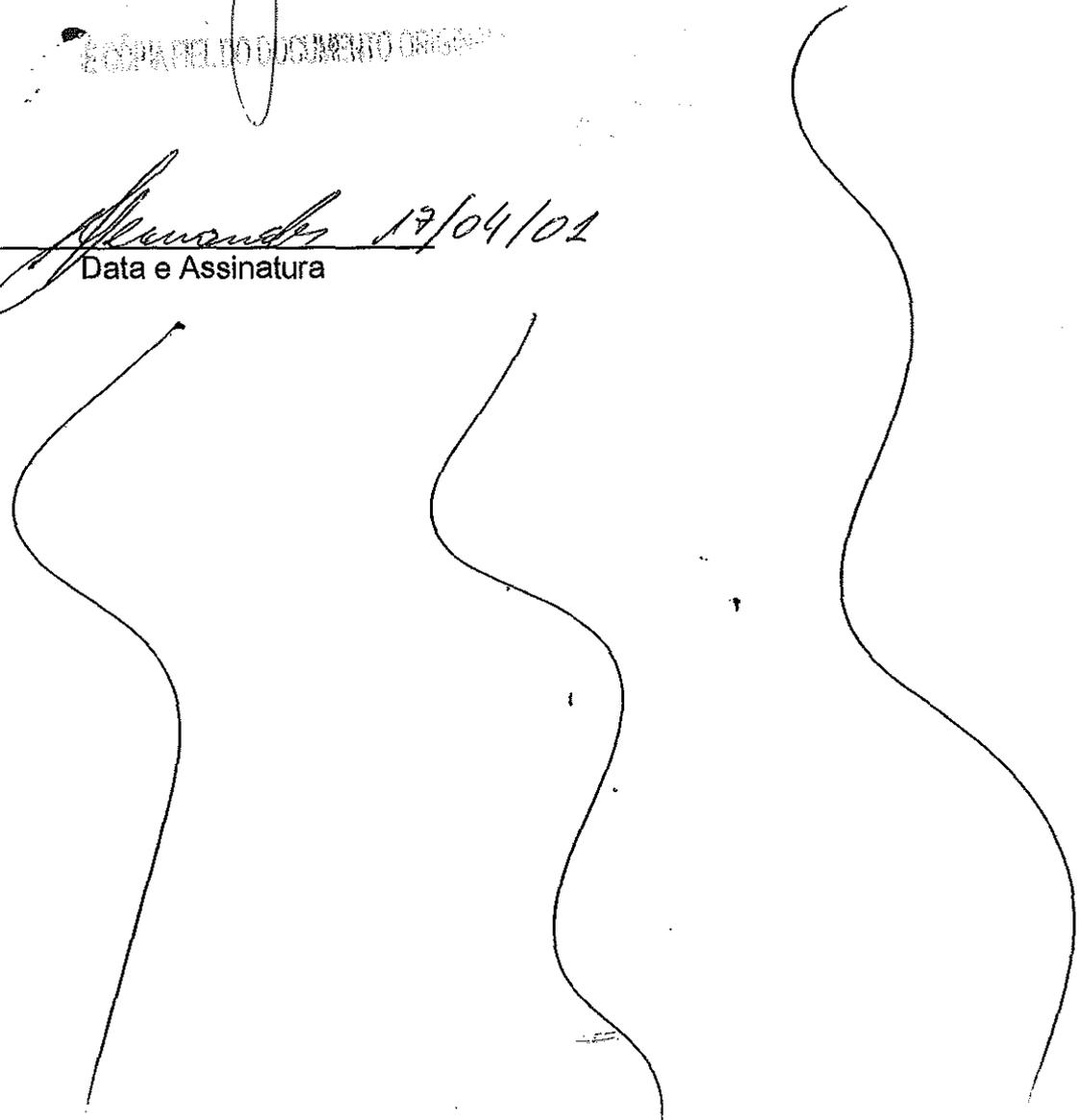
O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. MARCOS SOARES FERNANDES, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 17 de abril de 2001, às *20* horas, em *17* de *Abri*l de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

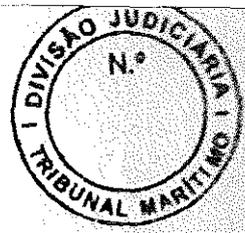
Adolfo Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Ciente *Marcos Soares Fernandes* *17/04/01*
Data e Assinatura





NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. EDUARDO RODRIGUES DA COSTA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 18 de abril de 2001, às 08:30 horas, em 18 de ABRIL de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS PIENDEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 18/4/01 *Eduardo Rodrigues da Costa*
Data e Assinatura

NOTIFICAÇÃO



O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. JOSÉ ANTÔNIO HENRIQUES DA COSTA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 18 de abril de 2001, às 11:30 horas, em *17 de abril* de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

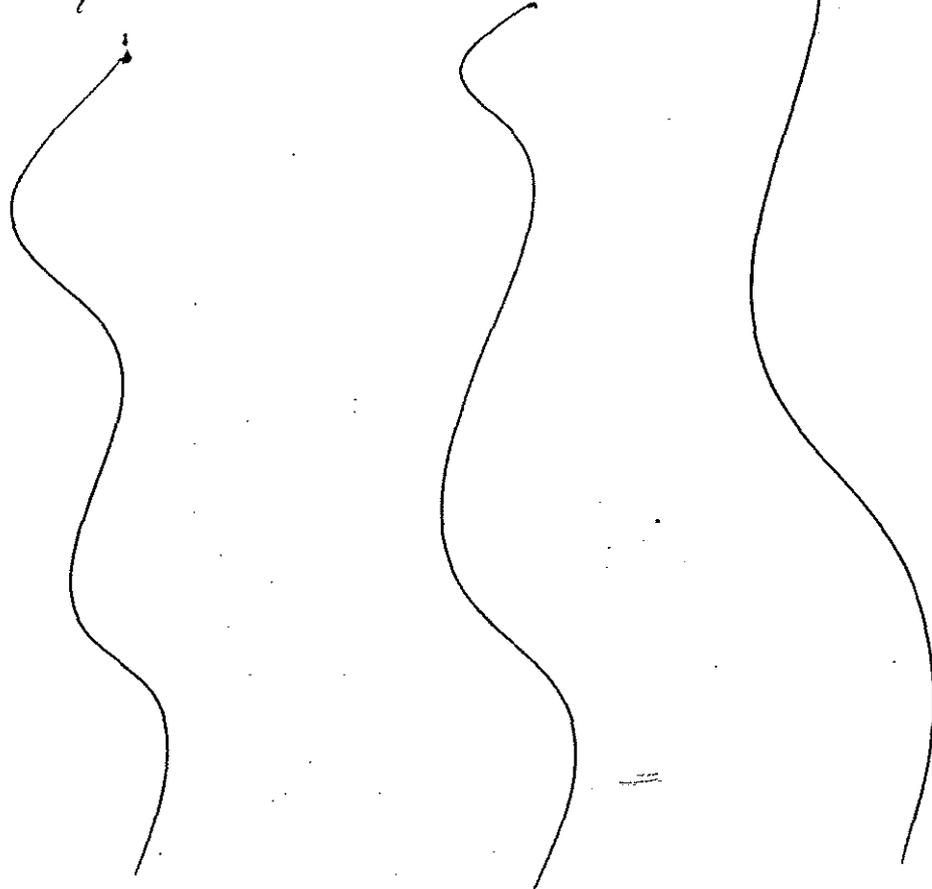
JOSÉ CARLOS PRACINTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Adolfo Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

Ciente

[Handwritten signature]
Data e Assinatura





NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. ARTUR CESAR HECHT, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 18 de abril de 2001, às 16:00 horas, em 18 de Abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

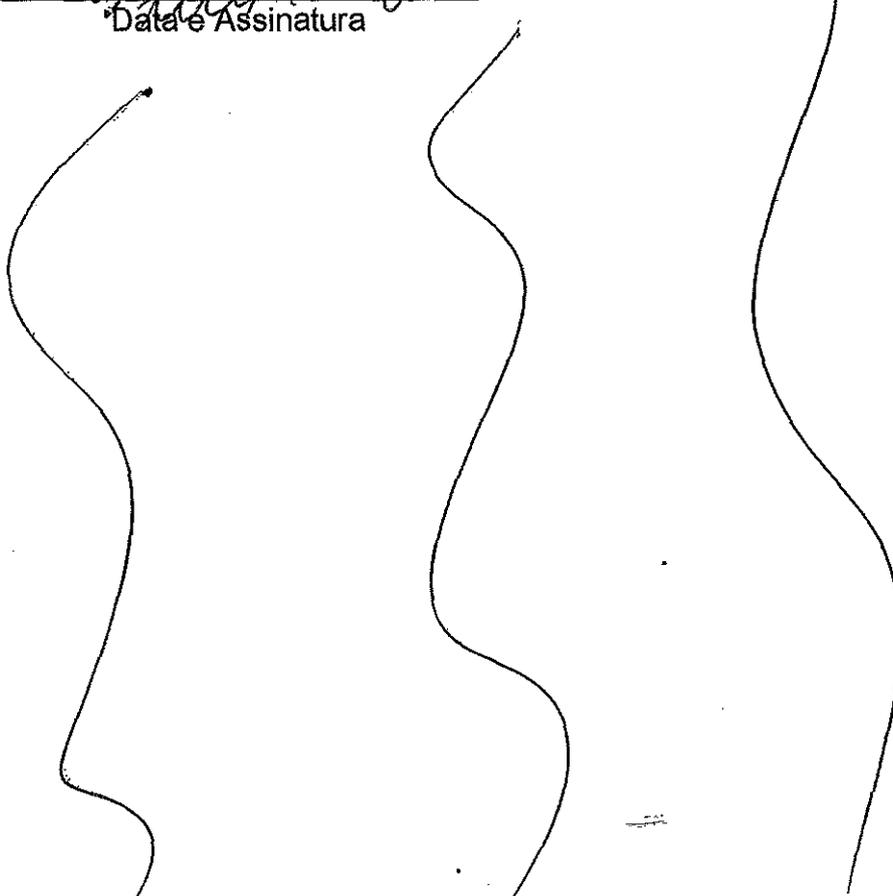
JOSÉ CARLOS PIQUET GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

Ciente 18/04/01 *Artur C. Hecht*
Data e Assinatura





NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. MILTON DOS SANTOS SILVA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 19 de abril de 2001, às 13:30 horas, em 19 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

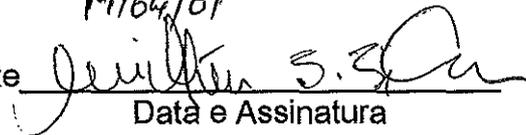
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

É XERÓTIPO DO DOCUMENTO ORIGINAL


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente

19/04/01


Data e Assinatura



NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. SEGEN FARID ESTEFEN, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 19 de abril de 2001, às 15:00 horas, em 15:30 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS PAZEM EL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

Ciente

Segen Farid Estefen
Data e Assinatura

19/04/2001



NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. PEDRO JOSÉ BARUSCO FILHO, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 20 de abril de 2001, às 14:30 horas, em 20 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

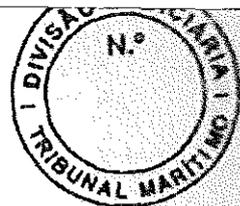
JOSÉ CARLOS FREZTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

Ciente Rec. 20/04/2001 *PP-*
Data e Assinatura

[Large handwritten scribbles and lines, likely representing a signature or stamp area.]



NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. ALUIZIO DE OLIVEIRA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 16 de abril de 2001, às 13⁰⁰ horas, em 21 de Abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

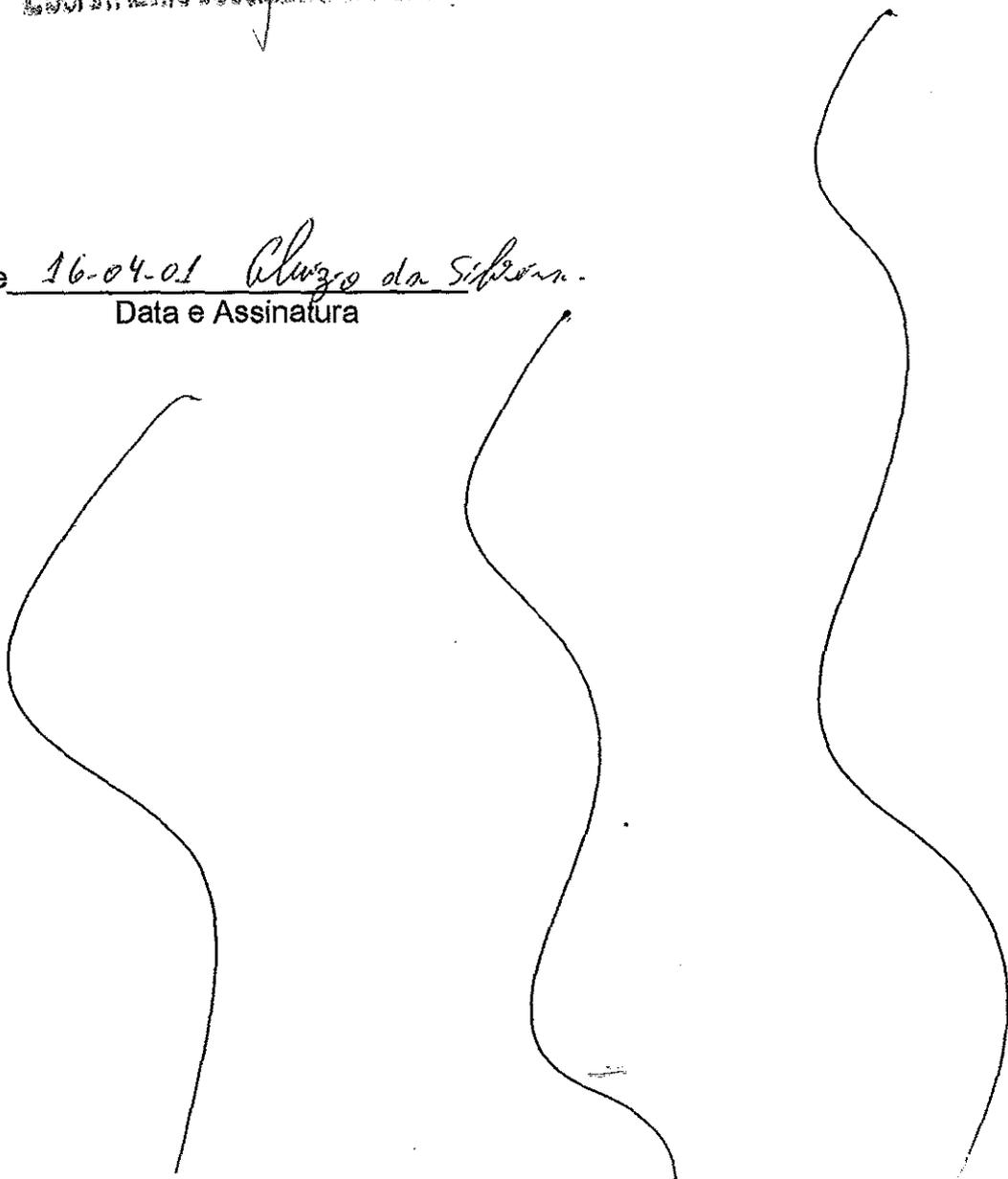
J. C. P. Gusmão
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

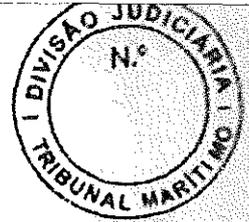
Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É COPIA, FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente 16-04-01 Adolfo da Silva Junior
Data e Assinatura





33

NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. FERNANDO GUILHERME CASTANHEIRA KASTER, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 24 de abril de 2001, às 14:00 horas, em 24 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente *[Assinatura]*
Data e Assinatura

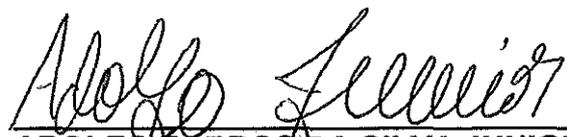
[Assinatura]



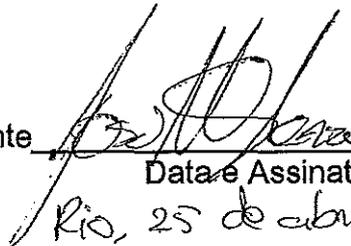
NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. JOSÉ ANTÔNIO VILLAMIL DE CASTRO GALARZA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 25 de abril de 2001, às 11:00 horas, em 25 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
INSPETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente

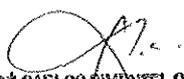

Data e Assinatura

Rio, 25 de abril de 2001

NOTIFICAÇÃO



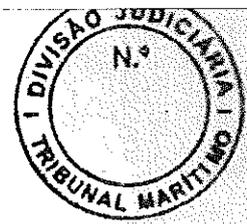
O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. RICARDO PAVIE RIBEIRO, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 25 de abril de 2001, às 16:30 horas, em de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.


JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 25/4/01 
Data e Assinatura



NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. GERMAN EFROMOVICH, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 26 de abril de 2001, às 14:00 horas, em 26 de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

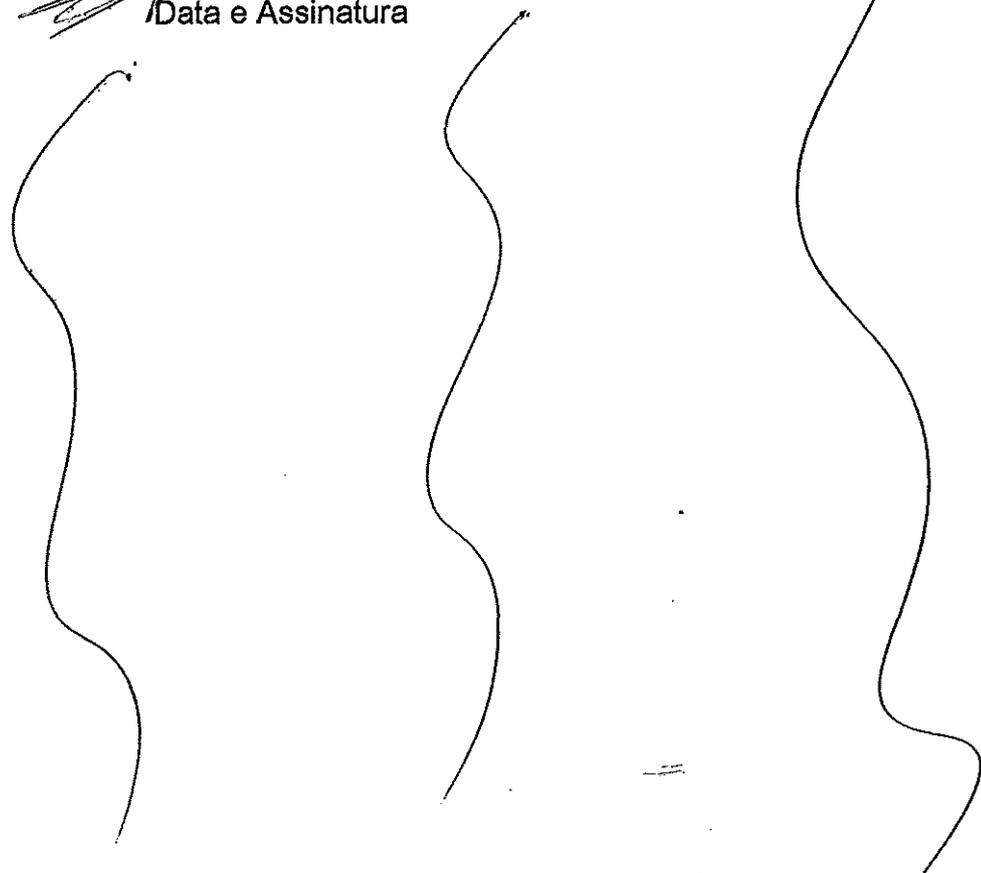
JOSE CARLOS PARENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

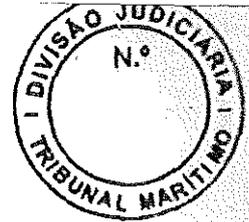
COPIA PAREL DA DOCUMENTO ORIGINAL

Adolfo Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente

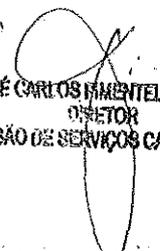
[Signature]
Data e Assinatura

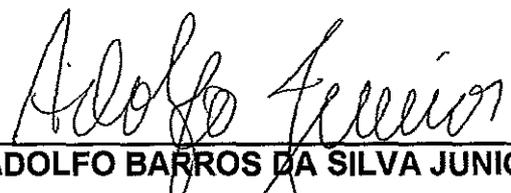




NOTIFICAÇÃO

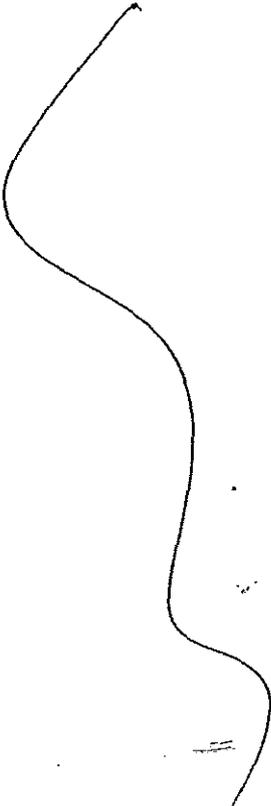
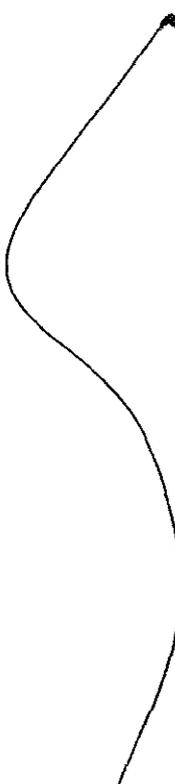
O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 27 de abril de 2001, às 08:30 horas, em²⁷ de abril de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

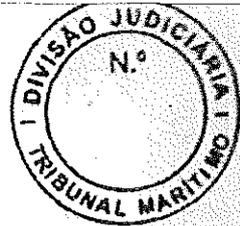

JOSÉ CARLOS FIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 

Data e Assinatura





NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. LUIZ MÁRIO LINHARES DE AZEVEDO, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 03 de maio de 2001, às 08:30 horas, em 03 de maio de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

OSCAR OS VIDENTE GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente

03/05/01 *[Assinatura]*
Data e Assinatura



NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. GERALDO RODRIGUES BRAGA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 03 de maio de 2001, às 14:00 horas, em 03 de maio de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS FREITAS GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

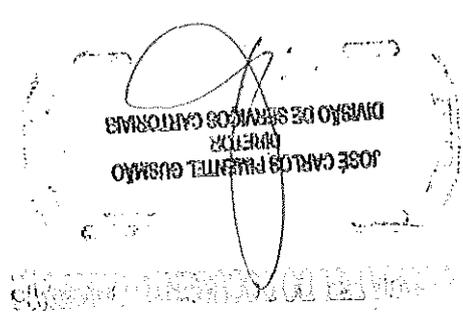
É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Ciente 03 05 01 *Gerardo Rodrigues Braga*
Data e Assinatura



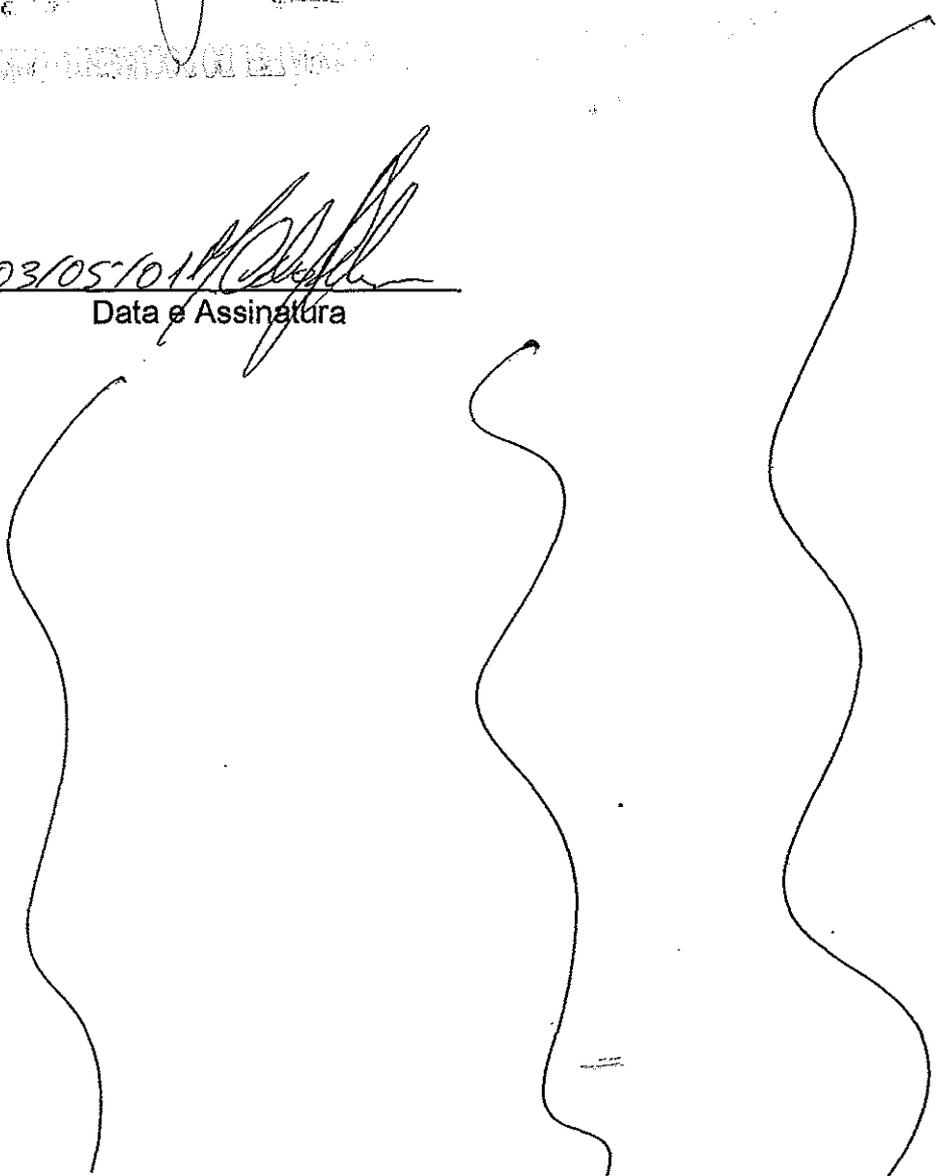
NOTIFICAÇÃO

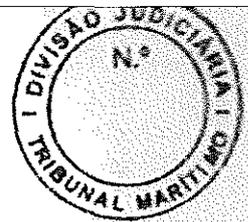
O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. MOZART CONCEIÇÃO DA SILVA, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 03 de maio de 2001, às 16:00 horas, em 03 de maio de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.



Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 03/05/01 *[Signature]*
Data e Assinatura

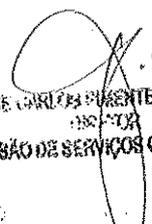




NOTIFICAÇÃO

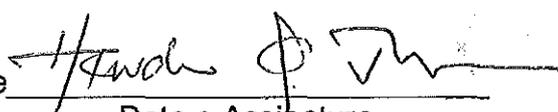
O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. HENÍDIO QUEIROZ JORGE, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 09 de maio de 2001, às 08:30 horas, em 09 de maio de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

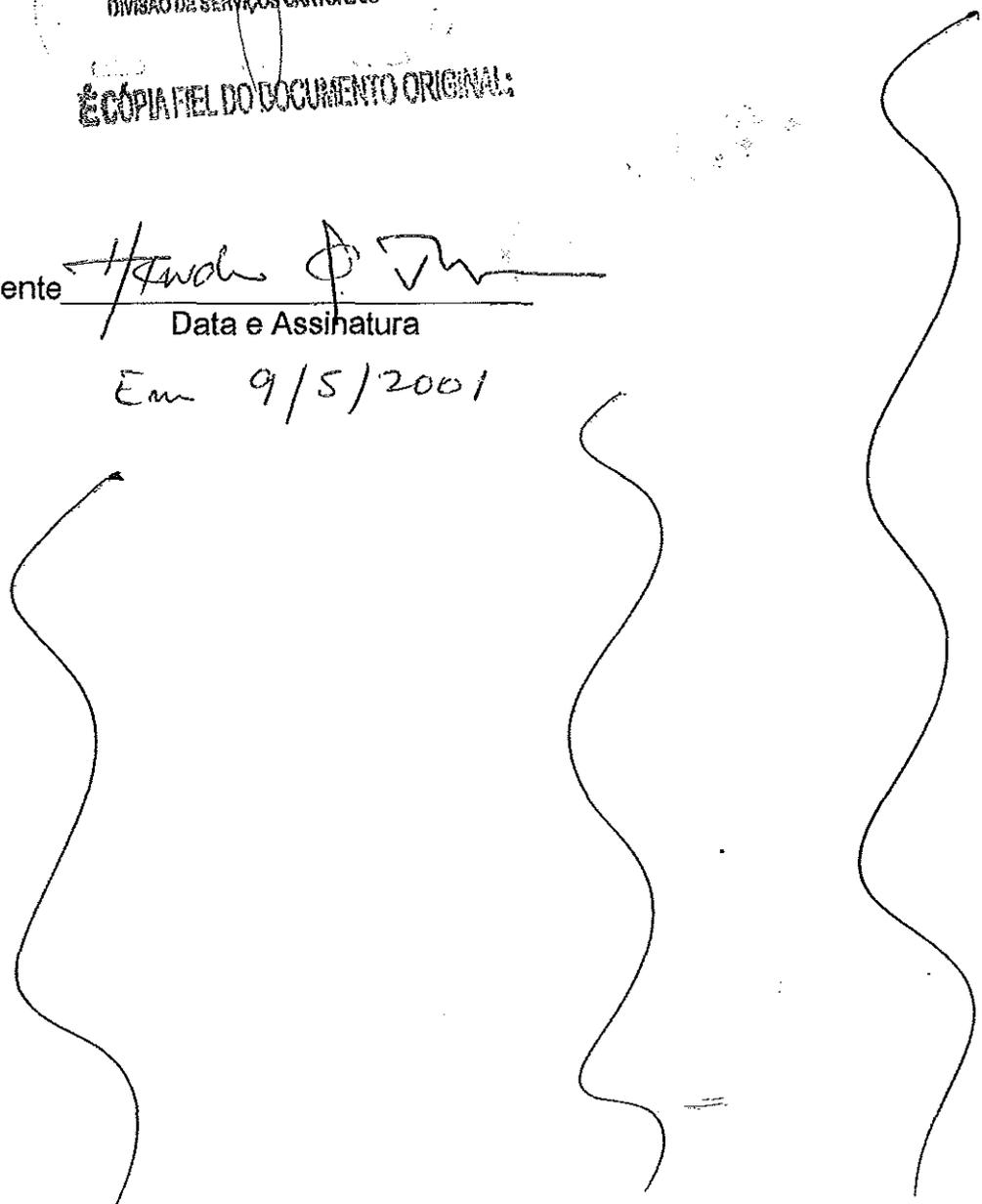

JOSE CARLOS PUENTE GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

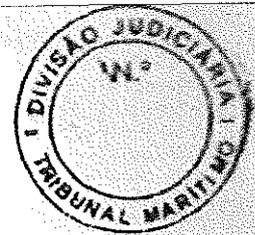
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Ciente


Data e Assinatura

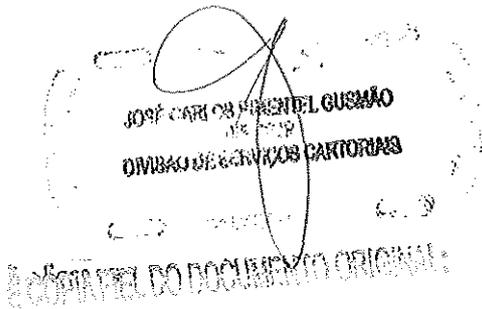
Em 9/5/2001





NOTIFICAÇÃO

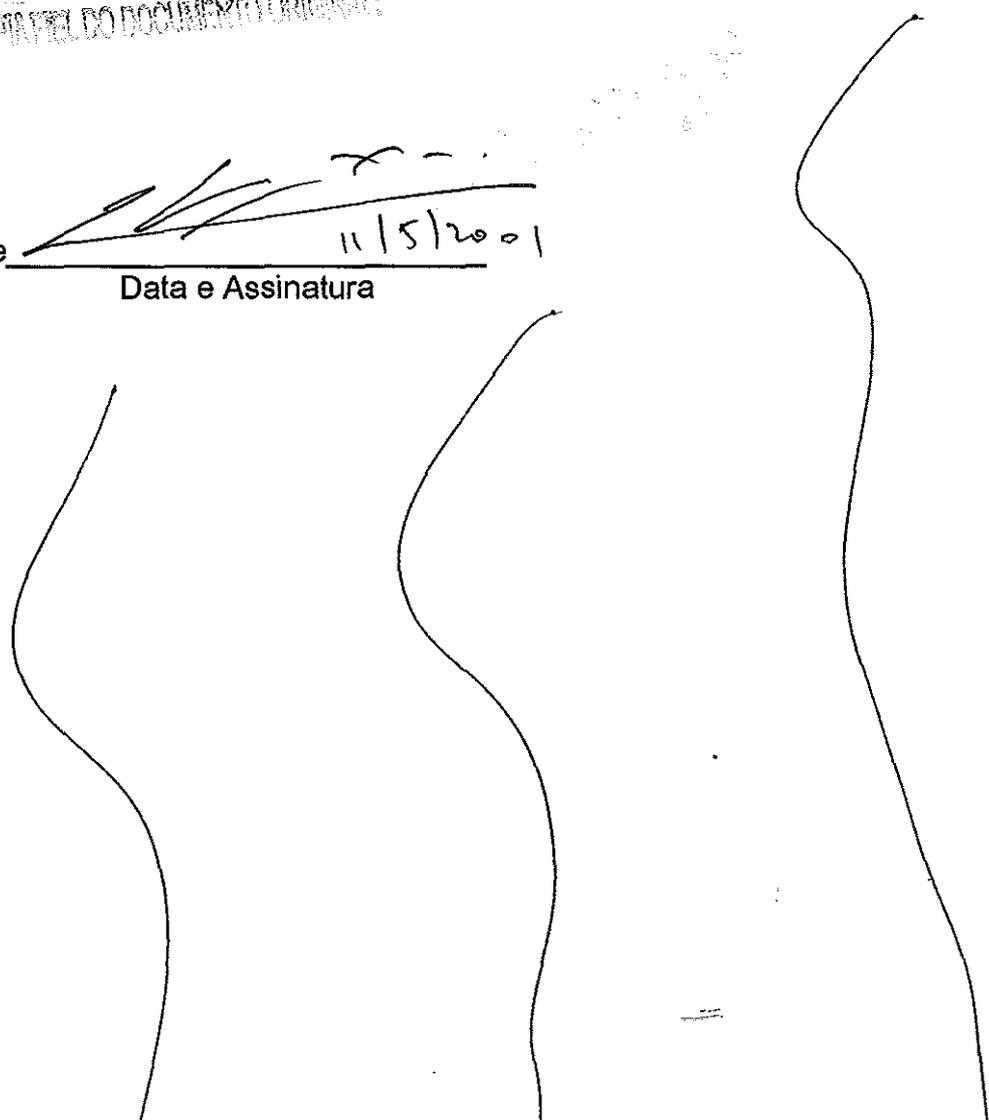
O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar sobre a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio, ocorrida a bordo da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. LUIZ EDUARDO BRAGA XAVIER, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 11 de maio de 2001, às 09:00 horas, em 11 de maio de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

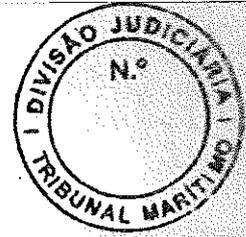


Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente

[Signature]
11/5/2001
Data e Assinatura





NOTIFICAÇÃO

O Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR Encarregado do Inquérito Administrativo, a fim de apurar a explosão, seguida de incêndio com vítimas fatais e naufrágio da Plataforma Petrobras (P-36), pela presente notifica o Sr. **DANIEL PEDROSA**, que deverá comparecer à Diretoria de Portos e Costas, no dia 12 de junho de 2001, às 14:00 horas, em 12 de junho de 2001. Sendo facultado fazer-se acompanhar ou não de advogado.

JOSÉ CARLOS MIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

Adolfo Barros
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Ciente 12/06/01 *Daniel Pedrosa*
Data e Assinatura



24

CONCLUSÃO

Aos doze dias de junho de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, faço estes autos conclusos ao Sr. Encarregado do Inquérito. Do que lavrei este termo, para constar.

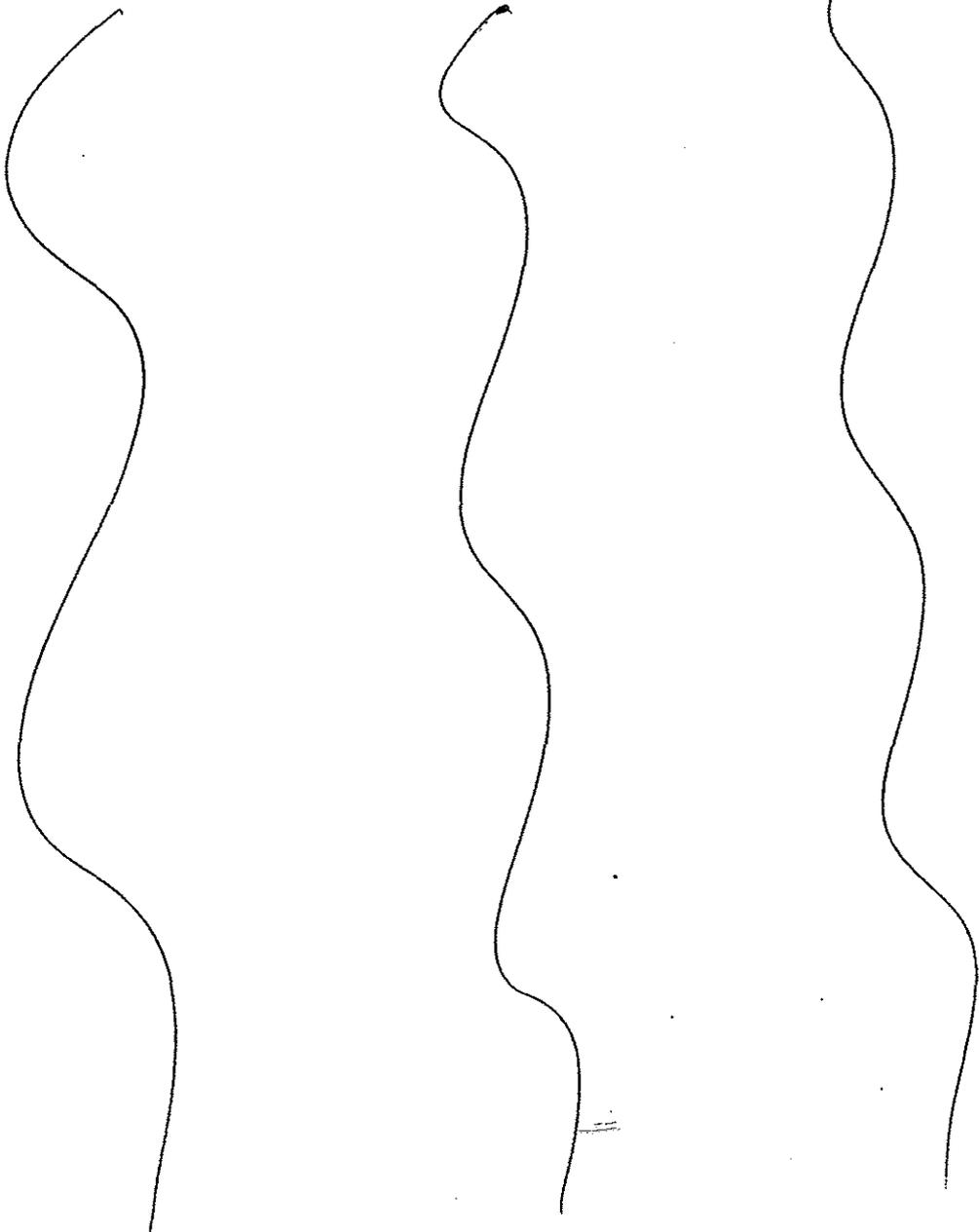

JOSE CARLOS MENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS


WALTER SOARES DA SILVA

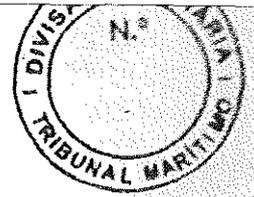
SO-ES 79.1068.38

Escrivão

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



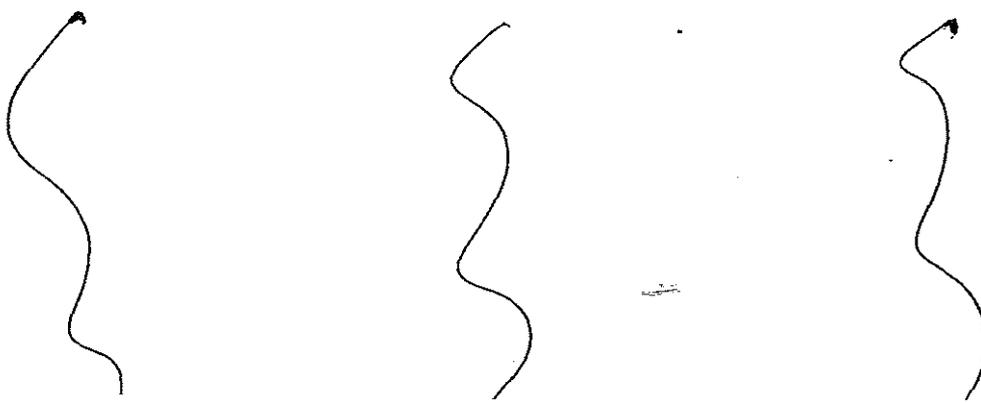
LISTA DE PERGUNTAS AOS DEPOENTES



- 1 – Há quanto tempo a testemunha trabalhava nesta plataforma?
- 2 – Quais eram as responsabilidades da testemunha?
- 3 – Aonde era o local de trabalho da testemunha na plataforma?
- 4 – Qual o período de permanência da testemunha na plataforma?
- 5 – Quando chegou a testemunha na última permanência na plataforma?
- 6 – Quem a testemunha substituiu?
- 7 – Qual era a turno de trabalho da testemunha?
- 8 – Se a testemunha já tinha exercido a função em outra plataforma?
- 9 – Quais foram as funções anteriores que a testemunha desempenhou para galgar a função atual?
- 10 – Durante o período que a testemunha trabalhou na plataforma, já havia acontecido alguma anormalidade que possa ser destacada?
- 11 – Se a testemunha sabe como ocorreu o acidente?
- 12 – Se a testemunha sabe, em algum momento houve colapso de material na coluna?
- 13 – Se a testemunha sabe, em situações de emergência, como responde o sistema hidráulico de conservação de estanqueidade?
- 14 – Se a testemunha sabe como o pessoal guarneceu os pontos de reunião?
- 15 – Se as plataformas que a testemunha trabalhou anteriormente eram fixas ou flutuantes?
- 16 – Se a testemunha sabe informar se havia Técnico de Estabilidade na plataforma?
- 17 – Se a testemunha sabe informar se a coluna da plataforma era considerada área classificada, podendo existir acúmulo ou presença de gás?
- 18 – Se a testemunha sabe se estava ocorrendo algum reparo nas colunas da plataforma?
- 19 – Se a testemunha sabe informar se havia problemas com o abafador de chamas da plataforma?
- 20 – Se a testemunha sabe qual é o contingente normal para operar a Unidade?
- 21 – Se a testemunha sabe responder quantos geradores principais existiam a bordo da plataforma P-36 e quantos seriam necessários para a operação?
- 22 – Se a testemunha sabe quais as cargas que eram alimentadas pelo gerador de emergência?
- 23 – Se a testemunha sabe quais os equipamentos existentes na coluna que houve o sinistro?
- 24 – Se a testemunha sabe quantos Técnicos de Segurança haviam na plataforma?
- 25 – Se a testemunha sabe qual o grau máximo de inclinação da plataforma?
- 26 – Se a testemunha sabe o que motivou a explosão da plataforma?

JOSÉ CARLOS PREZENTE GUSMÃO
DIVISÃO
UNIVERSO

COPIA PARA O DOCUMENTO





JUNTADA

Aos doze dias de junho de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, junto aos presentes autos os Termos de Assentada de Inquirição de Testemunhas que adiante seguem.

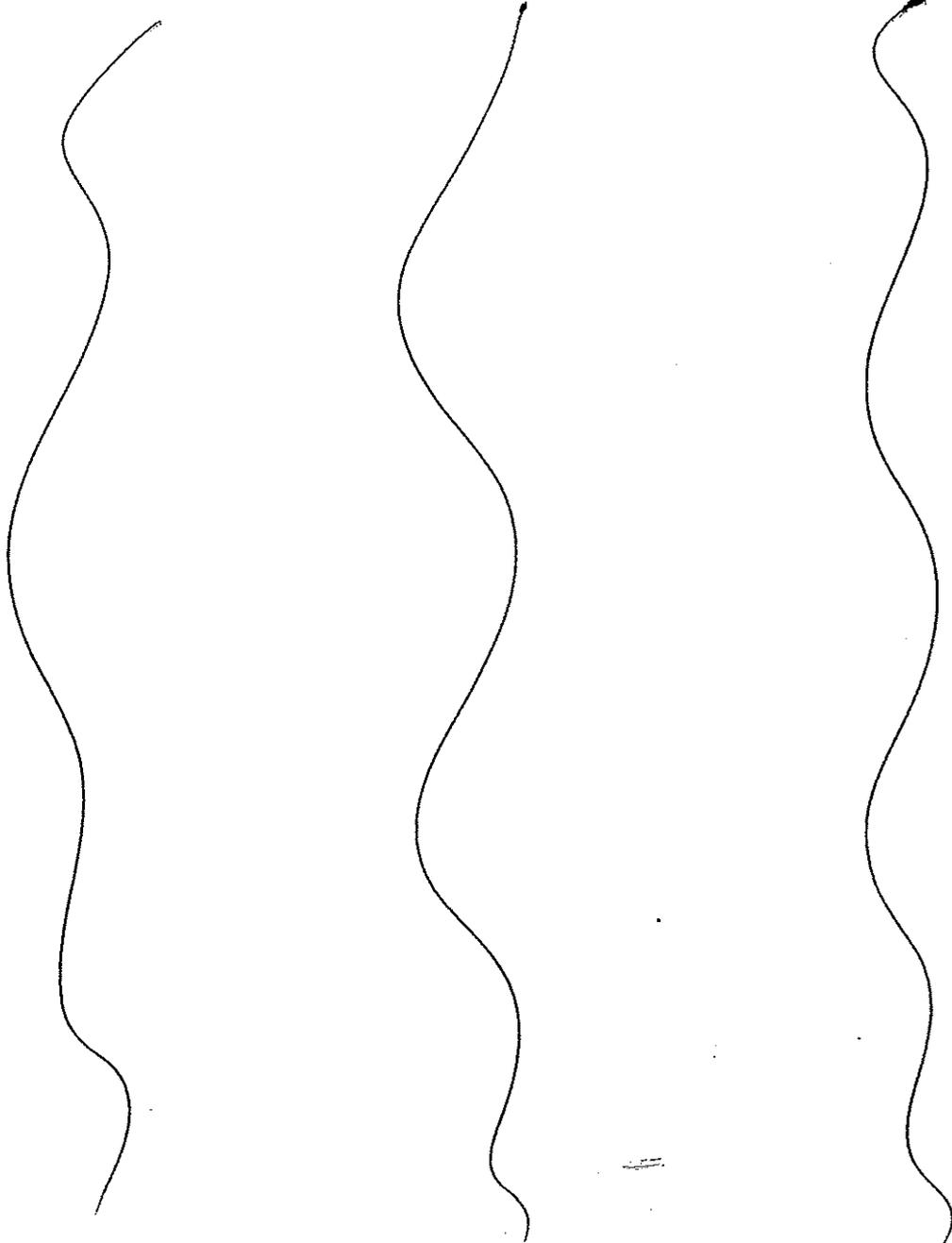
JOSE CARLOS DA SILVA
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

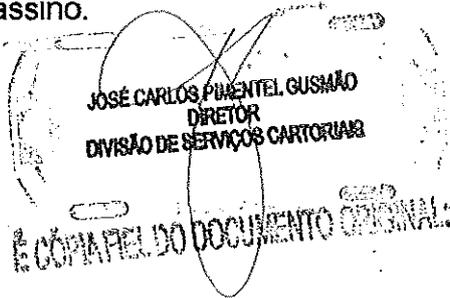
Escrivão



TERMO DE ASSENTADA



Aos quatro dias de abril de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, às 11:20 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceram as testemunhas abaixo designadas, que passaram a serem inquiridas, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.



Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (PRIMEIRA-TESTEMUNHA)

PAULO ROBERTO VIANA, [brasileiro, filho de JOÃO BATISTA VIANNA e de MARIA POMPEIA CARVALHO VIANNA, com trinta e oito anos de idade, (casado) (Profissão Permanente, Engenheiro Eletrônico, Cédula de Identidade n° 057981102 IFP, CIC 830370127-49, número de inscrição no CREA 86-1-01569-0, local de inscrição, Rio de Janeiro, Funcionário da Petrobrás, Engenheiro de Equipamentos III exercia a função de Coordenador da Plataforma (COPLAT da P-36) na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRÁS 36, residente Av. Ary Parreiras, 625, Apt° 601, Niterói, RJ, CEP. 24230-322, Telefone: 611-4065, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma. **Há quanto tempo trabalhava nesta Plataforma?** Respondeu que acompanhou o projeto na área de automação em Londres e posteriormente acompanhou as alterações da Plataforma no estaleiro em Quebec, no Canadá durante dois anos, em novembro de 1999 ao chegar na Bahia de Guanabara, assumiu a função de COPLAT, na qual trabalhava até o último dia 15 de março de 2001. Perguntado quais eram as responsabilidades do COPLAT?

[Handwritten signatures]

43
DIVISÃO JUDICIÁRIA
N.º
TRIBUNAL MARÍTIMO

Respondeu que a sua função era a de gerenciar a operação e manutenção da Plataforma e acionar o Plano de contingência no caso de anormalidades. **O seu local de trabalho na Plataforma é aonde?** Respondeu que era na ponte junto com os supervisores de facilidades e de produção. **Qual o seu período de permanência na Plataforma?** Respondeu que são quatorze dias de permanência com vinte e um dias de folga. **Nesta sua última permanência de quatorze dias tinha chegado na Plataforma quando?** Respondeu que no dia quatorze de março. **Você substituiu quem?** Respondeu que substituiu o Técnico de Operações Hélio Galvão que estava interinamente respondendo como COPLAT, porque o Engenheiro Lauria estava de férias. **Durante a permanência de quatorze dias na Plataforma, qual o seu turno de trabalho?** Respondeu que era de sete as dezenove horas. **Perguntado se já tinha exercido a função de COPLAT em outra Plataforma?** Respondeu que sim, na Plataforma Garoupa durante dois anos. **Você para galgar a função de COPLAT, qual as suas funções anteriores?** Respondeu que foi Engenheiro de Instrumentação em Garoupa, Chefe de Manutenção em Namorado 1, Coordenador de Plataforma em Garoupa e por fim, Coordenador da Plataforma P-36. **Durante o período que você trabalhou na Plataforma, já havia acontecido alguma anormalidade que possa ser destacada?** Respondeu que sim, houve anteriormente um vazamento de gás, mas que o sistema automático atuou e foi contido o vazamento. **Como ocorreu o acidente?** Respondeu que estava dormindo, quando acordei com o baque e o alarme de emergência. Vesti o macacão e fui para a sala de controle, lá chegando, verifiquei que a plataforma estava adernada 2º para popa-boreste, juntei-me ao pessoal que estava de serviço noturno Juarez (Operador de Lastro), Sampaio (Operador de Facilidades) e Maciel (Operador de Produção). Toda a minha comunicação com relação ao lastro, se deu com o Operador de Lastro, Marinho que chegou ao local junto comigo, devido a sua maior experiência. Fui informado pelo Operador de Produção Maciel, que a planta de produção estava paralisada em ESD2 (parada total de processo). Neste momento assumi a situação de emergência. Detectei o alarme de fogo naquela coluna de popa-boreste e contactei via rádio o Técnico de Segurança Magela que já estava no local do sinistro e informou havia muita fumaça, (resposta com muita estática) ruído de fundo e ao tentar contactar pela Segunda vez, não houve resposta e em após alguns minutos, a Segunda explosão, bem mais forte que a primeira. Sai da Sala de Controle fui para área entre as baleeiras 1 e 2, olhando para popa, vi fumaça saindo de popa para meia nau (fumaça em direção a bombordo). Voltei ao controle encarreguei o Supervisor de Produção Sebastião como Coordenador Interino da popa-boreste, vi a extensão do

DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

de apoio que estavam próximas a plataforma para enviar conjuntos de ar autônomo, para possibilitar o combate a incêndio em locais confinados. O chefe da manutenção, segurança a bandeira italiana, Sr. Collia, tentou acessar internamente, a área de popa-bastete por vários caminhos, mas não conseguiu êxito porque o piso estava bastante quente, deformado, ficando algumas portas empenadas retornando sempre à sala de controle passando as informações. Outras pessoas, também, tentaram acessar a coluna e as áreas internas afetadas, não obtendo êxito. Em torno de 04:30 horas da manhã, se constatou a ruptura dos dois anéis de comunicação do sistema de controle, perdendo a total monitoração da sala de controle. A partir desse momento, todo o foco principal foi controlar o lastro nas três colunas restantes, este controle era possível nos painéis específicos localizados em cada coluna. Continuando na sala de controle, mandei a equipe de lastro da plataforma que eram, Marinho, Juarez e José Antônio juntamente com o Collia para realizar o controle de lastro em cada coluna específica. A coordenação do lastro, sempre foi feita pelo Senhor Marinho, sempre me reportando continuamente, na sala de controle a situação. Neste período as medidas que foram tomadas para controlar o alagamento, porém não conseguiram compensar a tendência ao adernamento. De 04:30 até 05:30, tentamos todos os recursos que estava ao nosso alcance na Plataforma, quando então, o Marinho informou que se esgotaram todas as possibilidades de controle da estabilidade. Face a este cenário, perguntei individualmente ao Antonello e ao Collia, que eram representantes da bandeira italiana na Plataforma, visto que eu, como representante da Petrobrás, já optava pelo abandono. Ambos concordaram, responderam que sim. Foi aí que acionei a chegada do helicóptero para a retirada das 28 pessoas que estavam a bordo. Perguntei, já no heliponto, se alguém tinha sugestão de alguma ação a ser tomada na intenção de recuperação da Plataforma. Todos concordaram com o abandono da embarcação que ocorreu entre 05:45 e 06:00 horas da manhã. As cinco últimas pessoas a se retirarem foram, Sebastião, o Supervisor de Facilidades Luiz Mário, a Rádio Operadora Cláudia, o Técnico de Segurança Quintana e Eu. Pedi ainda ao piloto que fizesse um sobrevoo na Plataforma, para verificar a extensão das avarias e as condições da Plataforma, constatando que toda a planta de processo de óleo e gás encontravam-se intactas. O último ato a ser feito por mim e pelo Luiz Mário, na P-36, foi de desligar o gerador de emergência atuando na sua botoeira de emergência, deixando a Plataforma energizada apenas por baterias que mantém a iluminação de emergência. A aeronave pousou na Plataforma P-47, para onde evacuou todo o contingente da P-36, sendo nesse momento, feita a chamada nominal do pessoal, quando então constatei a

JOSÉ CARLOS FIMINTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

ausência de dez nomes passados oficialmente para a Base em Macaé. **A partir de então, ficamos de prontidão na P-47. Em algum momento foi detectado se houve colapso de material na coluna?** Respondeu que não. A coluna estava inacessível, pelas condições de calor, temperatura e fumaça no local. **Em situações de emergência, como responde o sistema hidráulico de conservação da estanqueidade?** Respondeu que o projeto prevê situações de falhas seguras. Isso significa o atingimento de posições segura em caso de perda de sinais de comando. **Perguntado como o pessoal guarneceu os pontos de reunião?** Respondeu que devidamente equipados de macacão, botas, capacete e colete. O contingente no dia, era de 175 pessoas, abaixo do limite autorizado de 195 pelo efetivo de projeto. **Perguntado se as Plataformas que trabalhou anteriormente eram fixas ou flutuantes?** Respondeu que eram fixas e que a função de COPLAT é gerencial e sendo gerencial, trabalha com assessorias específicas de acordo com as necessidades da Plataforma. **Perguntado se havia Barge Engeneering, técnico de estabilidade na Plataforma?** Respondeu que sim, Marinho. **Perguntado se a coluna era considerada área classificada, podendo existir acúmulo ou presença de gás?** Respondeu que não, que as colunas eram áreas não classificadas, por projeto. **Perguntado quantas áreas ainda faltavam para ser comissionadas?** Respondeu que as áreas que faltavam ser comissionadas eram interligação dos poços ainda por ser entregues a Plataforma. **Estava ocorrendo durante o dia algum reparo nas colunas?** Respondeu que havia sido concluído um reparo com massa epoxi pelo lado externo pela equipe de mergulho, no VOID 61S, sendo este VOID não estrutural, seria uma caixa de ar que seria fator considerável apenas quando em plena carga de produção. **Perguntado se havia janelas de inspeção para verificar a eficácia do reparo neste VOID?** Respondeu que sim. **e se estavam fechadas?** Respondeu que não sei. **Perguntado se existe algum programa de treinamento para que um determinado engenheiro chegue ao nível de COPLAT?** Respondeu que não, não existe treinamento formal para COPLAT. **Perguntado se havia problemas com o abafador de chama?** Respondeu que sim, conforme constava na minha assunção de serviço em relatório e em meio magnético, que estaria sendo comprado por terra, um novo abafador de chamadas. Alguns dias após o sinistro, fui informado que havia sido montado um vent auxiliar para sanar o problema detectado. **Perguntado se havia problemas de aquecimento excessivo da Plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado quais as áreas de atuação dos principais assessores do COPLAT?** Respondeu que o Supervisor de produção tem como função garantir a operação de forma segura dos processos de óleo e gás;

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

JOSÉ CARLOS FERNANDES GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CÍVICOS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

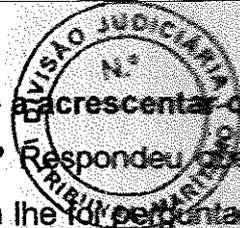
[Handwritten signature]

Supervisor de Facilidades, garantir a operação de forma segura das atividades de lastro e das facilidades de produção; Contramestre de Carga, garantir a operação de forma segura das movimentações de material de carga nas unidades, Técnico de Segurança, assessorar as atividades do COPLAT nas funções de segurança e liderar treinamentos das equipes de brigada, além disso, rádio Operador, assessorar o COPLAT nas atividades de comunicações com as embarcações e as aeronaves. **Perguntado qual é o contingente normal para operar a Unidade?** Respondeu que em torno de 30 pessoas na parte de produção de óleo e gás e facilidades. E 140 pessoas, em condições normais, podendo chegar a 195 para fazer a totalidade de suas fainas de manutenção. **Perguntado quantos geradores principais haviam a bordo?** Respondeu que três turbos geradores bi-combustíveis (gás-díesel), sendo que estavam operando a díesel; o sistema a gás ainda estava em estudo. **Perguntado quantos geradores seriam necessários para a operação da Plataforma?** Respondeu que até aquela data bastava um gerador, e que no pico de produção seriam utilizados dois turbos geradores. **Perguntado quais as cargas que são alimentadas pelo gerador de emergência?** Respondeu que como linha geral seria as cargas da área naval e sugeriu que a pergunta fosse formulada ao pessoal das facilidades. **Perguntado especificamente quais os equipamentos existentes na coluna que houve o sinistro?** Respondeu que existem painéis elétricos na coluna e alguns equipamentos da área naval. **Perguntado se existe algum equipamento na coluna sinistrada que seja com propulsão a gás?** Respondeu que não. **Perguntado se havia algum compartimento que pudesse ter hidrocarbonetos?** Respondeu que sim, tanque de drenagem de emergência, que é um tanque de esgotamento de óleo morto de todo processo em condições de emergência no processo. Não havia Hidrocarbonetos nestes tanques. **Perguntado qual o meio de comunicação entre a sala de controle e a brigada?** Respondeu que a comunicação é preferencialmente via rádio, canal 2, podendo ser utilizado também o telefone. **Perguntado quantos Técnicos de segurança haviam na Plataforma?** Respondeu que dois, Mateus e Magela que foram perdidos na explosão. **Perguntado se a equipe de brigada, quando se desloca para um compartimento, se existe sensores portáteis de gás (explosímetros)?** Respondeu que em locais passíveis de haver gás, os técnicos de segurança avaliam a situação antes de iniciár o combate. **Perguntado qual o grau máximo de inclinação para a popa da plataforma?** Respondeu que 15°, conforme previsto pelo projeto e em plena carga. **Perguntado se na sua experiência de 15 anos de Petrobrás, o que você, Viãna, supõe que motivou a primeira e Segunda explosão**

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

COPIA PARA O DEPARTAMENTO DE INVESTIGAÇÃO

na Plataforma? Respondeu que não sabe. Perguntado se teria algo acrescentar que pudesse contribuir para a solução do Inquérito Administrativo? Respondeu que a equipe foi brilhante na faina de emergência. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.



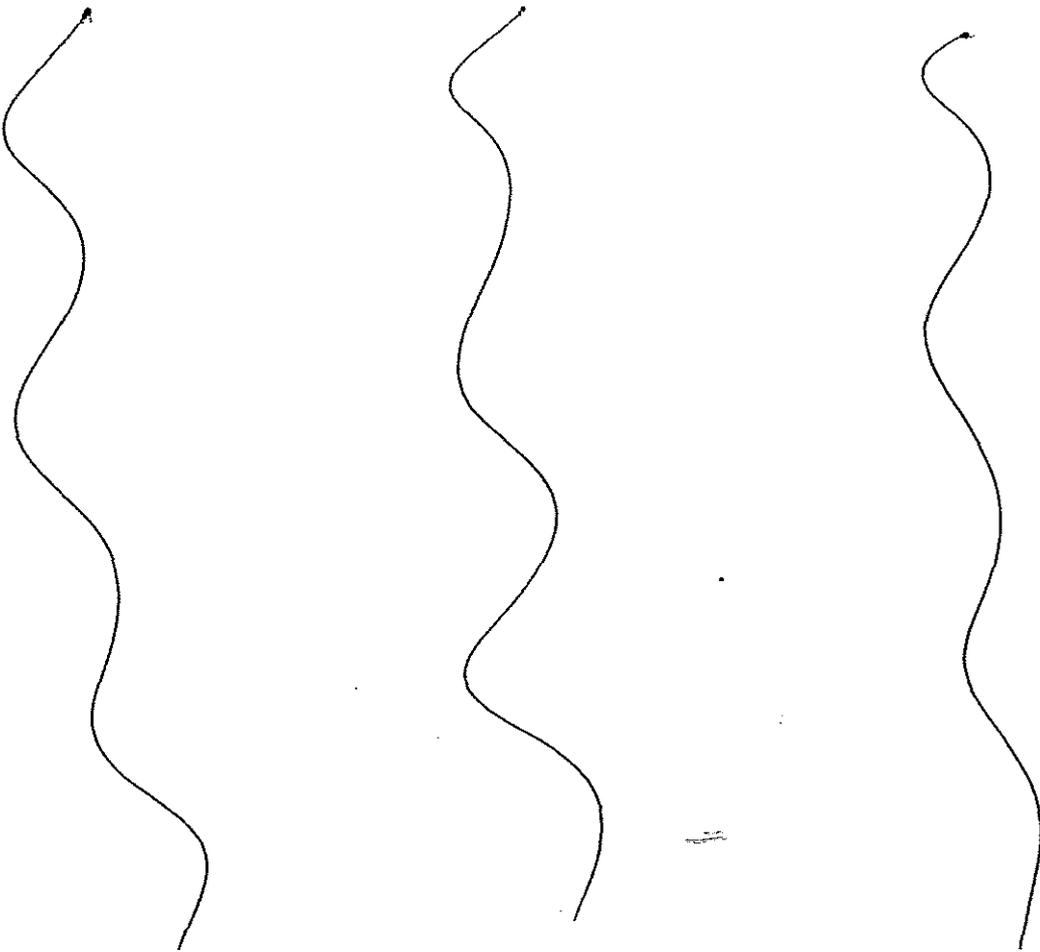
Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

José Carlos Prudente Gusmão
JOSÉ CARLOS PRUDENTE GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

Paulo Roberto Viana
PAULO ROBERTO VIANA
Primeira-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA
SO-ES 79.1068.38
Escrivão



TERMO DE ASSENTADA



Aos quatro dias de abril de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, às 16:00 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceram as testemunhas abaixo designadas, que passaram a serem inquiridas, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

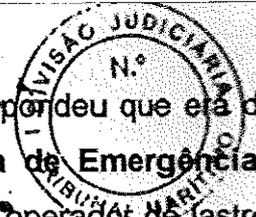
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

TERMO DE INQUIRIÇÃO (SEGUNDA-TESTEMUNHA)

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

CLÁUDIO MARINHO MACHADO, brasileiro, filho de SEBASTIÃO DA ROCHA MACHADO e de ITALA MARINHO MACHADO, com quarenta anos de idade, (casado) (Profissão Permanente, Técnico de Mecânica, Cédula de Identidade n° 04907832-2 IFP, CIC 746867127-34, número de inscrição no CREA 96-1-22880-7, local de inscrição, Rio de Janeiro, Funcionário da Petrobrás, Operador II, exercia a função de Técnico de Estabilidade na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRÁS 36, residente a Rua: Geraldino Fraga, 620, Município de Miguel Pereira, RJ, CEP. 26900-000, Telefone: (24) 484-3471, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobrás?** Respondeu que fazem 20 anos. **Qual era o turno que você estava trabalhando?** Respondeu que desde o dia 12, Segunda-Feira. **Na Plataforma, você estava comissionado nela, desde quando?** Respondeu que esteve cinco meses no Canadá na fase de pré-operação no segundo semestre de 1999, e que embarcou na P-36 quando chegou ao Brasil em novembro de mil novecentos e noventa e nove logo que chegou a Baía de Guanabara. **Perguntado se já havia exercido a função de Técnico**

[Handwritten signature] *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]*



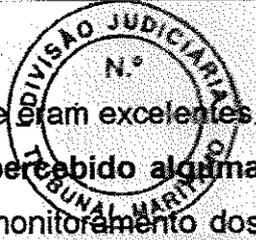
Operador de Lastro. **Perguntado qual era o turno de serviço?** Respondeu que era de 0700 às 19:00. **Perguntado se tinha alguma função na Brigada de Emergência?** Respondeu que sim, era guarnecer a sala de controle na atividade de operador de lastro. **Perguntado onde estava na hora da explosão?** Respondeu que no camarote, dormindo. **Perguntado se já tinha trabalhado em outra plataforma semi submersível?** Respondeu que sim, que só trabalhou em Plataforma semi submersível. **Perguntado se existem exercícios simulados de acidente?** Respondeu que sim. **E na parte de alagamento?** Respondeu que sim. **Perguntado quais as limitações para a operação da Plataforma com referência ao adernamento da mesma?** Respondeu que os limites são apertados, em função da limitação da Planta. **Perguntado quais suas ações nas atividades de sua função?** Respondeu que são diversas, qualquer manutenção, qualquer operação na parte de estabilidade, que é muito ampla, sou a primeira pessoa a ser consultada. **Perguntado quem autoriza essa permissão é você ou o COPLAT?** Respondeu que dependendo do nível de importância, é autorizado por mim ou levado ao COPLAT. **Perguntado após a primeira explosão, quais foram as suas atitudes?** Respondeu que não escutou a primeira explosão e acordou com o soar do alarme de emergência, coloquei o macacão (EPI) e me dirigi para a sala de controle e lá chegando, encontrei a Plataforma inclinada aproximadamente 2º (popa-boreste), aí perguntei ao Operador de Serviço noturno, Juarez, qual era a situação no momento? O Operador disse que não estava em curso, nenhuma operação extra de lastro, o operador citou, também, que sentiu um tranco forte na Plataforma. Então, na tentativa de avaliar o que aconteceu, abri no computador na tela específica que apresenta as condições de nível dos compartimentos da Plataforma e constatei nível alto na sala de bombas e na sala de propulsores que são adjacentes e situadas no submarino, no quadrante popa boreste. Então tentei ir ao local, pedi ao operador que ficasse observando o inclinômetro de bolha, perguntei ao supervisor de produção Sebastião, se havia alguma anormalidade na planta de processo e que o mesmo após consultar o operador de produção, respondeu que não. Havia sim, uma manobra de transferência na coluna de popa bombordo, me dirigi para a coluna de popa boreste na tentativa de identificar a razão de tais alagamentos, lá chegando encontrei a brigada de incêndio compondo uma linha de mangueira, não sei quem eram essas pessoas, pois havia muita fumaça, estava muito quente, a brigada posicionava-se onde eu deveria descer, no submarino, então, como não poderia avançar por ali, retornei para a sala de controle e passei todas as informações para o COPLAT. Alguém me informou que o adernamento estava aumentando. Conjecturei a possibilidade

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIREÇÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

no computador, quando estava tentando paginar em outras telas, aconteceu a segunda explosão. Comecei a alagar o compartimento diametralmente oposto, para compensar o alagamento. **Perguntado se esse seria o procedimento adequado de acordo com as normas?** Respondeu que a atitude no momento era compensar o alagamento no sentido oposto (proa-bombordo), nivelando praticamente a plataforma, tendo como efeito um adernamento quase 0º. Quanto ao procedimento adotado foi consequência da decisão do momento. **Perguntado qual a razão da busca do nivelamento da Plataforma?** Respondeu que estava em busca das condições normais de trabalho, levando em consideração não causar pânico nas pessoas residentes na Plataforma e que durante a faina de recuperação da estabilidade, várias informações ocorreram especificamente sobre muita fumaça na coluna e o difícil acesso para chegar ao local da explosão. **Perguntado se os sensores acusavam o alagamento dos compartimentos?** Respondeu que a partir da segunda explosão ficou sem o computador de trabalho e que conseqüentemente, não tinha as informações nos sensores. **Perguntado qual o instrumento que ele se baseava para a compensação da inclinação?** Respondeu que se baseava nos inclinômetros-bolha da sala de controle e um inclinômetro digital. **Perguntado se durante o trabalho de equilíbrio da Plataforma, em algum momento você achou que a situação estava fora de controle?** Respondeu que desde a primeira compensação, teve a certeza de que o processo de alagamento era ininterrupto e que numa dessas análises, decidi, com o conhecimento do COPLAT, sair da sala de controle e ir para o "SPIDER DECK", conseguindo chegar até a coluna de popa boreste, fiz uma inspeção visual externa e consegui ver cerca de seis metros de altura que restavam acima d'água e dez metros de profundidade não sendo identificado nenhum indício de rompimento ou colapso da coluna, retornando para a sala de controle. **Perguntado se nessas análises, em algum momento, você questionou se o sistema das portas estanques não estava funcionando?** Respondeu que sim, porém que o painel indicador na sala de controle indicava que as portas estanques estavam fechadas. Mesmo assim, o alagamento continuava. **Perguntado se havia fogo na coluna?** Respondeu que não, mas que havia indícios de temperatura alta e fumaça. Conjuntamente, dois rebocadores que estavam na área, tentaram resfriar a parede externa da coluna que estava com indícios de fogo. **Perguntado qual o ângulo limite de adernamento da Plataforma?** Respondeu que não tinha conhecimento desse ponto porque ele é variável em função da situação de carregamento da Plataforma. **Perguntado qual a medida tomada pelo Juarez no momento que sucederam o tranco?** Respondeu que chegou imediatamente

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

compensar o adernamento. **Perguntado em que momento o COPLAT chegou na sala de controle?** Respondeu que chegaram juntos e que não sabe precisar qual a primeira ação feita pelo COPLAT com relação a plataforma. **Perguntado o quanto de água foi admitida para compensar o adernamento?** Respondeu que é difícil de precisar em função de ter feito isso duas ou três vezes. Quanto a variação de calado, lembra que após a última admissão de lastro, foi informado que teria vinte e cinco metros de calado, aproximadamente. **Perguntado quais os principais equipamentos existentes na coluna de popa-boreste de seu conhecimento?** Respondeu que tinha uma torre desaeradora, ventiladores e exatores, portas estanques, gabinetes com sensores eletrônicos da planta de operação, tanque de drenagem de emergência, tanque separador de água e óleo e outros. **Perguntado para que era utilizado o tanque de drenagem de emergência?** Respondeu que apesar de não ser da sua área de atuação eram tanques utilizados para drenagem do petróleo da planta em situações de emergência. **Perguntado se a área era considerada uma área classificada para existência de gás e óleo?** Respondeu que não. **Perguntado se as bombas consideradas "sea water" utilizadas para pressurizar águas salgadas poderiam ter contribuído para o alagamento?** Respondeu que existia a possibilidade. **Perguntado se tinha conhecimento de trincas no "Stability box"?** respondeu que sim. **Perguntado se já haviam sido reparadas essas trincas?** Respondeu que sim, faltava apenas a inspeção visual interna por meio das janelas de visita para ser dado o pronto do reparo. **Perguntado se na hora do abandono sabia dizer o quanto a Plataforma estava inclinada?** Respondeu que em torno de 5º de adernamento, evoluindo, e que não saberia precisar o calado médio nesse momento. **Perguntado quando ocorreu o seu abandono da Plataforma?** Respondeu que em torno de 05:30 horas da manhã. **Perguntado se havia interligação entre a coluna de vante com a coluna de ré por meio do submarino?** Respondeu que sim, que havia um túnel de interligação com portas estanques de interceptação. **Perguntado se sabe informar se as janelas de visita do "stability box" onde foi feito o reparo da trinca estavam com as elipses fechadas?** Respondeu que estavam abertas. **Perguntado se já havia acontecido algum incidente anterior nesta Plataforma que tivesse causado água aberta?** Respondeu que não, as portas estanques permanecem sempre fechadas, se alguém tem que atravessar uma porta, abre e imediatamente fecha. **Perguntado qual a indicação dos sensores desses compartimentos?** Respondeu que os sensores indicam apenas que o nível da água está alto não tendo nenhuma interferência no travamento das portas. **Perguntado em que momento abandonou a Plataforma?** Respondeu que no penúltimo voo, em torno de 05:30 da manhã.



Perguntado quais as condições do mar naquele dia? Respondeu que foram excelentes.
 Perguntado se algum dos equipamentos durante a operação foi percebido alguma falha? Respondeu que logo após a segunda explosão foi perdido o monitoramento dos equipamentos via sala de controle. Perguntado se teria em função da sua experiência, teria desconfiança o que causou esse tranco, essa explosão? Respondeu que nada.
 Perguntado se teria mais alguma coisa para elucidar o ocorrido? Respondeu que sim, efetuei ainda descida às colunas de proa para a realização de manobras emergências de lastro, no intuito de ainda compensar o adernamento antes do abandono. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Júnior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

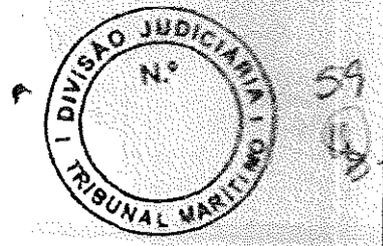
Capitão-de-Fragata
 Encarregado do Inquérito

JOSÉ CARLOS VIDENTE GUSMÃO
 INSPETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS
 CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Cláudio Marinho Machado
CLÁUDIO MARINHO MACHADO
 Segunda-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA
 SO-ES 79.1068.38
 Escrivão

[Handwritten wavy lines]



TERMO DE ASSENTADA

Aos cinco dias de abril de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, às 08:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceram as testemunhas abaixo designadas, que passaram a serem inquiridas, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38
Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (TERCEIRA-TESTEMUNHA)

SEBASTIÃO FRANCISCO DE SOUZA FILHO, brasileiro, filho de SEBASTIÃO FRANCISCO DE SOUZA e de LENICE ANDRADE DE SOUZA, com trinta e oito anos de idade, (casado) Profissão Técnico de Operações, Cédula de Identidade n° 04663886-2 IFP, CIC 731361827-15, Funcionário da Petrobrás, Técnico de Operações, exercia a função de Supervisor de Produção na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRÁS 36, residente a Rua: Riachuelo, 554, Turf – Club, Município de Campos dos Goytacazes, RJ, CEP. 28013-450, Telefone: (24) 724-3214, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobrás?** Respondeu que dezessete anos e meio e que acompanhou no Canadá a pré-operação, da P-36 ,por quatro meses, que é Supervisor de Produção desde novembro de mil novecentos e noventa e nove quando a Plataforma chegou ao Brasil. Já fui Supervisor de Produção em Garoupa 1, durante sete anos e também Plataforma P-22. Também fui Operador de Produção na Plataforma Garoupa 1, em torno de quatro anos. Trabalha na escala de quatorze dias por vinte e um dias de folga e que tinha embarcado na P-36 no dia doze de março, três dias antes do acidente. **Perguntado quais as atividades do Supervisor de Produção?** Respondeu

que é supervisionar a área de produção de óleo e gás, dentro da área de produção que tem como principais atividades a planta de processo de óleo e a planta de turbo de compressão de gás. **Perguntado quais são suas obrigações na Faina de Emergência?** Respondeu que ao dirigir-se a sala de controle tomava as devidas providências na planta de processo de óleo e gás para combater a emergência e assessorar o coordenador da plataforma. Como supervisor, não trabalho por turno, trabalho por regime de sobre aviso. **Perguntado quando chegou no dia doze, assumiu o serviço de quem?** Respondeu que do Hélio Galvão. **Perguntado quando você assumiu o serviço, recebeu alguma informação que tinha ocorrido alguma anormalidade durante o serviço anterior?** Respondeu que sim, o Hélio Galvão informou que o tanque de emergência de boreste estava isolado devido a manutenção da bomba de descarga, e que este tanque normalmente é utilizado em caso de emergência, para receber a drenagem de alguns sistemas da planta de produção. Também foi informado que o vent atmosférico havia apresentado problema, mas que estava operando normalmente por meio de um vent auxiliar. E que durante os dois dias que lá estava, o tanque de emergência continuou isolado e o vent não apresentou nenhuma anormalidade. **Perguntado onde estava quando ocorreu o acidente?** Respondeu que estava dormindo e foi acordado por volta de 00:20 com o soar do alarme de emergência. Coloquei o meu equipamento de proteção individual (EPI) e me dirigi para a sala de controle e encontrei de serviço, o Operador de Produção, Carlos José Maciel de Azeredo que me informou a situação do momento que a planta de processo estava totalmente fechada devido a atuação do sistema de (Shut-Down) processo de óleo e gás e que havia confirmado a atuação dos equipamentos, através da monitoração do sistema de controle que apresenta no painel as válvulas de interceptação que são fechadas automaticamente, desde a chegada do poço até a saída na Plataforma. **Perguntado qual a área da situação de emergência?** Respondeu que o Maciel informou que a área era na coluna de popa-boreste. Confirmei que as providências já haviam sido tomadas, com a finalidade de isolar a planta de produção, passei as informações para o COPLAT e comecei a assessorá-lo. Quando já estava em torno de 10 a 15 minutos na sala de controle, aconteceu a Segunda explosão que teve vários desdobramentos, o meu sistema informatizado de controle continuou operando, então fui designado pelo COPLAT para se dirigir ao local, para investigar o que havia ocorrido, fui em dupla com Artur Cesar Hecht e constatei que havia uma grande avaria nos equipamentos da área, e também muita fumaça, vi fogo no compartimento abaixo do second deck no (TANK TOP), vi um corpo mutilado e em seguida retornei para dar as informações ao COPLAT. Assumi

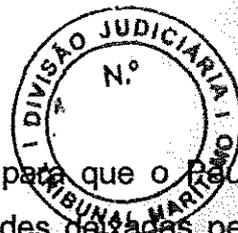
S

S

S

S

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



provisoriamente as atividades de Coordenador na sala de controle para que o Paulo Viana (COPLAT) fosse verificar a situação. Continuei com as atividades deixadas pelo COPLAT, que era o controle da estabilidade da Plataforma que desde a primeira vez que cheguei a sala de controle, ela se encontrava com 2º (dois graus) de inclinação, essa tentativa de controle de equilíbrio da Plataforma era realizada pela equipe de lastro. Durante os momentos seguintes, a preocupação de todos se voltou a manter a Plataforma estabilizada e descobrir o que causou aquela explosão inclusive ter acesso ao local, fui designado pelo COPLAT, para identificar os componentes da brigada de incêndio, que estavam desaparecidos. Após a identificação da falta de onze componentes, foi determinado improvisar uma segunda brigada de emergência para tentar o acesso ao local. Esta equipe identificou o Sérgio Santos Barbosa, solicitando a presença da equipe de resgate ao local para remove-lo. **Perguntado se a coluna é classificada para a passagem de óleo e gás?** Respondeu que não, que a área não é classificada para a passagem de óleo e gás, e que o cheiro do gás é perceptível. **Perguntado se durante o dia anterior, houve necessidade de ação para paralisar a planta de produção?** Respondeu que não, que nenhum alarme foi soado e não houve necessidade de parar a planta de produção e que não teve nenhuma informação quanto a vazamento de óleo ou gás. **Perguntado se estava acontecendo algum serviço de reparo durante o dia anterior na área de produção?** Respondeu que não. **Perguntado quais foram as ações da equipe para apagar o incêndio? Foi ação individual ou em equipe?** Respondeu que o fogo era visto através da base de um duto de ventilação que foi destruído pela segunda explosão e que tentou apagar o fogo através de extintores de pó químico, devido a alta temperatura nas chapas, pouco resultado se obteve com essas ações, sendo solicitado então a presença dos fire fighting para resfriar a coluna. Foi determinado pelo COPLAT a evacuação, da Plataforma, das pessoas que não estavam diretamente envolvidas com a emergência, continuando com a tentativa de estabilizar a plataforma, ter acesso ao local da explosão e apagar o incêndio, não se obtendo êxito principalmente pela alta temperatura e pela fumaça presente. **Perguntado se foi apresentado alguma falha no sistema que tenha notado?** Respondeu que não percebeu. **Perguntado se percebeu se o adernamento da Plataforma estava se mantendo fixo naquela inclinação?** Respondeu que não, que ela sempre se apresentou progressiva. Que não pode precisar qual era a inclinação quando teve que abandonar a Plataforma por volta das 06:00 horas da manhã. Ressalto apenas que era bem maior do que os 2º inicialmente identificados. Constatado principalmente por que foi o coordenador do desembarque dos últimos 28 integrantes, que foram resgatados de helicóptero.

S

S

S

S

Perguntado como é que funciona a rede de drenagem de equipamentos para o tanque de drenagem emergência? Respondeu que estes tanques (existe um a bombordo e um a boreste) funcionam para receber os fluidos provenientes de equipamentos da planta de processo, equipamentos como: separador de produção, tratador eletrostático, separador atmosférico, manifold de produção e de teste.

Perguntado qual seria a relação do vent atmosférico com esse sistema de drenagem de emergência? Respondeu que há uma interligação do tanque com o sistema de vent, sendo que o do tanque de boreste estava raqueteada (bloqueada).

Perguntado quando acontece a situação de shut dow, além do acionamento automático das válvulas, o que mais acontece? Respondeu que acontece o fechamento e abertura automática de válvulas que despressurizam os equipamentos da planta de processo de gás para o flare de alta ou de baixa pressão de acordo com a pressão de operação do equipamento.

Perguntado se estava lançado em algum documento a existência do vent auxiliar? Respondeu que estava lançado no boletim de passagem de serviço dos operadores da sala de controle, no boletim de passagem de serviço de supervisores de produção. E que estava lançado no boletim diário de produção (BDP), que se tornou do conhecimento público, que houve uma pressão inadequada no sistema de vent, que estava sendo providenciado junto ao fabricante a aquisição de um novo equipamento, e que para a substituição do mesmo teria que haver a necessidade de parada de produção devido a proximidade com os queimadores de alta e baixa pressão. Que essa alternativa de utilização de vent auxiliar é a primeira vez que está sendo utilizada na P-36, porém, temos conhecimento que já foi utilizado em outras plataformas.

Perguntado qual seria a ligação das duas explosões com o alagamento na coluna da plataforma? Respondeu que em nenhum momento foi comentado qual seria o vínculo entre o alagamento e a explosão, nem identificado quais os compartimentos que estavam alagados.

Perguntado se quando decidiram evacuar a plataforma, quais documentos ligado a sua área foram salvos? Respondeu que nenhum, nem eu salvei nem os operadores de produção.

Perguntado se com a sua experiência de 17 anos de Petrobrás e 11 de supervisor, o que você supõe que tenha motivado a primeira explosão? Respondeu que não tenho a mínima idéia. Considerando ser uma área não classificada, ou seja, não passava gás nem óleo, os equipamentos existentes nesta coluna não eram de armazenamento de óleo ou gás, por isso não sei o motivo nem suponho o que teria ocasionado ou motivado a explosão.

Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos? Respondeu que não teria nada a acrescentar. E nada mais disse,

S

S

S

S



nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

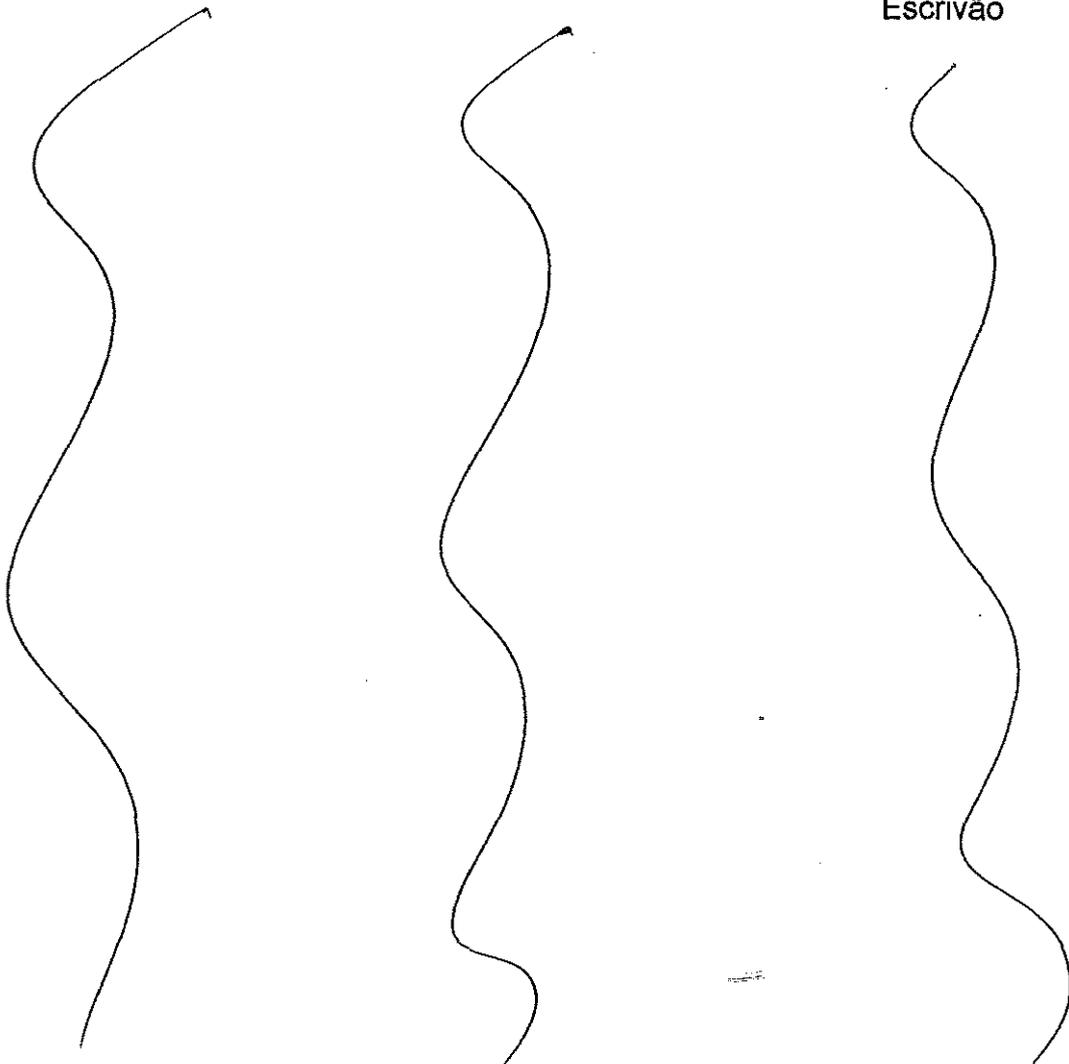
Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

Jose Carlos Parentel Gusmao
JOSE CARLOS PARENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Sebastião Francisco de Souza Filho
SEBASTIÃO FRANCISCO DE SOUZA FILHO
Terceira-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA
SO-ES 79.1068.38
Escrivão





TERMO DE ASSENTADA

Aos cinco dias de abril de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, às 13:00 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSÉ CARLOS MARZANEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (QUARTA-TESTEMUNHA)

MANOEL SÉRGIO FILADELFO LEONCIO, brasileiro, filho de CARLOS LEONCIO DO NASCIMENTO e de NILZA DE SÁ FILADELFO DO NASCIMENTO, com quarenta e três anos de idade, (casado) Profissão Operador de Produção, Cédula de Identidade nº 335637 SSP-ES, CIC 577617367-15, Funcionário da Petrobrás, Operador de Produção, exercia a função de Operador de Produção na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRÁS 36, residente a Rua: Cabo Ailson Simões, 805, Centro – Vila Velha - Espírito Santo, ES, CEP. 29100-320, Telefone: (27) 229-3238, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobrás?** Respondeu que onze anos, sempre como operador de produção, e que estava comissionado na P-36 desde de novembro de mil novecentos e noventa e nove, quando a plataforma chegou ao Brasil. Tendo como experiência trabalhado nas seguintes plataformas: CHERNE II, e o maior tempo na plataforma SS - XI, no campo de Viola. **Perguntado se quando havia chegado à plataforma para cumprir o seu período de trabalho?** Respondeu que chegou na Segunda feira, dia 12 e que o seu período de serviço é de 14

dias de trabalho por 21 dias de folga. **Perguntado qual o seu trabalho como operador de Produção, quais suas responsabilidades?** Respondeu que os turbos compressores, os separadores de óleo e gás, o controle dos fluxos de óleo e gás nos poços e a sala de controle. Cabe ressaltar que apenas dois turbos compressores estavam comissionados e estava em fase de aceitação o terceiro turbo compressor. Destaco, também, que para operar a P-36 na situação que se encontrava, só havia necessidade da operação de um turbo compressor. **Perguntado como era o seu serviço?** Respondeu que o serviço era feito por turno e o seu turno era de 07:00 às 19:00 horas, e que no dia 14 de março no seu turno não houve nenhuma anormalidade digna de anotação no boletim de passagem de serviço, que estava de serviço comigo Charles Roberto Oscar, também, operador de produção que é um dos desaparecidos, e que passei o serviço para o Carlos José Maciel Azeredo e para Adilson Almeida de Oliveira, outro desaparecido. Na sala de controle ficam sete monitores que pode colocar em cada um, quatro equipamentos para acompanhamento, e que se a situação exigir em função do acionamento de algum alarme, o equipamento pode ser priorizado, dessa forma é que se faz o controle da planta de operação. **Perguntado onde estava quando ocorreu a primeira explosão?** Respondeu que não ouviu a explosão e que acordou com o alarme de emergência por volta de 00:15 horas, vesti o EPI, me dirigi para a sala de controle quando fui informado qual era o local da emergência, face a isso e por ser integrante da brigada de emergência, me dirigi para o local do acidente, todos chegaram praticamente juntos principalmente os técnicos de segurança Matheus e o Magéla, como primeira ação, fui responsável pela preparação das instalações das mangueiras para o combate ao incêndio. O técnico de segurança Matheus foi investigar o local da primeira explosão, e como não conseguia manter comunicações com o Magéla, este me solicitou que fosse colocar o conjunto autônomo de respiração que estava localizado abaixo do heliponto, que fica localizado na coluna diametralmente oposta a que ocorreu o acidente. Durante este deslocamento ocorreu a explosão de maiores dimensões, retornando do local já sem iluminação passei a mão também em um extintor de CO2, vi fogo no tanque top onde utilizei o extintor. Estava também ao meu lado Arthur Hecht, cabe ressaltar que ao retornar ao local do acidente, após a Segunda explosão encontrei o local parcialmente destruído com fumaça e temperatura alta e alguns equipamentos de segurança destruídos, nesse momento outras pessoas também chegaram, vi um corpo mutilado quando então o Roberto Matos Santos tentou se aproximar do local desesperadamente, por ter ouvido um companheiro solicitando socorro. Acionamos a

Handwritten scribbles at the bottom of the page.

EXEMPLAR DO DOCUMENTO ORIGINAL

equipe de resgate, o enfermeiro desta equipe, se dirigiu ao local onde conseguiu resgatar o Sérgio Santos Barbosa. Como o Roberto Santos estava mais transtornado, segurei e retirei o mesmo do local nos dirigindo para a sala de controle. Como havia a necessidade de recompor o anel de incêndio, me propus a reativar o anel de incêndio que estava sem pressão, nos dirigimos para o local da bomba de incêndio que fica localizada entre as baleeiras nº 1 e 2 e que posteriormente, fechei a válvula manual de exportação de óleo da P-36 para P-47. Durante este momento até o abandono, contribui junto com outros companheiros na tentativa de chegar ao local do acidente com a finalidade de recuperar os amigos que por acaso ainda estivessem vivos ou até resgatar os que não estivessem, porém os acessos terminaram sempre interrompidos por portas estanques ou não, que estavam empenadas, não permitindo o acesso aos locais próximos de onde ocorreu a explosão. **Perguntado se sabe informar se a coluna é considerada um local classificado para óleo ou gás?** Respondeu que a coluna não era um local classificado. **Perguntado se houve algum serviço de reparo na coluna popa-boreste?** Respondeu que no meu período de serviço, não. **Perguntado que horas abandonou a Plataforma?** Respondeu que saiu da plataforma quando foi decidido pelo COPLAT pelo abandono da mesma, no primeiro helicóptero, em torno de 05:30 horas da manhã. **Perguntado se na sua área de serviço é preenchido algum documento de passagem de serviço?** Respondeu que sim, mas nenhum desses documentos foram salvos. **Perguntado quanto de adernamento se encontrava a plataforma na hora do abandono?** Respondeu que não poderia precisar, mas que o helicóptero posou e pode fazer o resgate dos últimos remanescentes da Plataforma. **Perguntado se nas tentativas de chegar na coluna, em algum momento depois do acidente, percebeu cheiro de gás?** Respondeu que não. **Perguntado se ocorreu algum mergulho no dia quatorze de março?** Respondeu que não sabia. **Perguntado quais equipamentos pertencentes ao grupo de produção existia na coluna popa-boreste?** Respondeu que o único equipamento era o tanque de drenagem de emergência de boreste, e que este tanque estava raqueteado (bloqueado) por não ter a bomba de sucção e descarga, e que este tanque só pode ser usado por determinação do COPLAT. **Perguntado se a equipe que trabalhava fazia parte da equipe da Plataforma a muito tempo?** Respondeu que sim, desde o início da operação, quinze de maio de dois mil. **Perguntado se havia algum equipamento em comissionamento?** Respondeu que o terceiro turbo compressor (TC casa). **Perguntado quando a bomba de transferência do tanque de drenagem de emergência, foi retirada para manutenção?** Respondeu

←

↪

↪

↪

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
COMARCA DE SÃO PAULO

67
DIVISÃO JUDICIÁRIA I
N.º
TRIBUNAL MARÍTIMO

que em fevereiro, que já estavam a cerca de quinze dias sem esta bomba e que desde essa época a rede de drenagem do tanque estava flangeada. **Perguntado se tinha conhecimento se a rede que dá acesso ao tanque de drenagem estava flangeada?** Respondeu que não tinha essa informação, pois não era da sua responsabilidade. Acrescentou também que na hipótese de ser drenado óleo para esse tanque, este óleo é considerado óleo morto (é um óleo que chega ao tanque na pressão atmosférica), e que as determinações são que esse tanque só deva ser usado em última hipótese. **Perguntado quando foi acordado e se dirigia para a sala de controle, qual foi a informação que recebeu quando a localização do acidente?** Respondeu que recebeu a informação de que havia soado o alarme de gás na coluna de popa-boreste, e que face a situação de emergência, não imaginou por onde poderia estar acontecendo o vazamento de gás, até por que poderia ser um alarme falso. **Perguntado se hoje poderia imaginar em que local na coluna de popa-boreste haveria a possibilidade de algum vazamento que acionasse o alarme de gás?** Respondeu que não tem como precisar aonde possa ter ocorrido esse vazamento. **Perguntado se quando chegou no local da concentração da brigada de incêndio, antes da explosão maior, se percebeu algum cheiro característico de vazamento de gás?** Respondeu que sim, porém que um cheiro pouco perceptível, que não era fator que pudesse contribuir para uma explosão. **Perguntado se o tanque de drenagem de emergência possuía indicador de nível com remoto na sala de controle?** Respondeu que sim e que poucos dias antes ainda no serviço do meu antecessor havia sido feita uma sondagem para verificar qual a situação e que não sabe precisar o resultado. **Perguntado se sempre trabalhou em plataforma semi-submersível?** Respondeu que sim, sempre trabalhou em plataforma semi-submersível, porém durante a sua preparação para servir na P-36, esteve em outras plataformas. **Perguntado se sabe informar quando o incêndio foi debelado?** Respondeu que não sabe precisar, pois estava envolvido com outras tarefas e não se envolveu com a debelação do incêndio. **Perguntado se consegue lembrar qual foi o sensor que disparou?** Respondeu que não. **Perguntado se com toda sua experiência, se tem algum indício do que pode ter originado as explosões?** Respondeu não, e que espera que se consiga detectar a origem para que não aconteça em outra plataforma. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não teria nada a acrescentar. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado

Handwritten marks at the bottom of the page, including a large 'S' and other scribbles.

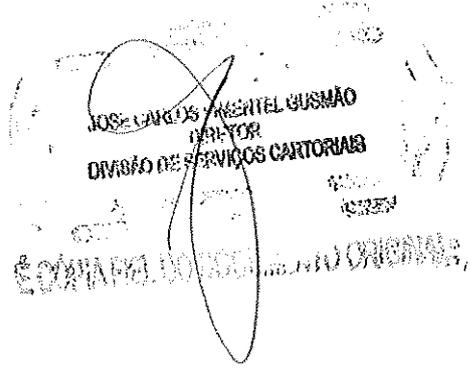


68

conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

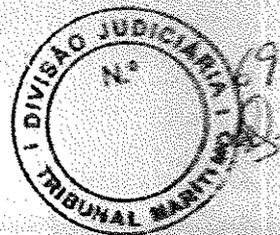


Manoel Sérgio Filadelfo Leoncio
MANOEL SÉRGIO FILADELFO LEONCIO
Quarta-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38
Escrivão

Three large, wavy, vertical lines, likely representing a signature or a placeholder for a signature.



TERMO DE ASSENTADA

Aos cinco dias de abril de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, às 16:00 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA
SO-ES 79.1068.38
Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (QUINTA-TESTEMUNHA)

Carlos Alberto

CARLOS ALBERTO SAMPAIO, brasileiro, filho de CARLITOS SAMPAIO e de JULIA GOMES SAMPAIO, com trinta e cinco anos de idade, (solteiro) Profissão Operador I, Cédula de Identidade nº 04853171-9 IFP-RJ, CIC 825428307-97, Funcionário da Petrobras, exercia a função de Operador de Facilidades na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRÁS 36, residente a Rua: Treze de Maio, 330, Centro – Município de Campos dos Goytacazes, RJ, CEP. 28013-010, Telefone: (24) 722-8162, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que quatorze anos, e que está comissionado na P-36 desde a fase de canteiro em Quebec, no Canada, aonde passou quatro meses e posteriormente embarcou em definitivo em novembro de mil novecentos e noventa e nove quando a plataforma chegou ao Brasil, e que sempre exerceu a função de Operador de Facilidades na P-36, e que trabalhou em outras plataformas fixas e outras semi-submersíveis, que realizei cursos e estágios na fase de pré-operação na P-36 por cerca de um ano e meio. **Perguntado quando tinha embarcado na plataforma para o**

[Handwritten marks at the bottom of the page]

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓGRAFOS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



Copie em x2

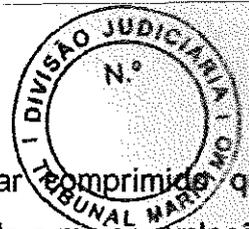
[Handwritten signature]

período de quatorze dias de serviço? Respondeu que tinha embarcado no dia doze de março, segunda-feira antes do acidente. Que o serviço que dava na plataforma é por turno, e que estava realizando o turno de 19:00 às 07:00 horas da manhã e que o serviço é dado prioritariamente na sala de controle, mas se houver alguma necessidade é deslocado. Que nos dois dias de serviços anteriores ao acidente, não houve nenhuma anormalidade, e que chegou a registrar em sua agenda, que o serviço a noite era mais de monitoração dos equipamentos. **Perguntado aonde você estava quando ocorreu o acidente (a primeira explosão)? e o que fazia?** Respondeu que estava na sala de controle, na rotina normal de monitoração das telas, quando escutou um estrondo, que poderia ser confundido com um container que tivesse batido mais forte no convés principal ou uma embarcação que tenha encostado na plataforma, esse estrondo fez tremer toda a plataforma, como sabia que não havia nenhuma manobra com embarcações, achei que poderia ser alguma manobra interna de transferência de carga. Ato contínuo disparou o alarme de emergência da plataforma que pode ser acionado por incêndio, fumaça, vazamento de gás, despressurização do anel de incêndio. Com este quadro sentei em frente ao console selecionei uma tela em que eu veria o estado da plataforma, quando apresentou esta tela, lembro de ter visto a indicação do acionamento de dois sensores de gás, na sala de bombas de incêndio (popa-boreste), haviam mais dois outros sensores de gás representando na tela, como acionados que não identifiquei o compartimento, porém sabia que era da zona sete da plataforma, nesta mesma zona sete, lembro da indicação de dois sensores de fumaça, também foi apresentado no painel de indicação de sensor de fumaça dois compartimentos que não sei precisar, mas que eram na zona sete. Que não sabe o que poderia ter ativado os sensores de gás nesses compartimentos, que continuou monitorando a planta até a chegada do Supervisor de Facilidades, que era o Luiz Mário, que em consequência do acionamento do sistema de segurança os seguintes sistemas foram desativados: sistema de água quente para a planta, sistema de água de resfriamento e o sistema de bomba lift, que pressuriza o sistema de água salgada. Observei também que houve a queda do compressor de ar comprimido motivado por alta temperatura, e neste momento o Supervisor de Facilidades foi à sala dos compressores tentando dar partida em local, isso aconteceu e ele retornou à sala de controle, quando houve nova queda no sistema de ar comprimido. Falei para ele então que iria ao local e ele ficaria na sala de controle, me dirigi à sala dos compressores e cortei o ar comprimido para a planta, já que a planta estava apagada, parti o compressor auxiliar e consegui partir o compressor principal alfa.

[Handwritten scribbles]

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

É Cópia do Documento Original



71

Então retornei à sala de controle, percebi a recuperação do ar comprimido que apresentava um gráfico ascendente. Quando então ocorreu a segunda e maior explosão, tendo como conseqüência a queda da geração principal de energia, segundos depois entrou a geração de emergência como previsto no projeto. Verifiquei a falta de informação da planta de ar comprimido, todas outras nove informações constantes no meu painel, continuaram. Tentei retornar a sala dos compressores para verificar a pressão de ar comprimido e a continuidade operacional do compressor auxiliar, não conseguindo ir além da sala das centífugas de diesel, devido a presença de muita fumaça **Perguntado quando caiu a geração principal?** Respondeu que foi após a segunda explosão, e que a geração de emergência, entrou em seguida. E que não sabe informar o que motivou a caída da geração principal. **Perguntado qual é a função de água quente na planta de produção?** Respondeu que é para aquecer o gás combustível e o óleo produzido. **Perguntado se sabe a pressão da água quente, do óleo e do gás?** Respondeu que a água quente em torno de quinze quilos, do óleo não sei precisar, do gás em torno de trinta quilos. **Perguntado qual é a pressão da água para o resfriamento do gás?** Respondeu que saía na bomba com seis quilos. **Perguntado aonde era localizado o vaso de expansão de água quente e o vaso de expansão da água de resfriamento?** Respondeu que fica localizado na torre de flare cerca de quarenta metros acima do convés principal. **Perguntado aonde fica localizado os trocadores de calor de óleo e gás?** Respondeu que ficavam localizados no convés principal, de meia nau para popa. **Perguntado aonde ficava localizado as bombas de circulação de água quente e água fria?** Respondeu que ficava no convés principal, proa-boreste. **Perguntado se havia acontecido anteriormente algum acidente importante que tivesse acionado o sistema de alarme de gás que você tivesse conhecimento?** Respondeu que não, nem durante seu serviço, nem por informação das outras equipes. **Perguntado quem é o responsável pela manutenção dos equipamentos de segurança?** Respondeu que é o Supervisor de Facilidades, que é ele quem determina quem deve fazer a manutenção, quando for elétrica, for mecânica, instrumentação etc. **Perguntado quais as condições meteorológicas do dia?** Respondeu que eram excelentes. **Perguntado se algum documento utilizados pelo Supervisor de Facilidades foi salvo?** Respondeu que o livro do pessoal de lastro. **Perguntado qual é o serviço de operador de facilidade?** Respondeu que exceto óleo e gás é manter a operação de tudo. Tais como: frigorífica, captação de água do mar, sistema de ar condicionado da plataforma, todo o apoio para a cozinha, parte de esgoto

Carla comp...

S S S S



72

e sanitário, manter a plataforma viva, geração de energia elétrica. **Perguntado pelo conhecimento que você tem, na coluna popa-boreste havia algum equipamento ou rede que passasse gás?** Respondeu que não, que não há motivo para haver presença de gás nem na coluna nem especificamente na sala de bomba de incêndio. **Perguntado se em algum momento teve a informação de haver colapsado a estrutura da coluna?** Respondeu que não, que teve a informação que o Barge Marine, antes da segunda explosão fez uma inspeção visual e não foi detectado nenhum rompimento na estrutura. Cabe ressaltar que desde a primeira explosão, a plataforma encontrava-se adernada. **Perguntado se havia alguma bomba em manutenção?** Respondeu que estava pelo menos uma das quatro bombas "sea water", que funcionam para manter a pressão da rede de água salgada. **Perguntado que pela experiência que você tem, o que você supõe que possa ter ocasionado as explosões?** Respondeu que não sabe informar, pois a área não é classificada e não existe nenhum equipamento ou rede que passe gás. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que gostaria de destacar que no momento do acidente reconheceu o valor do adestramento e dos exercícios simulados que são feitos durante os serviços, que com certeza foram responsáveis pelo salvamento das 164 pessoas, por isso, considera que apesar da perda de onze companheiros, se obteve uma vitória com o salvamento do restante da tripulação. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

lou

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
 Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

Alampin
CARLOS ALBERTO SAMPAIO
 Quinta-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

Jose Carlos Pimentel Gusmao
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMAO
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS
 É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



TERMO DE ASSENTADA

Aos cinco dias de abril de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, às 17:40 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

COMPANHIA DO DOCUMENTO LEGAL

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (SEXTA-TESTEMUNHA)

CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, brasileiro, filho de JOSÉ CARLOS AZEREDO e de ZENILDA MACIEL AZEREDO, com trinta e quatro anos de idade, (casado) Profissão Operador I, Cédula de Identidade nº 06531974-1 IFP-RJ, CIC 842317937-00, Funcionário da Petrobrás, exercia a função de Operador de Produção na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRÁS 36, residente a Rua: Joaquim Macedo, 129, Horto – Município de Campos dos Goytacazes, RJ, CEP. 28015-420, Telefone: (24) 724-4379, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que treze anos. Que hoje é Operador de Produção, e que iniciou como mecânico, em função dos cursos que realizou ascendeu para a função atual. Que está comissionado na P-36 desde setembro de mil novecentos e noventa e sete e que embarcou efetivamente embarcou na P-36 em novembro de mil novecentos e noventa e nove no Rio de Janeiro, informou também que o seu embarque era de quatorze dias de trabalho e vinte e um dias de folga e que trabalhava por turnos, sendo os primeiros sete dias, de 07:00 às 19:00 horas e a segunda semana de 19:00 às

S

S

S

24
[Handwritten signature]

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

07:00 horas da manhã, que embarcou no dia cinco de março e desembarcou no dia dezanove de março. **Perguntado qual era o serviço que estava executando na plataforma?** Respondeu que era de Operador de produção, e o seu local de trabalho era a sala de controle da produção ao lado da sala de supervisão. **Perguntado se no período que estava embarcado, foi verificada alguma anormalidade?** Respondeu que houve uma variação da pressão do sistema de vent sendo considerada um pouco acima do normal, por este motivo, foi confeccionado um vent auxiliar, neste vent foi instalado um indicador de pressão que era monitorado pelo operador de campo. **Perguntado qual a sua função no grupo de segurança?** Respondeu que fazia parte da brigada de incêndio, e que no horário de efetivo serviço, guarnecia a sala de controle da produção. **Perguntado o que estava fazendo na hora da primeira explosão?** Respondeu que era por volta de 00:20 hs, e que estava no refeitório por ser horário da ceia. Que pelo barulho, inicialmente pensou ter sido alguma queda de carga no convés principal, em seguida, disparou o alarme de emergência, retornei para a sala de controle da produção, liberando o Adilson Almeida de Oliveira, para compor a brigada. **Perguntado qual era efetivamente o seu serviço?** Respondeu que era monitorar toda a planta de processo de produção, através da sala de controle. **Perguntado se quando chegou na sala de controle qual foi a sua atitude?** Respondeu que após a ocorrência dessa primeira explosão ocorreu a situação de "shut down" nível 2 (dois), que significa parar a exportação de gás e óleo. Com isso, me preocupei em checar se todas as válvulas de segurança de entrada e saída dos vasos provenientes dos poços estavam fechadas, fato este confirmado por mim. Com isso tive certeza que a produção estava parada e os poços fechados na árvore de natal, informação esta que passei para o Coordenador da Plataforma, a partir daí, fiquei na sala de controle aguardando a evolução dos fatos por ser o meu local de guarnecimento na condição de segurança. Não houve, na minha área de trabalho, nada que necessitasse da minha intervenção. Ocorreu, então a segunda explosão de bem maior intensidade, houve queda de energia mas não posso precisar o momento exato do ocorrido, nem cheguei a observar se havia inclinação ou não na plataforma. **Perguntado se existe algum equipamento de responsabilidade do pessoal da produção que passe pela coluna popa-boreste?** Respondeu que sim, um tanque de drenagem de emergência de boreste, que só pode ser utilizado por determinação do COPLAT, que possui senha para liberar a utilização deste tanque. Participo, também, que sabia que a bomba de drenagem deste tanque, estava em manutenção e que as linhas de onde a bomba foi retirada estavam

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

25
[Handwritten signature]

flangeadas com flanges cego. **Perguntado se evacuou logo da plataforma ou se foi um dos últimos vinte e oito restantes?** Respondeu que abandonou a plataforma no primeiro vôo em que foi retirado parte dos 28 restantes. **Perguntado se a coluna popa-boreste é uma área considerada classificada?** Respondeu que não, **Perguntado como é chegado a bordo o óleo e o gás?** Respondeu que é chegado por meio de raisers e que são isolados nos separadores de óleo e gás e que esses raisers de poço eram posicionados dois pela popa, três por boreste e um pela proa, boreste. **Perguntado se existe a possibilidade de neste trajeto ter alguma ligação da rede de gás com os dutos de ventilação?** Respondeu que isso só aconteceria se houvesse um vazamento externo de gás e este gás fosse direcionado para os ventiladores da área de ventilação da plataforma, fato que não ocorreu. **Perguntado se no seu painel de controle, existe algum sensor que indique o vazamento de gás?** Respondeu que sim, que existe sensores de gás que indicam presença de gás relativos a toda a plataforma. **Perguntado se a equipe que você trabalhava era uma equipe antiga?** Respondeu que sim, era a mesma equipe desde o início de operação da plataforma. **Perguntado se quando deu o primeiro "shut down", nível dois, o que ocorreu?** respondeu que parou a exportação de gás e óleo e que todas as válvulas dos vasos separadores e gás de óleo até o poço, foram fechando automaticamente, que em determinado momento, após a segunda explosão, aconteceu um shut down nível quatro, e que não sabe precisar quanto tempo depois ocorreu este fato, ato contínuo foi despressurizada toda a planta de produção com relação ao gás nela existente, jogando todo esse gás para o queimador. **Perguntado se você tem conhecimento da utilização anterior ao acidente, do tanque de drenagem de emergência?** Respondeu que não utilizava, porém que já presenciou a drenagem de água deste tanque, água esta de origem desconhecida, porém já estava sendo pesquisada. **Perguntado se estava ocorrendo algum reparo ou manutenção de algum equipamento subordinado a área de produção?** Respondeu que tinha conhecimento da bomba de drenagem do tanque de drenagem de emergência de boreste que estava em manutenção em terra. Ressalto apenas que este tanque estava fora de operação, e que a falta desta bomba não comprometia a segurança operacional da plataforma. **Perguntado se havia algum reparo em algum equipamento na coluna de popa-boreste?** Respondeu que desconhece. **Perguntado se quando abandonou a plataforma, salvou algum documento referente a mesma?** Respondeu que não. **Perguntado se com o seu conhecimento e a sua experiência, supõe o que motivou as explosões?** Respondeu que não. **Perguntado se tem**

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

110007

S

S

S



Handwritten initials in the top right corner.

alguma coisa para acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos? Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Júnior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Carlos José Maciel Azeredo
CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO

Sexta-Testemunha

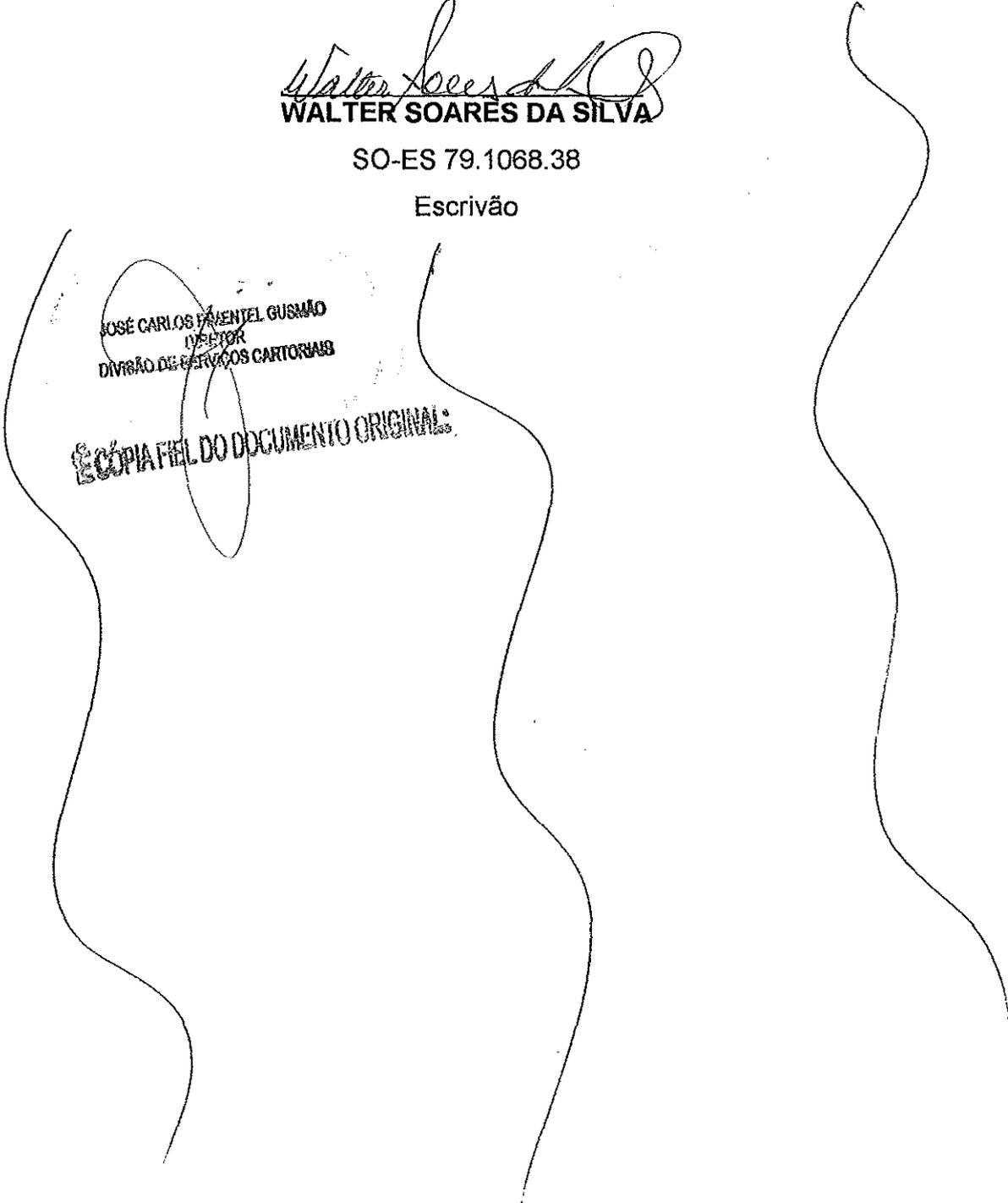
Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

JOSÉ CARLOS FAZANTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



77
Q



TERMO DE ASSENTADA

Aos seis dias de abril de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, às 08:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSE CARLOS PARENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORAIAS

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (SÉTIMA-TESTEMUNHA)

MARCOS ANTÔNIO CAHU LAURIA, brasileiro, filho de JOSÉ FRANCISCO LAURIA e de MARIA DA CONCEIÇÃO CAHU LAURIA, com quarenta e oito anos de idade, (casado) Profissão, Engenheiro Mecânico, Cédula de Identidade nº 822843 SSP-PA, CIC 038791192-87, Funcionário da Petrobras, exercia a função de Coordenador de Plataforma (COPLAT) na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente a Av: Praia de Icaraí, 251, Ap. 201, Icaraí, Niterói – Estado do Rio de Janeiro, RJ, CEP. 24230-003, Telefone: (21) 610-4580, 9995-1627, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que vinte e cinco anos. Estava na equipe da plataforma P-36 desde maio de mil novecentos e noventa e oito, no Canadá, quando acompanhei o comissionamento dos equipamentos navais. Fiz um curso na Bahia, acompanhei a construção das plataformas de concreto que foram instaladas na área de Natal, permaneci em Natal até novembro de mil novecentos e setenta e oito, fui transferido para Vitória, para ser Chefe do Setor de Transporte, até mil novecentos e oitenta e um, voltei a embarcar nas plataformas de sistema antecipado na S-10, PA-6, SS-8, era Engenheiro de Manutenção responsável, em oitenta e três fui nomeado

[Handwritten marks and signatures at the bottom of the page]

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

CHEPLAT de PAMPO, aonde participei da construção e da montagem e depois fiquei operando até mil novecentos e oitenta e sete em seguida desembarquei para ser Chefe de Manutenção da RPSE, em oitenta e nove fui ser o (SUAPO) Superintendente de Apoio até noventa e dois ainda em noventa e dois voltei a embarcar na plataforma de PAMPO. Era lotado em PAMPO mas saía para fazer serviço em outras plataformas e em seguida voltava para PAMPO até maio de noventa e oito, quando fui engajado na equipe da P-36. **Perguntado qual o seu período de embarque?** Respondeu que era quatorze dias de embarque por vinte e um dias de folga e no período de embarque o serviço era de sobreaviso, que estava de férias desde o dia vinte de fevereiro, por este motivo não estava na plataforma no dia do acidente, e que o meu substituto era o Supervisor de Produção Helio Menezes Galvão, que estava desde novembro de mil novecentos e noventa e oito na equipe da P-36. **Perguntado como tomou conhecimento do acidente?** Respondeu que estava em casa, foi informado primeiramente pelo Técnico de Manutenção Eduardo Costa e posteriormente fui convocado pelo Engenheiro Bellot, tive as férias suspensas para poder participar da faina de recuperação da Plataforma P-36. Cheguei a Macaé em torno de 06:30 horas da manhã, conversei com o Gerente Geral, Engenheiro Bellot, de quem recebi as orientações e a tarefa de coordenar as ações de recuperação da plataforma, no momento já havia sido abandonada, fui transportado de helicóptero para a embarcação Toisa Marine que estava próximo a P-36. **Perguntado qual inclinação se encontrava a plataforma na sua chegada?** Respondeu que em torno de 20° (vinte graus), e que pelo o que me foi relatado ela chegou muito rapidamente a esta inclinação. Que por projeto, o limite de inclinação para emborcamento é de 15° (quinze graus). **Perguntado se presenciou alguma explosão quando chegou à Plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado quais foram suas ações ao chegar na embarcação Toisa Marine?** Respondeu que foi a de obter informações do ocorrido e tentar se aproximar da plataforma, e as únicas embarcações que estavam próximas a ela era a Fire Fighting e o Toisa Mariner. Após conversar por fonia com o COPLAT Viana e com o Técnico de Lastro Marinho, procurei descobrir se havia água aberta (rombo) na coluna popa-boreste da Plataforma, queria saber se havia dano externo, utilizei o Remote Operate Vehicle (ROV) da embarcação e o Remote Control Vehicle (RCV). Iniciamos com o ROV que trabalha melhor em águas profundas, em razão da distância que estávamos da plataforma, conseguimos convencer o comandante da embarcação de se aproximar a trezentos metros, com o intuito de utilizar o RCV, que é específico para trabalhar na superfície, com este equipamento conseguimos filmar toda a parte externa da coluna e do submarino (PONTOON), ficando sem imagem apenas da parte interna da

JOSE CARLOS FERRETEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

COPIA PARA O DOCUMENTO ORIGINAL



79
8

coluna. Constatei então, que não havia nenhum dano externo da coluna. No fim desta filmagem, identificamos um corpo que estava preso no corrimão da passarela, próximo ao guincho de popa. **Perguntado se na filmagem não foi presenciado bolhas de ar?** Respondeu que não e que a coluna já estava toda em baixo da água. Esta filmagem terminou por volta de 20:00 horas. Cabe ressaltar que ao longo do dia acompanhamos que a plataforma continuava afundando lentamente. Suspendemos as operações logo após a filmagem e fomos fazer o planejamento para o dia seguinte, nos deslocamos para a P-47 por volta das 23:00 horas, aonde tive contato direto com o Viana e com o Engenheiro Fernando Kaster, que embarcou para me ajudar na operação com a plataforma. Descansamos até as 04:00 horas da manhã do dia dezesseis de março, quando voltamos para o Toisa Marine, voltamos com a embarcação para as proximidades da plataforma, lançamos novamente o RCV para ver se havia alguma mudança e percebemos que a plataforma tinha afundado mais 20cm (vinte centímetros), foi dada a tarefa para o Rebocador Salgueiro, para acompanhar a inclinação da plataforma, estas informações eram verificadas e passadas para o Toisa Marine de hora em hora. Em função do que observamos, chegamos a conclusão que a entrada de água era pelas tubulações da caixa de mar, provavelmente danificada pelas explosões. O Engenheiro Kaster, com a equipe de mergulhadores, no bote de resgate contornou a plataforma e colocou marcas para referências. Com as informações que estávamos recebendo do Salgueiro e com a observação das marcas de referências, confirmamos estar evoluindo muito lentamente, as vezes até estabilizando o afundamento e a inclinação da plataforma, principalmente por que a coluna popa-boreste estava toda em baixo da água, fazendo com que os dutos de ventilação também estivessem alagados. Em face desta estabilização, começamos a pensar em como reverter a situação, tentando reflutuar a plataforma, quando tivemos a possibilidade de injetar nitrogênio. Neste momento já havia se incorporado ao grupo e Engenheiro Galarza do SEGEN, chegou a área o Rebocador Neptune, transportando o compressor e nitrogênio. Como sabíamos que a stabiliit box de popa-boreste estava aberta para um serviço que ia ser realizado, optamos por injetar nitrogênio através do vent deste tanque, foi feito uma peça para adaptação ao vent, essas atividades foram realizadas ao longo do dia em face das improvisações necessárias. Solicitamos a autorização para abordar a plataforma o que nos foi passado era que se sentíssemos seguros poderíamos abordar a plataforma. Algumas pessoas da equipe foram a bordo, entre elas: o Engenheiro Galarza, o Engenheiro Kaster com alguns mergulhadores, resolvemos confeccionar flanges cegos para serem utilizados no fechamento dos dutos de ventilação, e com isso não houvesse mais entrada de água em

[Handwritten signature]

[Handwritten marks and signature]

É CÓPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

80

12

tanques que até o momento estavam vazios. Durante este período foi colocado próximo a área de operação a plataforma P-23 que serviu como oficina e apoio, nela então foi confeccionada os flanges cegos e todas as demais adaptações, ao final do dia deslocamos equipe da Empresas Titan, e quatro alpinistas da Gaia, para instalar os flanges, só conseguiram instalar dois, face já ser noite, em paralelo continuamos com a operação de preparação do local para a injeção do nitrogênio. Nesta noite iniciamos a operação de injeção de nitrogênio no stabilit box de boreste, como sabíamos o volume dos compartimentos alagados, também sabíamos a quantidade mínima necessária para injetar na plataforma, isto foi feito durante toda a noite e o dia de Sábado. No Sábado pela manhã, ficamos na preparação dos tanques 42 e 43 que eram a bombordo, para a injeção de ar comprimido. Nesta manhã fizemos o recolhimento do corpo que tínhamos visto por meio do RCV. Tivemos a informação de a empresa holandesa SMIT estaria chegando para assumir a operação de salvamento, continuando conosco toda a coordenação e o apoio a esta Empresa. Dois representantes da Empresa SMIT se juntaram a nós, no Toisa Marine aos quais passamos todas as informações e todas as ações que foram tomadas por nós, inclusive os desenhos da plataforma. A equipe de mergulhadores da SMIT se instalaram na embarcação SEA WAY HARRIER, no sábado eles só fizeram o reconhecimento das instalações da plataforma através das plantas e o planejamento para as ações no dia seguinte, cabe ressaltar que passamos o dia inteiro injetando nitrogênio no mesmo local, pelo nosso acompanhamento, a plataforma continuava estável. Empresa SMIT fazendo planejamento para atuação no dia seguinte, um técnico nosso para o acompanhamento e identificação das saídas de ventilação, o Técnico Gilberto Duque se colocou a disposição para acompanhá-los. No sábado ao meio dia, já havíamos injetado cerca de 5000m³ de nitrogênio, ao final da tarde a SMIT solicitou que fosse desconectada as mangueiras de nitrogênio, pois consideravam já se havia injetado mais do que o equivalente aos volumes dos compartimentos da plataforma e desta forma o nitrogênio ficaria trapeado, na minha avaliação não deveríamos parar de injetar nitrogênio, visto que não apresentava indícios de vazamento, nem por borbulhas nem pelos vents, como a operação estava sob a responsabilidade da SMIT, eles decidiram e nós acatamos a proposta de parar a injeção de nitrogênio por volta das 18:00 horas, a partir daí começamos o planejamento para o dia seguinte. As operações recomeçaram no domingo, por volta de 04:00 horas da manhã, quando chegamos próximo a plataforma, verificamos que a situação da mesma havia piorado em relação ao dia anterior, as condições de mar também estavam mais adversas. A equipe da SMIT embarcou na plataforma para tamponar os vents junto com mergulhadores da Empresa CORE, representada pela Gaia,

5

5

5



JOSÉ CARLOS AMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



tendo em vista que a situação da plataforma havia piorado, decidimos também injetar a
injetar nitrogênio da plataforma, passamos o Domingo tentando fazer a conexão da
mangueira de nitrogênio, porém os mergulhadores não obtiveram sucesso em função do
estado do mar. Neste dia também foi dada a idéia de se injetar nitrogênio nos tanques de
PONTOON de boreste, providencias sendo tomadas para preparação das elipses que
seriam retiradas dos tanques. Com as limitações causadas: pelo estado do mar, pela
disponibilidade dos mergulhadores só poderem atuar até as 19:00 horas, e das
embarcações de posicionamento dinâmico sofrerem conseqüências com o efeito da
cintilação após as 21:00 horas, que influenciam diretamente na manutenção de posição
da embarcação, passamos o dia sem grandes evoluções. Reiniciamos na segunda-feira,
com a proposta da SMIT da retirada dos elipses dos tanques do PONTOON para se fazer
a adaptação necessárias para injeção de nitrogênio, foi retirada a primeira elipse do
tanque 20 como programado pela SMIT; em paralelo conversamos com os coordenadores
da SMIT e mostramos a ele que a operação seria muito demorada e não daria tempo de
recuperar a plataforma já que as condições de mar tinham piorado bem como a inclinação
e o afundamento da plataforma, nesta reunião o Engenheiro Rogério sugeriu que
fizéssemos mais rapidamente furos na parte lateral e inferior dos tanques para que
pudéssemos introduzir a mangueira de ar ou de nitrogênio, a idéia foi aceita pela SMIT e
para a execução, seria necessário a autorização da Diretoria da Empresa COMEX para
que os seus mergulhadores pudessem utilizar eletrodo broco de corte. Sugerimos que
fossem utilizados os mergulhadores da SMIT, quando nos foi informado que ela não tinha
mergulhadores para mergulho saturado. Só obtivemos a autorização da COMEX em torno
das 16:00 horas, o que tornava difícil a operação pois continuávamos com a limitação de
operação dos mergulhadores no máximo até as 19:00 horas. Durante toda a segunda-
feira continuamos com a tentativa de, no mergulho raso, recolocar a mangueira de
nitrogênio na posição anterior (stabilit box) o que não foi possível devido as condições do
mar, cabe ressaltar que a SMIT também injetou ar comprimido nos tanques de bombordo
(42 e 43). Também fizemos uma tentativa de fazer um corte lateral no PONTOON com a
esmerilhadeira de diamante o que não obteve sucesso, pois teria que ter um ponto de
apoio para o ROV. Neste dia as operações continuaram até 01:30 da manhã de terça-
feira, dia 20 de março, estando programado o reinicio das operações as 03:00 horas da
manhã com a decida dos mergulhadores para executar os furos nos tanques do
PONTOON, porém às 02:45, fui informado pelo pessoal do Rebocador Salgueiro que
continuava nos dando informações de hora em hora da inclinação da plataforma, que a
mesma tinha inclinado bruscamente tornando um ângulo maior do que já estava, cerca

JOSE CARLOS MMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



82
[Handwritten mark]

de 30° (trinta graus). Como estava dormindo na P-23, me aproximei com esta plataforma para verificar a situação e constatei que a plataforma estava bastante inclinada. Com este cenário a SMIT chegou a conclusão que nada mais poderia fazer e que a programação dos mergulhadores a partir das 03:00 horas da manhã estava cancelada. Informei ao Gerente Geral da Bacia de Campos, Engenheiro Bellot, a situação que não havia mais o que fazer para recuperar a plataforma, e comecei a desmobilizar toda a estrutura que foi preparada para o resgate da plataforma, avisamos e afastamos as embarcações que estavam próximas e começamos a preparar as embarcações e os dispositivos de combate a poluição que poderiam acontecer. Passei então a coordenação para o Engenheiro da Petrobras Edgar, especialista em prevenção e combate a poluição, ficamos aguardando o decorrer do desfecho. Toda a manhã da Terça-feira a evolução do afundamento da plataforma foi contínuo, às 10:50 a torre encostou na água e cerca de 11:40, a plataforma desapareceu, afundando totalmente. Permaneci na plataforma P-23 até às 15:00 horas ajudando ao Engenheiro Edgar e a equipe de prevenção a poluição, quando fui designado para retornar para terra. **Perguntado se como coordenador da plataforma poderia dizer se a coluna popa-boreste era considerada área classificada?** Respondeu que não e que não havia nenhum equipamento ou tubulação que utilizasse gás naquela coluna. **Perguntado se no compartimento de praça de bombas de incêndio se existe alguma tubulação ou equipamento que tenha existência de gás?** Respondeu que não, que se apresentasse gás nesse compartimento, teria que ser pela rede de ventilação, que tem como segurança sensores na admissão de ar dos ventiladores que acusariam a presença de gás e como ato contínuo, parariam a ventilação e fechariam os dumpers, por isso, questiona a entrada de gás pelo duto de ventilação. **Perguntado qual a sua experiência anterior, em plataformas semi-submersíveis?** Respondeu que trabalhou de 81 a 84 nas plataformas S-10, S-6 e S-17. **Perguntado qual foi a ação da Unidade Rio (UN-RIO), posto que é responsável pela P-36?** Respondeu que o plano de contingência da Bacia de Campos é um só, e executado pelo Gerente-Geral da Bacia de Campos, como a maioria das plataformas pertencem a BC, o plano de contingência da Petrobras, é único e absorve todas as plataformas, independente de serem da Unidade Rio. A participação da UN-Rio foi por através da minha pessoa, como coordenador e da minha equipe de operação, o Gerente-Geral da Unidade Rio, Cesar Palagi, e demais gerentes, se mantiveram na sede da UN-BC acompanhando todo o andamento da faina. **Perguntado se foram feitas tentativas para tamponar a caixa de mar?** Respondeu que não, pois quando chegamos toda a coluna estava alagada e não era mais por ela que estava embarcando água, e que era

[Handwritten marks and signatures at the bottom of the page]

JOSE CARLOS PARENDEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



83

14

uma manobra difícil para ser executada pelos mergulhadores. **Perguntado se os vents estavam perfeitamente identificados?** Respondeu que antes do acidente pôde garantir que estavam, e quando houve necessidade de identificação, o Técnico Gilberto esteve na plataforma com o pessoal da SMIT, identificando e mostrando para eles todos os vents do tanque. **Perguntado em que momento foram tamponados os vents?** Respondeu que na Sexta-feira foram tamponados e que no Domingo, a execução e o planejamento do tamponamento dos vents ficou a cargo da SMIT, não sabendo precisar quais foram tamponados e nem a quantidade. **Perguntado quem foi que informou para entregar a faina de resgate para a Empresa SMIT?** Respondeu que recebeu orientação do engenheiro Bellot de que a Empresa SMIT, especializada em salvamento em embarcações, iria embarcar para executar as operações necessárias ao resgate da plataforma, ficou acertado que a coordenação continuariam comigo e as execuções com a Empresa SMIT. **Perguntado se tem conhecimento do resgate de livros ou documentos de bordo?** Respondeu que pelo que sabe, o livro de registro de lastro foi resgatado pelo Operador de Lastro Marinho, soube também que os disquetes da estação da AUGUST, que faz o registro dos eventos ocorridos no sistema de segurança, foram recuperados pelo COPLAT Viana e desembarcado em mãos do Técnico Eduardo, e que os livros de registro de bordo da parte marítima, foram recuperados pelo Imediato Giamarino Antonello. **Perguntado quando desembarcou, em sete de fevereiro, se o tanque de emergência de boreste, estava sendo utilizado?** Respondeu que não, que este tanque nunca foi utilizado com hidrocarbonetos quando desembarcou porém, soube que a bomba de esgotamento deste tanque apresentou defeito, foi retirado para manutenção, sendo a rede flangeada e raqueteado o vent do tanque, cabe ressaltar que este tanque só pode ser utilizado com a abertura das válvulas XVs, que são acionadas pela sala de controle através de senhas para permissão que só quem possui é o COPLAT e o SUPROD. Acrescento que este vent é interligado ao sistema de vent da plataforma. **Perguntado qual seria o contingente embarcado necessário a operação normal desta plataforma?** Respondeu que seria em torno de noventa pessoas, que quando houve o acidente havia um quantitativo maior em razão da conclusão de obras e de término de comissionamento de equipamento. **Perguntado se na sua preparação para exercer as funções de COPLAT na P-36, foi incluído treinamento de estabilidade em controle de lastro?** Respondeu que sim, fazendo estágio na plataforma P-20. **Perguntado a localização e a dimensão da caixa de mar?** Respondeu que ficava no PONTOON e a tampa tem uma dimensão de dois metros quadrados; chegamos a conclusão de não tampar a caixa de mar, tendo em vista que a plataforma estava,

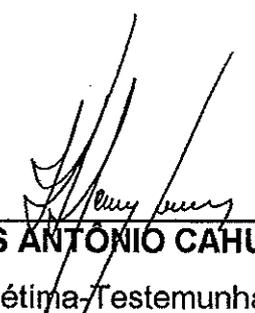
JOSÉ CARLOS
DIRETOR
DIVISÃO DE REGISTROS CARTORÁRIOS
GUSMÃO
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



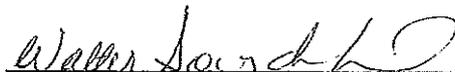
inclinada, que os mergulhadores teriam grandes dificuldades e risco de trabalhar com esta tampa de dois metros quadrados, mesmo a que recebemos de terra na sexta-feira, que era de alumínio, como também a água já estava entrando pelos vents superiores, avaliamos que não compensaria pois os mergulhadores correriam risco de vida. **Perguntado se o pessoal da SMIT teve dificuldade de identificar os vents?** Respondeu que nós identificamos na planta e que eles avaliaram ter dificuldades em função da quantidade de vents, por este motivo, colocamos o Técnico Gilberto para acompanhá-los à plataforma, junto com o Rodolfo Collia, italiano, Chefe de Máquinas da plataforma. **Perguntado quais eram o serviço de caldeiraria que estava sendo feito a bordo?** Respondeu que não sabia. **Perguntado se em algum momento após o abandono foi tentado o acesso por alguma coluna?** Respondeu que não. **Perguntado qual era a pressão do sistema de vent?** Respondeu que era a pressão atmosférica. **Perguntado se havia um índice alto de substituição das pessoas que trabalhavam na plataforma?** Respondeu que não, que a equipe era fixa e trabalhava desde o início. **Perguntado se tem alguma suposição sobre o início da explosão?** Respondeu que não. **Perguntado se haveria a hipótese de sabotagem?** Respondeu que não. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

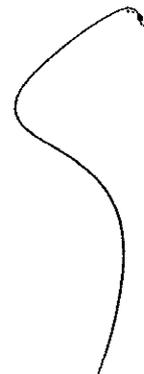

MARCOS ANTÔNIO CAHU LAURIA

Sétima-Testemunha


WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

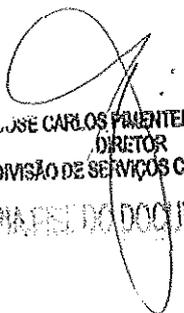
Escrivão





TERMO DE ASSENTADA

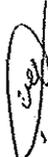
Aos seis dias de abril de dois mil e um, nesta Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, às 15:00 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.


JOSE CARLOS FIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


WALTER SOARES DA SILVA
SO-ES 79.1068.38
Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (OITAVA-TESTEMUNHA)


EVANILDO SOUZA SANTOS, brasileiro, filho de ARMANDO SANTOS e de MABEL SOUZA SANTOS, com quarenta e quatro anos de idade, (divorciado) Profissão, Operador, Cédula de Identidade nº 1444005 SSP-BA, CIC 104087895-49, Funcionário da Petrobras, exercia a função de Operador de Produção na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente a Rua: João José Rescala, 140B, Edifício Igara Ap. 1204, Bairro do Imbuí, Salvador – BA, CEP. 41720-000, Telefone: (71) 362-3916, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que há dezoito anos. Começou na Petrobras como eletricista, trabalha na Bacia de Campos a cerca de quatro anos, fez embarques temporários em algumas plataformas, fez estágio na P-18 e embarcou na P-36 em novembro de mil novecentos e noventa e nove. **Perguntado qual era sua função a bordo no dia do acidente?** Respondeu que era um dos operadores de produção do horário. Embarquei no dia cinco, segunda-feira, na primeira semana fiz o turno de 07:00 às 19:00 horas e na segunda semana estava fazendo o turno de 19:00 às 07:00 horas da manhã. Que o






seu serviço neste turno, era o de ser o responsável pelos equipamentos localizados na extensão de popa, tanques de drenagens de emergência e a sala de produtos químicos, que neste local, tem contato direto com a sala de controle e a produção, via rádio, que também tinha função na brigada de emergência, que era um dos componentes da equipe de mangueira de combate a incêndio. **Perguntado se para ser comissionado na P-36, executou cursos de qualificação?** Respondeu que sim, realizou dois cursos de um mês cada no Brasil, que não tinha trabalhado ainda em plataforma semi-submersível. **Perguntado onde se encontrava na hora da explosão?** Respondeu que na primeira explosão estava na sala de controle junto com o Adilson, escutou um baque surdo e a plataforma tremendo, falei com o Adilson, "acho que aconteceu alguma coisa grande aí", em seguida, soou o alarme de emergência, me dirigi para a sala de controle de facilidades e vi o Sampaio olhando as telas de controle de facilidades e nesse ínterim escutei na fonia o Laerson Antonio dos Santos que era operador de produção informando que estava saindo fumaça num conduto próximo ao turbo compressor C, como eu era brigadista, parti para esse local, identifiquei um duto com fumaça que não tenho certeza se era de exaustão ou de ventilação, outros companheiros chegaram ao local entre eles o Técnico de Segurança Magela, e em seguida o Matheus e outros componentes da brigada, continuamos seguindo o tubo que estava com sinais de fumaça, descemos para o nível do top deck, abrimos uma porta estanque e verificamos muita fumaça no interior do compartimento que dá acesso a escada da coluna popa-boreste, quando então Matheus vestiu o equipamento autônomo de ar e desceu para investigar a coluna, posteriormente outros dois chegaram e o acompanharam, o Operador de Facilidades também vestido com o equipamento autônomo de ar, se preparou para descer a coluna e como estava sem rádio, passei o meu para ele, em seguida desceu e pedi para ele ver como estava a situação e nos informar, cabe ressaltar que nesse momento, não vi fogo, nem calor e nem cheiro de gás, olhei em volta, não vi ninguém com rádio e resolvi ir buscar um rádio na sala de controle, quando nesse momento aconteceu uma segunda explosão de bem maior intensidade que a primeira. Depois da segunda explosão, me dirigi para o local da explosão, mas as salas que antecediam a coluna popa-boreste, apresentavam grande intensidade de fumaça, especialmente a sala de produtos químicos, quando decidi ir pela parte externa, tinha um companheiro comigo que não lembro o nome. Chegando à porta junto ao guincho de âncora de popa-boreste, no second deck, vi trechos de duto de ventilação caídos no piso, muita fumaça e temperatura alta, cabe

S

S

S

~~CÓPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL~~

ressaltar que após a primeira explosão a plataforma apresentou inclinação, que neste local vi corpos mutilados e uma pessoa no elevador que depois identifiquei que era o Sérgio Santos Barbosa, tentamos combater o fogo com extintor de incêndio, até para resfriar o local, fizemos outras tentativas de acesso ao local mas sempre esbarrando com muita fumaça e temperatura alta, quando escutei pelo rádio que a equipe de resgate, havia conseguido resgatar o Sérgio, que estava no elevador. Numa situação de emergência, o meu procedimento é ficar como brigadista disponível para qualquer atividade, nesse meio termo estive na sala de controle, verifiquei que as válvulas estavam fechadas automaticamente, saí para a parte externa da plataforma e verifiquei que o flaire ainda estava queimando, então me dirigi para a válvula manual do gasoduto, do riser deck junto com Odilton M. S. Castelo Branco Filho, fechamos esta válvula e resolvemos o problema de vazamento de gás no flaire. **Perguntado qual o motivo do flaire ainda estar queimando?** Respondeu que a SHUT DOWN VALVE (SDV) estava dando passagem, por este motivo acionei a válvula manual do gasoduto, resolvendo a anormalidade, que quando estava na sala de controle, detectei que a pressão residual do sistema de gás combustível estava com 28 bar, tendo em vista que o sistema estava inoperante, esta pressão devia ser zero, por isso, tive a iniciativa de verificar a situação do flaire. **Perguntado se sabia informar qual deveria ser a pressão do gasoduto de exportação neste momento?** Respondeu que deveria ser aproximadamente, 130 bar. **Perguntado quantas explosões você lembra de ter acontecido até a hora que você evacuou da plataforma?** Respondeu que com certeza duas e que se retirou da plataforma em torno de 05:00 horas da manhã, por meio da cesta de transferência para um rebocador que não lembra o nome. **Perguntado se o diesel de emergência entrou em operação?** Respondeu que sim. **Perguntado se sabe informar se estava havendo algum serviço de reparo na plataforma?** Respondeu que estava havendo um serviço de pintura e alguns serviços pequenos de apoio de caldeiraria, e que não havia nenhum serviço de caldeiraria à noite. **Perguntado em que local estava antes de se dirigir a ceia?** Respondeu que estava trabalhando no bombeamento do tanque de drenagem de emergência de popa-bombordo, pois este tanque estava com nível em torno de 58% (cinquenta e oito por cento) com o conteúdo de uma água oleosa; foi acionada a bomba que joga este dreno para o sistema de produção. Como esse bombeamento iria demorar, me dirigi a ceia e posteriormente à sala de controle para também acompanhar a pressão desta bomba, lembro ainda, que ela estava em operação antes da ocorrência da primeira explosão.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Confirmando que o tanque de dreno de emergência de boreste estava sendo bombeado para o tanque de esgoto e o que seu vent foi raqueteado pelo pessoal da caldeiraria, acompanhado por mim. **Perguntado se pode haver esgotamento do tanque de drenagem de emergência de bombordo para o tanque de drenagem de emergência de boreste?** Respondeu que não sabe precisar, pois normalmente a drenagem é feita para a planta de processo. **Perguntado se há interligação entre o sistema de drenagem de bombordo e de boreste?** Respondeu que sim, que os dois sistemas de drenagem de bombordo e boreste são interligados. **Perguntado se quando iniciou o bombeamento do tanque de drenagem de bombordo, em algum momento percebeu o cheiro de gás?** Respondeu que não. **Perguntado em que momento recebeu a ordem de bombear o tanque de drenagem de emergência de bombordo?** Respondeu que em torno de 20:30 horas e que chamou o Laérson informando que teriam que ir na coluna de bombordo para executar o bombeamento do tanque. A partir de então, preparei as redes fechando a válvula de retorno para o tanque de bombordo, deixando aberta a válvula para o sistema de processo, acionamos então o bombeamento em local e fomos para a sala de controle e verificamos a pressão que estava em torno de 14 bar. **Perguntado se sabe informar se havia na sala de controle algum sensor que indicasse o nível dos tanques de drenagem?** Respondeu que sim, um transmissor de nível. O indicador na sala de controle informava em torno de 9% de nível, foi solicitado então uma sondagem no tanque para confirmar esse valor, quando foi verificado que o transmissor estava descalibrado e após calibração, ele apresentou 58%. **Perguntado como descobriu que o conteúdo do tanque era uma água oleosa?** Respondeu que foi em função de uma purga feita junto à bomba. **Perguntado quem estava no serviço de lastro no seu turno?** Respondeu que foi o José Antônio ou o Juarez. **Perguntado se foi feita sondagem também no TDE de boreste?** Respondeu que pelo que sabe sim, mas as pessoas corretas para responderem esta pergunta é a turma de lastro. **Perguntado se tem alguma suposição do que possa ter iniciado as explosões?** Respondeu que não. **Perguntado se identifica a presença de gás pelo cheiro?** Respondeu que sim, e que no dia do acidente, não sentiu nenhum cheiro de gás, mesmo após a primeira ou segunda explosão. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que,

S S S



89
89

lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, com o nº
79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

Evânildo Souza Santos
EVANILDO SOUZA SANTOS

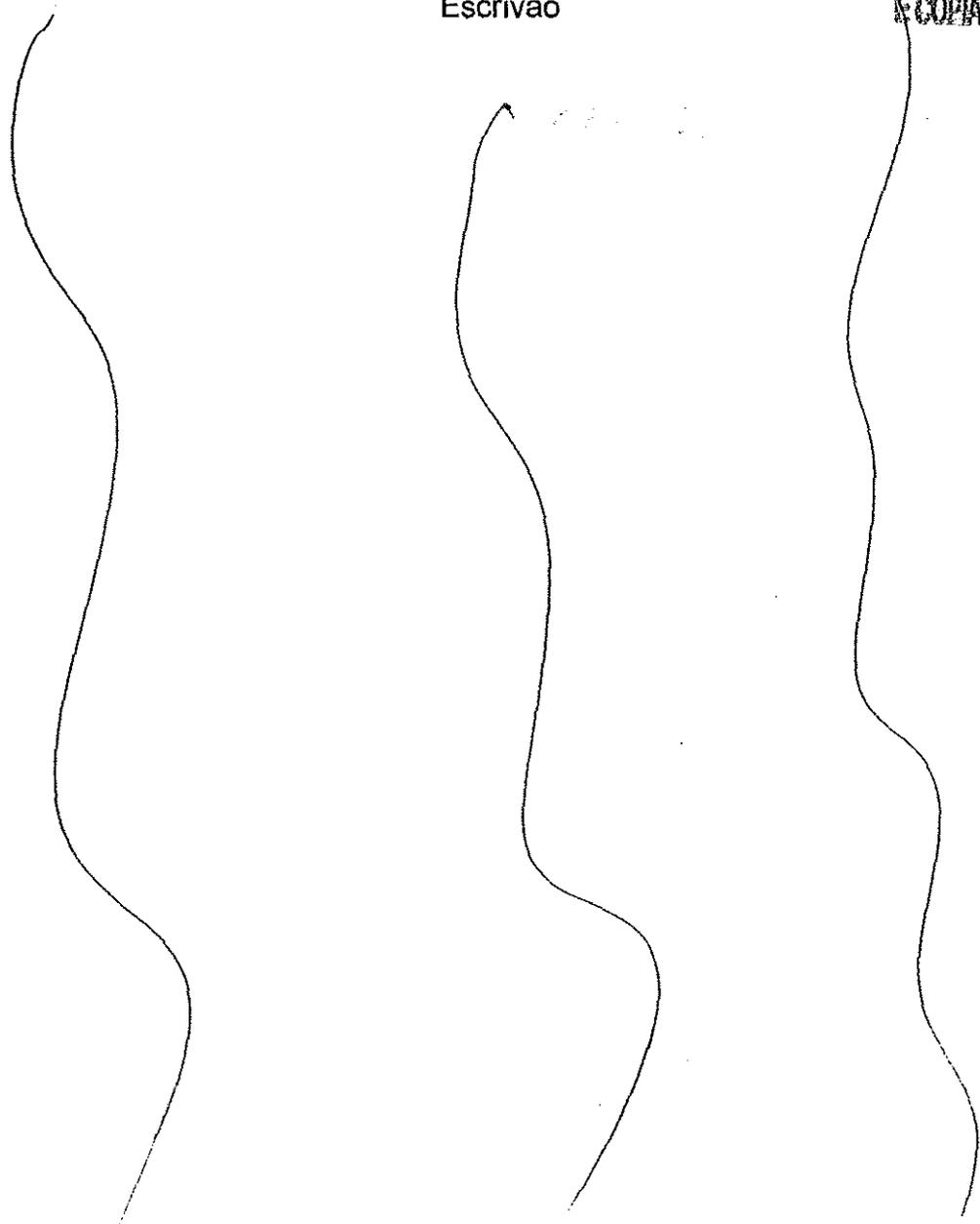
Oitava-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

José Carlos Pimentel Gusmão
JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL





90
[Handwritten mark]

TERMO DE ASSENTADA

Aos dez dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 09:00 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

[Handwritten signature]
JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
ESCRITÓRIO DO DOCUMENTO ORIGINAL:

[Handwritten signature]
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (NONA-TESTEMUNHA)

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

JUAREZ OLIVEIRA DE VASCONCELOS, brasileiro, filho de ARY IDIARTE DE VASCONCELOS e de LIDIA OLIVEIRA DE VASCONCELOS, com quarenta e um anos de idade, (casado) Profissão, Operador de Sistema de Lastro, Cédula de Identidade nº 6011512412 SSP-RS, CIC 288937350-91, Funcionário da Petrobras, exercia a função de Operador Sistema de Lastro na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente a Av. Presidente Tancredo Neves, 3515, Edifício Cerejeiras, Bl. A, Ap. 102, Bairro Jabotiana, Sergipe - SE, CEP. 49095-000, Telefone: (79) 259-4091, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que desde mil novecentos e oitenta e sete; e que foi qualificado para trabalhar na função de Operador de Sistema de Lastro, desde mil novecentos e noventa e três, que sempre trabalhou em plataformas semi-submersíveis e que está comissionado na Plataforma P-36, desde novembro de mil novecentos e noventa e nove e que trabalha quatorze dias e folga vinte e um dias, e que o seu serviço é de turno de doze horas, e que estava embarcado desde o dia doze de março e que nesta primeira semana, o seu turno de serviço era de 19:00 às 07:00 horas da manhã. **Perguntado se havia muita rotatividade**

[Handwritten marks]

JOSÉ CARLOS SAMPAIO
DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES
CANTONAS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



dos componentes da equipe de lastro? respondeu que não, que esta equipe estava desde o início da operação na Plataforma. **Perguntado qual o local de trabalho nesta Plataforma?** Respondeu que na sala de controle com os painéis de informações de lastro. **Perguntado quem mais estava de serviço neste dia com você?** Respondeu que como Operador de Facilidades, Carlos Alberto Sampaio. **Perguntado se nos dois serviços que antecederam o dia do acidente, teve alguma coisa que você tenha anotado como importante?** Respondeu que não. **Perguntado se estava havendo algum reparo que estivesse sobre a responsabilidade do pessoal de lastro?** Respondeu que estava havendo um serviço realizado pelos mergulhadores, numa trinca no VOID (stability box) da coluna de popa-boreste, e que o serviço já havia sido terminado, mas que a porta de visita (uma elipse) continuava aberta para a verificação do serviço no dia seguinte, que essa porta de visita aberta que dava acesso ao VOID, era de um tanque que antecedia o local do reparo. Também estava ocorrendo esgoto do "WASTE OIL TANK" de bombordo, para o sistema de dreno fechado da produção, serviço este iniciado cerca de 23:20 horas do dia 14/03/2001, e que esta operação é uma operação rotineira e que nesse tanque normalmente tem uma água oleosa que são sobras da centrífuga e dos pocetos do Pontoon, que existe na coluna de boreste um sistema idêntico e esses dois sistemas se interligam para o sistema de dreno fechado. **Perguntado se as colunas são consideradas áreas classificadas, áreas onde passa gás ou óleo?** Respondeu que supõe que sim, e que sempre que havia algum reparo, eram tomadas medidas como se fosse. **Perguntado se sabe explicar como funcionava o sistema de dreno fechado?** Respondeu que era da responsabilidade do pessoal da produção (operador da produção). **Perguntado se sabia que estava sendo realizado também o esgoto no tanque de drenagem de emergência de bombordo?** Respondeu que sabia que ia ser feito, mas não sabe informar se havia sido iniciado, mas que tinha uma informação que o tanque estava com 48% de nível. **Perguntado quanto tempo normalmente demorava este serviço de esgoto do WASTE OIL TANK?** respondeu que era um serviço demorado, realizado em torno de 06:00 horas, em função da bomba de esgoto dar vazão de cerca de dois metros cúbicos por hora. **Perguntado se no período que trabalhava na Plataforma P-36, se ocorreu algum acidente relevante?** Respondeu que não, que não houve nenhum acidente relevante. **Perguntado aonde se encontrava quando ocorreu o acidente?** Respondeu que estava retornando da ceia, passava em frente a sala de televisão, quando percebeu um balanço na Plataforma, que inicialmente pensou ter sido alguma manobra de carga, e logo em seguida tocou o

Handwritten signatures and initials on the left margin.

Handwritten scribbles at the bottom of the page.

alarme de emergência. Se dirigiu para a sala de controle, onde o Sampaio estava de serviço de Operador de facilidades e que o terminal indicava presença de gás e fogo nas salas próximas da coluna de popa-boreste, nesse momento chegou o Supervisor de Lastro Marinho e o Operador de Lastro José Antônio, cabe ressaltar que nesse momento percebi que já havia uma pequena inclinação de um grau e meio; me prontifiquei a ir inspecionar a coluna, chegando no acesso da mesma, situado no nível do tank top, que é o patamar superior da escada, verifiquei a presença de fumaça branca ou uma névoa, não percebi cheiro de gás, resolvi voltar a sala de controle para colocar o equipamento de proteção individual (EPI), uma máscara autônoma de ar e enquanto estava colocando o equipamento, aconteceu a segunda explosão porém não percebi a sua ocorrência. Quando tentei retornar à coluna popa-boreste, neste caminho, percebi muita fumaça e portas de acesso empenadas, especificamente a porta da sala de produtos químicos para o corredor de popa-boreste, por ser uma porta de corta-fogo, não conseguimos abrir, neste momento estava acompanhado pelo Rodolfo Colliá, tentamos o acesso pela sala de turbo-gerador, e também não conseguimos sucesso, quando então decidimos ir pela coluna de proa-boreste, descemos até o Pontoon, nível cinco, quando chegamos a porta de acesso ao túnel que interliga a proa e a popa, verificamos um forte deslocamento de ar, uma névoa de poeira, que impedia o avanço, a temperatura estava normal, não sendo verificado fogo, decidimos retornar, fechando todas as portas estanques. Retornamos para a sala de controle, falamos com o supervisor Marinho e fomos à sala de produtos químicos fazer o isolamento do anel de "sea water" para a coluna de popa-boreste, fechamos duas válvulas. Esta manobra foi feita porque tudo indicava que a linha de "sea water" estava rompida em algum trecho e com isso contribuindo para o alagamento e o adernamento da Plataforma, cabe ressaltar que após esta manobra, foi verificado o aumento da pressão do sistema de "sea water", e o adernamento tornou-se mais lento. Cerca de duas horas depois, retornou pela coluna de proa-boreste, para tentar acessar o túnel de interligação da proa com a popa, ao tentar abrir a porta estanque de acesso ao túnel, verificou uma pressão maior e que havia líquido do outro lado da porta. Resolvemos fechar a porta estanque com macaco hidráulico e após isso, ainda aumentamos manualmente a pressão do macaco hidráulico de travamento. O Barge, Marinho, realizou sempre a manobra de compensar o adernamento, alagando os tanques de lastro de proa-bombordo, chegamos a acionar em local, na coluna de proa-bombordo, as válvulas de tanque de coluna. **Perguntado se verificou colapso no material da coluna?** Respondeu que não, que em nenhum momento verificou rompimento de

5 5 5 5

material e que a coluna estava intacta. **Perguntado** quais as medidas que foram colocadas em prática na tentativa de salvamento da embarcação? Respondeu que basicamente foram feitas manobras de lastro para manter a plataforma nivelada, se pensou na manobra de soltar as amarras, porém se avaliou que as conseqüências poderiam ser piores. **Perguntado** se a iluminação de emergência funcionou? Respondeu que sim, que o diesel gerador de emergência funcionou, mantendo a iluminação e os pontos vitais em funcionamento. **Perguntado** como estavam as condições meteorológicas? Respondeu que estavam boas. **Perguntado** se percebeu falha de algum equipamento de segurança? Respondeu que não, que os equipamentos foram sempre operados pelo Operador de Lastro, Marinho. Que abandonou a plataforma de helicóptero no segundo vôo, em torno de 05:45 horas. **Perguntado** se salvou ou se viu alguém salvar algum documento da plataforma? Respondeu que não recuperou, mas que o Barge Marinho, comentou ter recuperado o boletim diário de lastro. **Perguntado** quando você foi retirado da Plataforma, você tem uma idéia de quantos graus de adernamento estava? Respondeu que em torno de três graus e meio. **Perguntado** se em algum momento fez a sondagem nos tanques de drenagem de emergência de bombordo ou boreste? Respondeu que ele mesmo fez a sondagem nos tanques, mas não lembra o dia, porém que deve estar lançado no livro de registro diário. E que lembra de um tanque de drenagem estar um pouco acima do meio e outro um pouco a baixo da metade. **Perguntado** se sabia que o tanque de drenagem de emergência de boreste estava sem a bomba de esgoto e com a rede flangeada? Respondeu que não, que normalmente isso é função dos operadores de produção e que não tinha essa informação. **Perguntado** se sabe informar se no período em que estava de serviço houve necessidade de se fazer alguma compensação de lastro por questão de vazamento? Respondeu que não, que a compensação era feita rotineiramente. **Perguntado** como foi obtida a sua qualificação inicial? Respondeu que realizou concurso e curso de Operador de Sistema de Lastro, de duração aproximada de quatro meses, com aulas teóricas e estágios práticos. **Perguntado** quem era o Operador de Lastro que supervisionava toda a operação de lastro? Respondeu que era o Operador Marinho executava o serviço de Barge, que é o Supervisor de Lastro, sendo o Gilberto Duque, o Barge da outra equipe. **Perguntado** se tinha conhecimento de haver trincas na "Stability Box"? Respondeu que sim, que eram trincas em soldas e que foram inspecionadas pelo Inspetor de Equipamentos de nome, Travassos, que deve ter colocado em seu relatório, que por informações do

S

S

S

S

Handwritten signature on the left margin.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.



94
96

próprio pessoal de serviço, essas trincas não eram estruturais. **Perguntado se na sala de controle existe algum sistema que indicam que as portas estanques estão fechadas?** Respondeu que sim, inclusive tem uma chave que aciona o fechamento, que neste dia foi acionada. **Perguntado se teve informação de alagamento de algum compartimento estanque?** Respondeu que não. **Perguntado se percebeu alguma indicação de vazamento de gás após a explosão?** Respondeu que não. **Perguntado se conhece quais os limites de inclinação da Plataforma P-36?** Respondeu que se trabalha no máximo com meio grau em função da produção. E que tem conhecimento que a geração principal tem como limite aproximadamente, quinze graus, e a geração de emergência aproximadamente, vinte graus. **Perguntado se conhece o limite de estabilidade de inclinação para emborcamento da Plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado se chegou a ver algum incêndio a bordo?** Respondeu que não, que tinha indícios de fumaça e calor, porém, não presenciou o fogo. **Perguntado se sabe quem decidiu pelo abandono da Plataforma?** Respondeu que a decisão foi tomada pelo COPLAT Paulo Viana, após ter perguntado aos assessores. **Perguntado se na Plataforma, existe treinamento de abandono por meio das baleeiras e qual essa periodicidade?** Respondeu que sim, uma vez por embarque, na quinzena, que se chega até a entrar na baleeira. **Perguntado se existe registro desse treinamento?** Respondeu que sim, porém não sabe quem faz esse registro. **Perguntado se sabe informar qual era a "sea water" pump que estava ligada no momento da explosão?** Respondeu que não sabe qual era, mas que tinha uma operando e uma em stand by. **Perguntado se sabe informar quais eram os calados médios da plataforma antes do acidente?** Respondeu que era 22 metros. **Perguntado se havia alguma bomba de lastro em manutenção?** Respondeu que não. **Perguntado se sabe dizer com quantos graus de inclinação apagou a geração principal?** Respondeu que não apagou devido a inclinação e sim como consequência da segunda explosão. **Perguntado quais os equipamentos de lastros são alimentados pelo gerador de emergência?** Respondeu que essa resposta seria adequada aos eletricitistas, e que com certeza as bombas de lastro são alimentadas pela bomba de lastro. **Perguntado o que você supõe que tenha provocado as explosões?** Respondeu que não sabe. **Perguntado se por projeto, sebe indicar se a plataforma suportaria a perda de uma coluna?** Respondeu que não sabe. **Perguntado se em algum momento pensou ter havido a possibilidade de sabotagem?** Respondeu que nem passou pela minha cabeça. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a**

Jose Carlos Pimentel Gusmao
[Signature]

[Handwritten marks]



23

elucidação dos fatos? Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior

ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Juarez Oliveira de Vasconcelos

JUAREZ OLIVEIRA DE VASCONCELOS

Nona-Testemunha

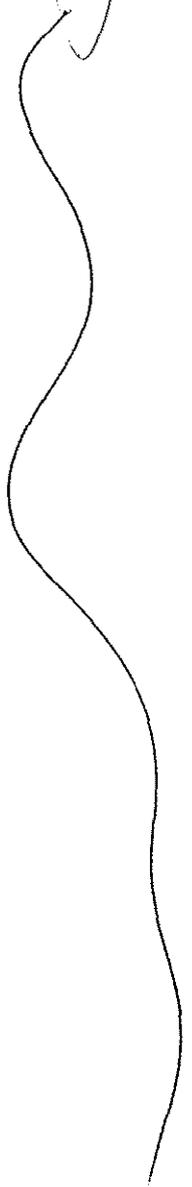
Walter Soares da Silva

WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

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





96

TERMO DE ASSENTADA

Aos dez dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 14:00 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

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

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (DÉCIMA-TESTEMUNHA)

EUVALDO GUIMARÃES MANGUEIRA, brasileiro, filho de MANOEL DOMINGOS MANGUEIRA e de MARIA IZABEL GUIMARÃES MANGUEIRA, com quarenta e um anos de idade, (casado) Profissão, Contramestre de Movimentação de Cargas, Cédula de Identidade nº 390841 2ª. via SSP-SE, CIC 171121335-72, Funcionário da Petrobras, exercia a função de Contramestre de Movimentação de Cargas na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente a Rua: João Bezerra Diniz, 13, Parque dos Coqueiros, Bairro Inácio Barbosa, Aracaju - SE, CEP. 49040-000, Telefone: (79) 249-1537, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que dezenove anos e quatro meses, trabalhando sempre na área de movimentação de carga e que trabalhou na P-36 acerca de nove meses, e que trabalha quatorze dias por vinte e um de folga, com o serviço de sobreaviso. **Perguntado se antes de trabalhar na P-36, trabalhou em outras Plataformas semi-submersíveis?** Respondeu que sim,

E. Mangueira

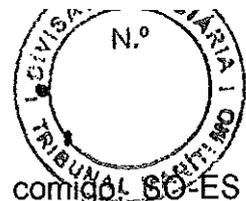
JOSE CARLOS PEREIRA GUSMÃO
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



97

trabalhou na P-24 por cerca de sete anos. **Perguntado se tinha função no grupo de segurança?** Respondeu que não. **Perguntado se nos dois serviços que antecederam o dia do acidente, teve alguma faina importante?** Respondeu que não, só fainas rotineiras, recebeu container de rancho, cestas de metal, madeira. **Perguntado se estava havendo algum reparo que estivesse sobre a responsabilidade da sua função?** Respondeu que não, nenhuma. **Perguntado se na manobra de carga, quem trabalha subordinado a você?** Respondeu que os guindasteiros e os auxiliares de plataforma. **Perguntado se trabalhava subordinado ao Supervisor de Facilidades?** Respondeu que sim. **Perguntado se na hora do acidente, aonde se encontrava?** Respondeu que estava no camarote desde às 23:40, tinha tomado banho, estava lendo e me preparando para dormir, quando por volta de 00:15 e 00:20 horas, sentiu estremecer a plataforma e pensou inicialmente que seria alguma embarcação colidindo na plataforma. Quando estava me vestindo, escutei o alarme de emergência e me dirigi para o convés principal, olhei em volta e como não havia nenhuma embarcação, me desloquei para o ponto de reunião e lá permaneci aguardando instruções, quando escutei uma explosão de grande dimensões, algumas pessoas demonstraram pânico e outras ajudaram, pedindo calma, tentando contornar a situação. Como a geração principal caiu, as pessoas intuitivamente se deslocaram para o posto de abandono, onde se encontram as baleeiras. **Perguntado se em algum momento viu fumaça ou fogo?** Respondeu que fumaça sim, fogo, não. **Perguntado se existe uma programação extra para recebimento de uma embarcação?** Respondeu que sim, com uma antecedência de doze horas. **Perguntado qual a sua área de responsabilidade em relação ao seu serviço?** Respondeu que qualquer movimentação grande de carga, tem que tomar conhecimento ou montagem de algum andaime que atrapalhe a área de movimentação de carga, mas que nesse período não havia acontecido nenhuma necessidade. **Perguntado quanto tempo se deu a segunda explosão em relação a primeira?** Respondeu que cerca de 20 minutos depois. **Perguntado se nos dois dias que já estava na Plataforma, se aconteceu algum acidente?** Respondeu que não. **Perguntado se a equipe de guindasteiro e auxiliares de plataforma, eram pessoas que estavam há muito tempo na plataforma ou se havia rotatividade?** Respondeu que a equipe já era conhecida e, que, quando chegou à mesma, muitos já trabalhavam na plataforma. **Perguntado quem informou o que foi decidido realizar a evacuação da Plataforma?** Respondeu que recebeu a informação do

COPLAT por meio do rádio de VHF, e de posse dessa informação, acionei a embarcação de "stand by" e determinei ao guindasteiro que assumisse a sua função no guindaste. Aguardei então, a decisão do Supervisor de Facilidades (SUFAC) Luiz Mário, quando foi autorizado, acionei o guindasteiro que se encontrava no local de trabalho e iniciamos a operação de evacuação de plataforma. **Perguntado se lembrava qual era a inclinação da Plataforma?** Respondeu que tinha um inclinação pequena, porém, não sabe precisar a inclinação, e que não houve necessidade de utilizar as baleeiras, pois a operação de evacuação ocorreu tranqüila. **Perguntado como estavam as condições meteorológicas?** Respondeu que estavam boas, principalmente porque a embarcação de "stand by", "Amazon River" de menor porte, conseguiu se manter em posição, facilitando o recebimento das pessoas e que posteriormente as embarcações "Salgueiro" e "Toisa Marine" terminaram a operação sem problemas. **Perguntado o que fez depois que terminou a transferência de pessoal?** Respondeu que voluntariamente, auxiliou no transporte de carreta de pó químico, trazendo de meia nau de bombordo para proa-boreste. **Perguntado quando abandonou a Plataforma?** Respondeu que no segundo pouso do helicóptero. **Perguntado se houve pelo intercomunicador de bordo o aviso de emergência?** Respondeu que escutou o alarme de emergência, mas que houve também o anuncio informando para se deslocar para o ponto de reunião e que não lembra se informou o local da emergência. **Perguntado se pela sua experiência, você pode ter alguma suposição do que pode ter ocorrido?** Respondeu que não faz idéia do que ocorreu. **Perguntado que por tudo que presenciou na hora, você chegou a desconfiar sobre uma sabotagem?** Respondeu que não passou pela cabeça em momento nenhum coisa desse tipo. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que sim, que ressalta que foi fundamental o desempenho do Mestre de Cabotagem Milton dos Santos Silva e dos Coordenadores das baleeiras, Cláudio Murilo Siqueira, Elson Martins Lírio e outro que não lembro o nome que exerceram a liderança necessária para que eu pudesse fazer a operação de transbordo do pessoal com sucesso e tranqüilidade, destaque, também a atuação do guindasteiro Pedro Dutra. Cabe ressaltar que foi de fundamental importância dos exercícios de adestramento, pois permitiram que na hora da faina real, todos pudessem se desempenhar com tranqüilidade. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que,



lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Júnior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Eivaldo Guimarães Mangueira
EIVALDO GUIMARÃES MANGUEIRA

Décima-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38
Escrivão

JOSÉ CARLOS PRINTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

CÓPIA FEITA DO DOCUMENTO ORIGINAL



100

TERMO DE ASSENTADA

Aos dez dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 16:00 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSE CARLOS FIMMEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (DÉCIMA PRIMEIRA-TESTEMUNHA)

JOSÉ CARDOSO SOBRAL, brasileiro, filho de JOSÉ DA COSTA SOBRAL e de ILBENIA CARDOSO SOBRAL, com trinta e nove e um anos de idade, (casado) Profissão, Técnico em Eletrotécnica, Cédula de Identidade nº 322013 2ª. via SSP-SE, CIC 235373025-68, Funcionário da Petrobras, exercia a função de Operador I na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente a Rua: B, 100, Edifício Ariana, Ap. 101, Bairro Luzia, Aracaju - SE, CEP. 49045-770, Telefone: (79) 232-1449, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que dezoito anos e oito meses. Nesta Plataforma trabalha a quanto tempo? respondeu que desde novembro de mil novecentos e noventa e nove, embarcando na Baía de Guanabara, quando a Plataforma chegou no Brasil.. Perguntado qual a sua função a bordo? Respondeu que sempre como Operador I. Perguntado se já havia trabalhado em plataforma semi-submersível? Respondeu que sempre trabalhou em terra e fez estágio em plataforma semi-submersível, porém na P-36 trabalhou exclusivamente, como electricista, trabalha no regime de quatorze,

[Handwritten mark]

[Handwritten marks]

CÓPIA FELIC DO DOCUMENTO ORIGINAL:

dias por vinte e um dias de folga, e que o serviço é por turno e que na primeira semana estava realizando o turno de 07:00 às 19:00 horas. **Perguntado qual sua função na Brigada de Incêndio?** Respondeu que guarnecia a linha de mangueira. **Perguntado se nos dias que antecederam o acidente, entre os dias doze e quinze, tinha havido algum acidente na sua área de serviço?** Respondeu que não. **Perguntado se havia feito manutenção em alguma bomba de porte?** Respondeu que não. **Perguntado se estava acontecendo na plataforma algum reparo na área da elétrica?** Respondeu que no momento não. **Perguntado se estava tendo alguma manutenção corretiva na sua área de atuação?** Respondeu que não, que apenas o programado na manutenção. **Perguntado se teve algum curso específico para trabalhar na P-36?** Respondeu que sim, em Macaé. O primeiro curso de 30 dias e o segundo trinta e oito dias, específico para a área de produção, tendo como consequência sua ascensão para o nível de Operador I. **Perguntado aonde você estava na hora do acidente, ou seja, na primeira explosão?** Respondeu que no camarote, deitado e escutei o barulho de uma explosão e senti também balançar a plataforma como se fosse um abaloamento por outra embarcação. Comentei com o meu companheiro de camarote, Emanuel Portela Silva e em seguida soou o alarme de emergência, terminamos de vestir o uniforme, quando escutei pelo sistema de som informando o local da emergência e recomendando a brigada para se dirigir para o local. **Perguntado quando você chegou lá o que viu?** Respondeu que ao chegar ao local, pelo top tank, o pessoal estava se preparando para ter acesso a coluna, já tinha uma linha de mangueira preparada um técnico de segurança, o Matheus já havia descido e o Técnico de segurança Magela ficou na porta de acesso, mandando o pessoal guarnecer o equipamento autônomo de ar. O Emanuel Portela Silva, pegou um ao seu lado e vestiu quando então o Magela me disse para pegar um equipamento autônomo de ar no heliponto, retornei pelo mesmo caminho anterior, quando abri a porta da sala da sacaria, onde fica situado o compressor da câmara frigorífica, escutei a segunda explosão de bem maior vulto e fui jogado para dentro da sala pelo efeito do deslocamento de ar, tive medo de voltar pelo mesmo caminho; chamei pelo VHF o Magela, não obtive resposta, subi para o second dek, e contornei pela varanda, tentando retornar para o local aonde estava a brigada, foi quando vi a porta do poço do elevador arrancada, o duto de ventilação da antiga biblioteca arrancado e dois suspiros de tanques degolados, de um conjunto de quatro, neste momento, vi um corpo mutilado, não dando para identificar quem era, foi aí que percebi o tamanho da

↳

↳

↳

↳

↳

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



gravidade, comecei a chamar pelo técnico Magela e pelo Matheus, mas não obtive resposta, informei a central de controle que havia uma vítima e solicitei a equipe de remoção. **Perguntado a hora da primeira e da segunda explosão?** Respondeu que a primeira em torno de 00:25 e a segunda em torno de 00:45 horas. **Perguntado se a Plataforma deixou de ter energia?** Respondeu que dois minutos após a primeira explosão a geração principal de energia caiu, ficando quarenta segundos sem energia, como previsto em projeto, guarnecido apenas pelo "no break" até a entrada da geração de emergência. Quando aconteceu a segunda explosão, já estava pelo díesel gerador de emergência. **Perguntado o que aconteceu após solicitar a equipe de remoção à sala de controle?** Respondeu que informou que foi solicitado pelo Barge Marinho para colocar em operação a bomba de "Sea Water (C)", através do painel de emergência que fica localizado na sala acima do motor gerador de emergência. **Perguntado como se encontrava o corpo mutilado?** Respondeu que estava sem os membros superiores e inferiores, sem parte da cabeça e decúbito dorsal, no segundo carretel do guincho de âncora, localizado no second dek, com sinais de que a explosão tinha sido de dentro para fora da coluna, informou também que através do local do duto de ar, conseguiu ver o interior da antiga biblioteca e viu os manuais pegando fogo com brasas e cinzas, e que a labareda não era estilo maçarico. **Perguntado se em algum momento entre a primeira e a segunda explosão, você percebeu cheiro de gás?** Respondeu que em nenhum momento percebeu. **Perguntado se viu algum indício de fogo, ou fumaça, ou temperatura alta entre a primeira e a segunda explosão?** Respondeu que não, que quando chegou no acesso a coluna viu apenas uma névoa, como se fosse uma poeira. **Perguntado por que motivo foi acionar a bomba de "sea water"?** Respondeu que o Barge Marinho, estava com a indicação no seu console, que a bomba estava ligada, me pediu para confirmar, verifiquei que ela não estava, desliguei em automático e acionei em manual, permaneci no local do painel de emergência, quando cinco minutos após, o Marinho me solicitou que desligasse a bomba de "sea water", pois achava que ela estava alagando a plataforma em função dela ter adernado rapidamente, desliguei deixando a bomba na posição de manual. Posteriormente foi solicitado alimentar os guindastes para fazer o transbordo do pessoal. Para alimentar o guindaste, tive que inverter a alimentação, neste momento aconteceu um shut down nível três, que tem como uma de suas conseqüências cortar a alimentação principal do díesel gerador de emergência, pensei em by passar esta condição, precisava do esquema elétrico, tentei me dirigir para a oficina da

elétrica, junto com o (SUFAC) Luiz Mário, que fica localizada no ~~top tank pop~~, não consegui ir porque havia muita fumaça no corredor e eu não estava com o conjunto autônomo de ar, nem havia disponível na plataforma porque os existentes tinham sido usados, retornei para o local do painel de emergência, quando tentei fechar mais uma vez o disjuntor do diesel gerador de emergência, em seguida ele entrou e o COPLAT nos informou que havia by passado o shut down nível três no painel de controle, o guincho voltou a operar normalmente quando então iniciamos com a faina de transbordo do pessoal. Junto com o SUFAC avalei que algumas cargas não seriam necessárias, por isso descartei-as permitindo dessa forma, evitar sobrecarga no sistema. Acrescentou ainda que esta faina de trasbordo de pessoal só foi interrompida para pouso do helicóptero ambulância, depois retornando a operação normal. **Perguntado se sabe informar quais os equipamentos de lastro que são alimentados pelo gerador de emergência?** Respondeu que primeiramente a bomba "sea water", como na condição de emergência posso inverter a alimentação, todos os equipamentos do lastro ficam disponíveis e que esta manobra foi feita, de alimentação em emergência. **Perguntado se sabe informar se a bomba de esgoto do tanque de drenagem de emergência de boreste estava em manutenção?** Respondeu que a parte elétrica não estava em manutenção, estava no local. Quanto a parte mecânica da bomba, não tem informação. **Perguntado se estava havendo esgoto no tanque de drenagem de emergência de bombordo neste dia?** Respondeu que no dia anterior, foi solicitado pelo Operador de Lastro José Antônio para testar a parte elétrica da bomba de esgoto do tanque de drenagem de emergência de bombordo. **Perguntado se havia nível no tanque de drenagem de emergência de bombordo?** Respondeu que não checkou o LG (LEVEL GLASS), que o José Antônio deve ter visto e simplesmente informei que a bomba poderia ser utilizada. **Perguntado se existe interligação entre o tanque de drenagem de bombordo com o tanque de drenagem de boreste?** Respondeu que não sabe dizer. **Perguntado se algum boletim foi salvo?** Respondeu que deixava tudo no computador e só ao final da quinzena é que salvava em disquete, um backup pessoal. **Perguntado se tem conhecimento de que algum equipamento deixou de atuar?** Respondeu que apenas a bomba de sea water inicialmente e que posteriormente, após colocar em manual ela funcionou normalmente. **Perguntado se a primeira explosão realmente o som era de uma explosão ou de um abalroamento?** Respondeu que tinha um som de um baque surdo, pensei na hora que fosse um abalroamento, um som preso e a plataforma se movimentou, quando

5 5 5 5



escutei o alarme, cheguei a pensar que era treinamento. **Perguntado qual a distancia entre o local do acidente e a sacaria?** Respondeu que em torno de cinqüenta metros. **Perguntado se a coluna é considerada uma área classificada?** Respondeu que pelos equipamentos instalados, não, que nesta coluna existe o elevador e no quarto piso, as bombas do tanque de drenagem de emergência e o próprio tanque. **Perguntado aonde fica localizada a sala de bombas de incêndio popa-boreste?** Respondeu que próximo ao meio da Plataforma popa, no top tank. **Perguntado se sabia informar no sistema de ventilação que passava pela sala de bombas da rede de incêndio, tem interligação com a coluna popa-boreste?** Respondeu que também não sabia informar. **Perguntado se na sua opinião quanto a origem do acidente, você tenha uma idéia de como aconteceu?** Respondeu que não tem a menor idéia. **Perguntado se sabe dizer se alguém fez algum comentário sobre o que pode ter originado o acidente?** Respondeu que não. **Perguntado que por tudo que presenciou na hora, você chegou a desconfiar de sabotagem?** Respondeu que não acredita. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não tem mais nada a dizer. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
 Capitão-de-Fragata

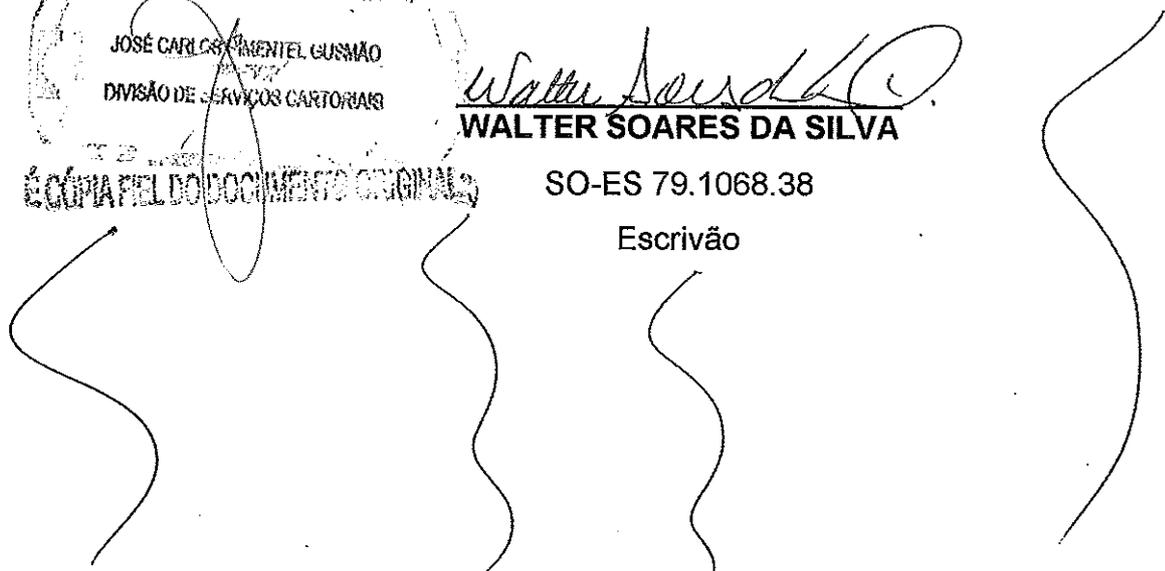
Encarregado do Inquérito

José Cardoso Sobral
JOSÉ CARDOSO SOBRAL
 Décima-primeira-Testemunha

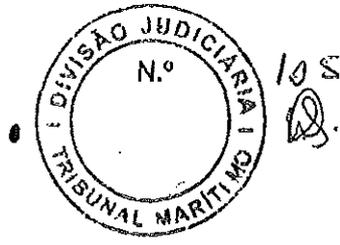
JOSÉ CARLOS MENEZES GUSMÃO
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS
 É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38
 Escrivão



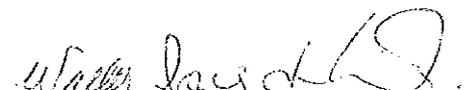
TERMO DE ASSENTADA



Aos onze dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 08:00 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSE CARLOS PENINTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.


WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38
Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (DÉCIMA SEGUNDA-TESTEMUNHA)

WILLIAMS PERCIANO DA SILVA, brasileiro, filho de LINDEBERGS PERCIANO DA SILVA e de MARIA JOSÉ DA SILVA, com trinta e oito anos de idade, (divorciado) Profissão, Industriário, Cédula de Identidade nº 540004 2ª. via SSP-SE, CIC 256178185-20, Funcionário da Petrobras, exercia a função de Operador de Facilidade Elétrica na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente a Rua: Espírito Santo, 146, Bairro Siqueira Campos, Aracaju - SE, CEP. 49075-170, Telefone: (79) 248-1055, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que dezoito anos e dez meses. **Perguntado qual a sua qualificação na Petrobras?** Respondeu que Operador de Facilidades parte elétrica. **Perguntado a quanto tempo estava comissionado na Plataforma?** Respondeu que desde novembro de mil novecentos e noventa e nove, trabalhando quatorze dias e folgando vinte um dias, embarquei no dia quatorze às 12:00 horas, trabalhou até às 21:30 horas e ia fazer o turno, no horário de 07:00 às 19:00 horas. **Perguntado se fazia parte da brigada de segurança?** Respondeu que







sim, e que não tinha função definida e que ficava como apoio, utilizado de acordo com a necessidade. **Perguntado se no dia que chegou, às 12:00 horas, o que você fez nesse período?** Respondeu que ficou na sala de controle até às 18:00 horas, preparando o RAST (programa de manutenção dos equipamentos), e que a bomba "sea water" proa bombordo estava em manutenção. **Perguntado se tinha algum equipamento que estivesse em manutenção, da parte elétrica, em terra?** Respondeu que do meu conhecimento, não, que nesse dia, não abriu o programa de passagem de serviço. Na sala de controle, abriu o RAST – LTN (Lista de Trabalho e Manutenção). **Perguntado se sabe informar se a bomba de esgoto do tanque de drenagem de emergência de boreste estava em manutenção?** Respondeu que não, não sabe informar. **Perguntado que horas aconteceu e aonde você estava quando aconteceu a primeira explosão?** Respondeu que estava no camarote por volta de 00:10 e por volta de 00:20 horas aproximadamente, ouvi um impacto muito forte e a estrutura da plataforma balançar, quando acordei o Sérgio Barbosa, o mesmo se dirigiu até o controle e eu permaneci no camarote porque estava trocando de roupa, me dirigi até a sala de controle, perguntei o que estava acontecendo e fui informado que o problema estava coluna de popa-boreste, peguei o rádio e me dirigi para popa-bombordo, me atrapalhei na hora, corri para o lado oposto, verifiquei que não tinha ninguém, aí me dirigi para popa-boreste, quando cheguei lá o pessoal estava lançando uma mangueira e ajudei a lançar a mangueira, fui até o terceiro piso e aí foi quando o Técnico de Segurança Magela, pediu para pegar mais conjunto autônomo, na sala de controle, mas já não tinha conjunto autônomo, aí fui para o convés principal, próximo a sala de rádio, então vesti um dos conjuntos, pois outros companheiros já estavam usando, tinham dois, vesti com o auxílio de um marinheiro e levei o outro, ao me aproximar da coluna popa-boreste, eu estava na altura de meia nau, ocorreu a segunda explosão. Estava aproximadamente a cinqüenta metros, uma explosão bem maior que a primeira, quando cheguei próximo a coluna, entre a porta estanque e o elevador, verifiquei fogo no ralo e na abertura do exaustor que é do sistema de ventilação. **Perguntado que tipo de fogo era?** Respondeu que não tinha fumaça preta, acho que o fogo era proveniente de papel. **Perguntado se a explosão foi surda, ou houve um impacto mais forte?** Respondeu que foi uma explosão abafada, mas que não percebi nenhum deslocamento de ar, e quando se aproximou um pouco mais da coluna, foi quando vi os dutos de exaustores completamente danificados, vi a porta externa do elevador arrancada, a que dá acesso ao elevador, jogada em cima do guincho de âncora, que aproximou mais ainda da coluna, e vi

S

S

S

uma perna, de um corpo e quando comecei a correr a área ainda estava com um tronco que presumi que era do Sérgio dos Santos Souza, entrei em contato com a sala de controle, pedi o enfermeiro e o equipamento de remoção, me aproximei mais da porta do poço do elevador, foi quando vi o Sérgio dos Santos Barbosa, sentado no elevador, completamente sem roupa, falei com o Arthur César Hecht, acho que é o Sérgio, ele pediu ajuda, mas no momento o enfermeiro e o socorrista já haviam chegado, passamos a pensar no resgate do Sérgio, pois o elevador estava entre o segundo e o terceiro piso, então nós pedimos a sala de controle, carreta de extintores, pó químico de cinqüenta quilos, chegaram três extintores, depois mais três, começamos a tentar apagar o fogo que estava mais próximo do elevador, no poço, nos ralos e pelos exaustores da antiga biblioteca. Ressalto que vi no second deck, no local que tem quatro suspiros de tanque, um dos suspiros apresentando um ar com bastante ruído e calor, demos continuidade na tentativa de diminuir o fogo e resgatar o Sérgio, nesse momento desceram o enfermeiro Rildo Anchieta Alexandre e dois socorrista, sendo um deles o Mozart da Conceição da Silva, da empresa (SIGMA) nesse momento, corri para pegar mais extintores, fui até a baleeira nº 1 e retornei ao local. Quando cheguei ao local, já tinham tirado o Sérgio do elevador, aí ajudei a conduzir até a enfermaria. **Perguntado se em algum momento durante o resgate do Sérgio Santos Barbosa, se ele fez algum comentário.** Respondeu que não, sempre pedindo água e demonstrou estar bastante lúcido e que no trajeto até a enfermaria, em torno de meia nau, escutei uma terceira explosão, que em relação a segunda explosão foi de bem menor intensidade, ouvi o barulho mas não percebi nada na plataforma, cheguei na enfermaria, passei o Sérgio da maca para a cama e em seguida retornei para as proximidades da coluna popa-boreste, antes de ir para esta coluna, me dirigi para a coluna proa-boreste, chamei o elevador, cheguei a descer quando bloqueei e retornei para o second deck, tinha a intenção de descer até o "pontoon" para investigar e ter acesso ao local do acidente, cheguei a conclusão que sozinho não valeria a pena, retornei para a coluna popa-boreste; ficamos pesquisando para encontrar outros corpos e apagando fogo, chamamos alguns nomes no acesso à porta do elevador, não obtivemos resposta, nesse meio termo, o Operador de Lastro José Antônio, se aproximou e me informou que o "Amazon River" ia fazer o resfriamento da coluna, o pessoal se afastou, ficamos próximos ao elevador de boreste e eu fiquei junto com o José Antônio, observando a operação do "Amazon River", encostou um outro rebocador que ajudou no resfriamento da coluna. **Perguntado se durante esse período estava com a**

S

S

S

máscara? Respondeu que sim, até a hora que vi o corpo do Sérgio dos Santos Souza, retirei a máscara pois sabia que não ia mais descer na coluna. **Perguntado se sentiu algum cheiro de gás?** Respondeu que em nenhum momento percebi cheiro de gás, mas que tinha uma névoa e uma fumaça, após a primeira explosão, que neste momento também não percebi nenhum cheiro de gás. **Perguntado se já havia trabalhado em outra plataforma semi-submersível?** Respondeu que já, nas plataformas P-8 e P-25 como Operador de Produção, aproximadamente um ano em cada uma. **Perguntado se tinha feito algum curso específico para trabalhar na P-36?** Respondeu que sim, curso de turbinas, turbo-máquinas e ênfase em produção. **Perguntado quando saiu da plataforma?** Respondeu que foi retirado de helicóptero por volta das 05:00 horas da manhã. Antes de se dirigir ao helicóptero, ainda fui até a coluna, verifiquei o corpo de Sérgio dos Santos Souza, não verifiquei fogo e fui para o heliponto. **Perguntado como tomou conhecimento de abandonar a plataforma?** Respondeu que estava na sala de controle e o COPLAT em função das informações recebidas dos assessores diretos, principalmente do Barge, Cláudio Marinho, que informou não ter mais nenhuma informação do lastro nas telas e em conseqüência disso, informou a brigada que a decisão era abandonar a plataforma. **Perguntado se em algum momento sentiu falta de algum equipamento autônomo de ar?** Respondeu que no momento que precisou, tive disponível. **Perguntado se havia presenciado algum outro acidente nesta Plataforma?** Respondeu que nessa plataforma não, mas que na P-25, combateu um incêndio durante uma hora e meia. **Perguntado se sabe informar com que inclinação abandonou a plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado se sabe informar o que pode ter originado as explosões?** Respondeu que não faz a menor idéia. **Perguntado se tinha algum equipamento na coluna popa-boreste que estivesse em manutenção?** Respondeu que não. **Perguntado se a coluna era considerada área classificada?** Respondeu que não. **Perguntado se mais alguém tentou acessar a coluna pelo elevador?** Respondeu que não, mas que pela escada o José Antônio e o Juarez. **Perguntado qual a sua função na baleeira?** Respondeu que era só passageiro, e que toda vez que embarcava, pelo menos uma vez tinha exercícios de treinamento. **Perguntado se nos exercícios de treinamento, a baleeira foi à água?** Respondeu que não, mas o bote de resgate sim. **Perguntado se quando ocorreu a terceira explosão, havia escutado mais alguma coisa relevante?** Respondeu que a única coisa que percebeu foi que aquele suspiro que anteriormente citou que estava apresentando barulho forte com calor, não estava

mais no local. Perguntado se tem informação se algum boletim foi salvo? Respondeu que não. Perguntado que por tudo que presenciou na hora, você chegou a desconfiar de sabotagem? Respondeu que não. Perguntado se após o resgate você foi para que plataforma? Respondeu que para a P-47. Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos? Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JÚNIOR
Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

Williams Perciano da Silva
WILLIAMS PERCIANO DA SILVA
Décima-segunda-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

JOSE CARLOS PAIENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

TERMO DE ASSENTADA



Aos onze dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 11:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (DÉCIMA TERCEIRA-TESTEMUNHA)

RILDO ANCHIETA ALEXANDRE, brasileiro, filho de LEONARDO FRANÇA ALEXANDRE e de ODETE ANCHIETA ALEXANDRE, com trinta e seis anos de idade, (casado) Profissão, Técnico de Enfermagem, Cédula de Identidade nº 07034206-8 IFP-RJ, CIC 845321907-97, Funcionário da Empresa Internacional Medical Care, exercia a função de Técnico de Enfermagem na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente a Rua: Vila Dourado, 290, Bairro Parque Aeroporto, Macaé - RJ, CEP. 29900-000, Telefone: (24) 759-6169, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Empresa?** Respondeu que um ano e no momento está de férias. **Perguntado qual a sua qualificação na Medical Care?** Respondeu que é Técnico de Enfermagem, qualificado no Colégio Zenita Rocha de Azevedo, em Macaé, trabalhou como Auxiliar de Enfermagem há mais de quatorze anos e estou a seis anos como Técnico de Enfermagem. **Perguntado quantos anos trabalha em plataforma?** Respondeu que trabalha acerca de seis anos. **Perguntado como é a sua escala de serviço na Plataforma?**

[Handwritten marks]

Respondeu que trabalha quatorze dias e folga quatorze dias, e que o meu serviço é de sobreaviso e que haviam duas equipes de cinco socorristas que trabalhavam por turno. **Perguntado que dia que chegou na plataforma?** Respondeu que chegou no dia quatorze em torno das 11:30 horas. **Perguntado que horas aconteceu e aonde você estava quando aconteceu a primeira explosão?** Respondeu que aconteceu aos 20 minutos do dia quinze e que estava no camarote, tomei meu banho, assisti um pouco do jogo na televisão e comecei a dormir em torno de 00:05 horas, aí acordei cerca de 00:20 em consequência do balanço da plataforma, coloquei logo o macacão e o equipamento de proteção individual (EPI), fui para a enfermaria e logo em seguida os socorristas também chegaram na enfermaria e coloquei o rádio comunicações no canal 2 e fiquei aguardando as instruções, logo depois soou o alarme de emergência, quando cerca de 15 a 20 minutos depois, escutei a segunda explosão. **Perguntado a quanto tempo trabalhava na plataforma?** Respondeu que há algumas horas, que era o primeiro embarque na P-36, que só conheci os socorristas naquele momento e que ao embarcar o Mestre da plataforma, o senhor Milton, percorreu toda a plataforma comigo. **Perguntado se em algum momento percebeu cheiro de gás na plataforma?** Respondeu que não, que entre primeira e a segunda explosão, fiquei atendendo o Senhor John Wrifht e mandei dois socorristas que conheciam bem a plataforma para apanhar a roupa dele no seu camarote, pois o mesmo ainda estava de pijama. **Perguntado o que aconteceu após a segunda explosão?** Respondeu que fui solicitado para socorrer a Andreia Cristina de Paiva (Almoxarife) que estava no corredor do refeitório, quando lá cheguei, ela já estava numa mesa do refeitório, cheguei com dois socorristas, ela estava inconsciente, verifiquei o estado físico dela e se estava com fraturas, não identifiquei se estava ou não, então decidi levá-la para a enfermaria, verifiquei os seus sinais vitais daí ela começou a se recuperar e em seguida chegaram três pessoas com corpos estranhos na vista, fiz a lavagem da vista e essas pessoas informaram que era lâ de vidro que tinha caído do teto do compartimento onde estavam, em seguida foi solicitado pelo canal 2, a minha presença no local de emergência, deixei o pessoal na enfermaria e fui atender o chamado de emergência com os socorristas. **Perguntado o que você encontrou quando chegou no local do acidente?** Respondeu que ao se aproximar do local do acidente acompanhado do Comissário Agripino, que era um dos socorristas, chegamos a proximidade do guincho de âncora e vimos um corpo que não dava para ser identificado e que logo em seguida vimos também uma fumaça esbranquiçada, quando começamos a

S S S S



escutar um grito de uma pessoa no mesmo piso que nós estávamos, proveniente do elevador, colocamos a lanterna e verificamos que havia uma pessoa no elevador, cabe ressaltar que antes disso, decidi que tínhamos que colocar o equipamento autônomo de ar e que no local não havia equipamentos para todos os componentes, neste momento só tínhamos três componentes, pois o restante já estava sendo usado, chamei pelo rádio o Técnico de Segurança com a intenção que fosse feito o resfriamento no local, para que pudéssemos fazer uma inspeção e resgatar o acidentado, colocamos o equipamento autônomo de ar e nos aproximamos, mas não foi possível por que o calor estava demais. **Perguntado como estava o acidentado no elevador?** Respondeu que estava bastante queimado, que não dava para reconhecer se estava com roupa ou sem roupa por causa da distância, e como não conseguíamos nos aproximar do local, retornamos à enfermaria e me reporte ao médico, que fica sediado em Macaé, que tinha acontecido um acidente, que existia vítima e existia um paciente queimado no poço do elevador, ele me orientou para tentar resgatá-lo sem comprometer a integridade física do socorrista e a minha, conversei com os socorristas sobre a segurança física de todos nós, retornei ao local com sete socorristas e ao me aproximar do poço de acesso ao elevador perguntei quem iria comigo socorrer o acidentado, o socorrista Mozart se prontificou e começou a se dirigir para o local, ninguém mais se apresentou e eu fui ajudá-lo. No acesso ao local, haviam chapas e anteparas bastante quente, solicitei uma luva para poder retirar esses pedaços de equipamentos que estavam no caminho, aí o Mozart já tinha conseguido chegar ao local onde o queimado estava, levantou um pouco o paciente que estava deitado, apoiado na grade, quando nesse momento cheguei e comecei a auxiliar, estava num degrau acima do local onde estava o Mozart e o paciente, o Mozart levantou ele pelos braços e o apoiou em sua perna, depois segurei ele pelos braços e suspendi para o local aonde eu estava, neste momento verifiquei que ele não tinha mais roupa nenhuma e estava com o corpo todo queimado, inclusive os órgãos genitais. **Perguntado se o paciente comentava alguma coisa?** Respondeu que só reclamava de dor e que não comentou nada sobre o acidente e que eu e o Mozart levamos para o piso de cima quando lá estavam dois socorristas e mais outras pessoas que ajudaram a colocá-lo na maca, um desses ao meu lado, estava tentando apagar o fogo, daí colocamos na maca e levamos até a enfermaria e comecei a fazer o resfriamento dele com soro fisiológico, fiz mais uma vez o contato com o médico e fui orientado para continuar com o soro, passar uma sonda pela uretra, e colocar um soro intravenoso; também fui informado que o helicóptero se

S

S

S

S



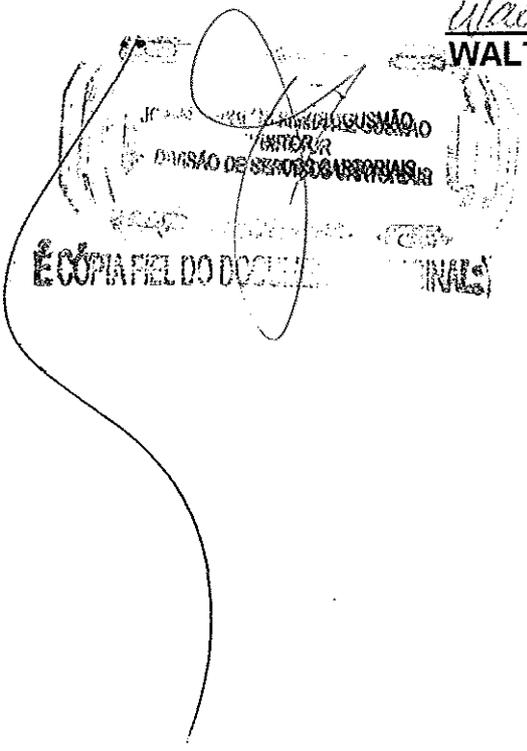
114

uma inclinação de 20 graus. Que a saída do helicóptero foi o momento que teve mais receio, pois foi demonstrado dificuldades para sair da plataforma. **Perguntado se em algum momento foi cogitado em abandonar a plataforma por meio das baleeiras?** Respondeu que ficou tão envolvido com os pacientes que não ouvi nenhum comentário. **Perguntado se no corpo do Sérgio, viu algum vestígio de óleo?** Respondeu que estava um pouco sujo sim, inclusive a pele estava um pouco solta teve que cortar pedaços de pele das mãos para fazer curativo. **Perguntado se teve mais alguém com vestígio de óleo?** Respondeu que algumas pessoas e os socorristas tinham vestígios de óleo nas suas roupas, em consequência de terem encostado nas anteparas. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
 Capitão-de-Fragata
 Encarregado do Inquérito

Rildo Anchieta Alexandre
RILDO ANCHIETA ALEXANDRE
 Décima terceira-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA
 SO-ES 79.1068.38
 Escrivão

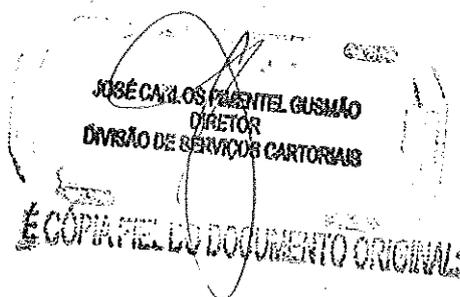


RECEBIMOS
 INTERIOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS
 É CÓPIA FIEL DO ORIGINAL

TERMO DE ASSENTADA



Aos onze dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 15:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.



Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (DÉCIMA QUARTA-TESTEMUNHA)

VALDECIR CHAPETTA, brasileiro, filho de OSWALDO CHAPETTA e de MARIA MENDONÇA CHAPETTA, com trinta e nove anos de idade, (casado) Profissão, Técnico de Instrumentação, Cédula de Identidade nº 05982657-8 IFP-RJ, CIC 755776667-91 Funcionário da Petrobras, exercia a função de Operador na área de Automação e Turbo-máquinas na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente a Rua: Sá Barreto, 98, Ap. 707, Bl. 2, Bairro do Fonseca, Niterói - RJ, CEP. 24120-290, Telefone: (21) 627-4664, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que quinze anos, como eletricitista, fiz um curso pela Petrobras de Instrumentação de seis meses no ano de 1994, e a partir daí só trabalhei com instrumentação. **Perguntado o que significa na P-36, o trabalho de Instrumentação?** Respondeu que é trabalhar com software e hardware da "Bailley" que é o sistema de processo, da August que é o sistema de fogo e gás, segurança da plataforma, e o software das turbo-máquinas que abrangem os turbos compressores e os turbos geradores, na verdade só quem

trabalhava com esses sistemas acima era eu, Arthur Hecht e o José Carlos, que estava no seu período de folga. **Perguntado qual o período de embarque que tirava na plataforma?** Respondeu que era de quatorze dias por vinte e um de folga, que tinha embarcado na segunda-feira, dia 12 de março, que o serviço era por turno, no horário de 07:00 às 19:00 horas. **Perguntado se nos dois serviços que antecederam o dia do acidente, se houve alguma anormalidade na área de segurança da plataforma?** Respondeu que não, e que na parte de instrumentação foi normal. **Perguntado se no seu software apresenta algum sinal de falha de equipamentos?** Respondeu que sim, que todos os sensores tem apresentação nas telas, por exemplo: sensores de gás, sensores de fogo, nível alto, nível baixo, pressão alta, pressão baixa, uma bomba sendo utilizada em manual em vez de automática. **Perguntado aonde você estava na hora do acidente?** Respondeu que estava dentro do camarote que fica ao lado da sala de controle e era aproximadamente às 00:20 horas. A princípio, segundos antes de tocar o alarme, parecia como tivesse caído um container no deck de carga e após uns 30 a 40 segundos tocou o alarme de emergência da plataforma, aí fui para a sala de controle falar com o operador de serviço, que era o Carlos Alberto Sampaio (conhecido como Patinho). Encontrei lá também o COPLAT Paulo Viana e o SUFAC Luiz Mário, aí perguntei ao Patinho o que tinha acontecido? Ele me respondeu que dois sensores de gás tinham atuado a 100% e que uma equipe já tinha ido verificar o que aconteceu e que o padrão na Petrobras é cumprir o seguinte procedimento: em caso de alarme de gás independente de qualquer percentual é deixar o alarme acionado, pedir a um operador da área para verificar se realmente existe vazamento no local. A P-36 era uma unidade diferenciada, considerada uma plataforma inteligente, por tomar atitudes de segurança independente da ação do operador. O Sistema de Controle Distribuído (SDCT) é utilizado em refinarias, esta era a única plataforma que utilizava este sistema. De posse das informações do Patinho, (Sampaio), fui aos dois painéis que detectam fogo e gás recetei os painéis, só que no painel numero 2, estava alarmado uma botoeira manual de disparo de CO2, e no painel número 1, também estava alarmado dois sensores de fumaça, que estavam em zonas diferentes, porém, próximos a coluna. Os operadores que foram na área, retornaram confirmando ao pessoal da sala de controle, o SUFAC, o COPLAT, o SUPROD e o Operador de Serviço (Patinho), que havia gás no terceiro piso da coluna popaboreste, esses operadores eram os Técnicos de Segurança Matheus e o Magela, cabe ressaltar que a agilidade dos dois Técnicos de Segurança, que em cerca de

116
DIVISÃO JUDICIAL
TRIBUNAL MARÍTIMO

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS



dois minutos após ter acontecido a primeira explosão, já haviam identificado vestígios de gás no local acidentado, e que ao mesmo tempo que eles estavam verificando, chequei o software para ver se estava respondendo tudo certo, então tivemos a confirmação dos sensores neste local, como o COPLAT que participou da parte do projeto e domina bem a parte de instrumentação, vimos que era real, então, saímos para verificar o que ocorreu, neste momento, teve a segunda explosão muito maior que a primeira, como estava apenas com a camisa de trabalho, retornei ao camarote para colocar o EPI completo, após vesti-lo me dirigi ao suposto local do acidente pela área externa checando a planta para ver se havia vazamento de gás naquele local, estava comigo Arthur Hecht e encontrei com o Leôncio na frente da unidade de glicol, aí nesse momento é que houve a terceira explosão que foi bem menor que a segunda e vi um deslocamento de ar e fumaça por meio dos tubos de ventilação do paiol de tintas, foi quando nos encontramos com o Williams que disse que o vazamento era na popa e nos dirigimos para o local. **Perguntado porque motivo decidiu sair da sala de controle e ir para o local do acidente?** Respondeu que como o problema não era nem de software e nem de hardware, a sua atitude era dar apoio a brigada. **Perguntado se no momento que estava se dirigindo para o local do acidente estava com o equipamento autônomo?** Respondeu que não só o Leôncio estava com o equipamento autônomo. **Perguntado se sentiu cheiro de gás?** Respondeu que quando chegou perto de popa-boreste, sim, quando estava examinando a planta, não, ressalto que inclusive me deu ancia de vômito, quando cheguei ao local, junto com Odilton Castelo Branco Filho. **Perguntado se quando estava na sala de controle e dois sensores acusaram a fumaça (isso significa fogo confirmado) se o sistema de dilúvio atuou?** Respondeu que sim, que no painel apresentou o acionamento de duas "sea water" e uma "FIRE PUMP" que são do sistema de dilúvio. **Perguntado se quando estava saindo da sala de controle, após a segunda explosão, falou com o Magela?** Respondeu que quando estava saindo da sala de controle, escutou a voz identificada como a do Magela se reportando ao COPLAT, mas que não posso precisar o que falavam. **Perguntado o que presenciou quando chegou no local do acidente?** Respondeu que encontrei com o Marcos Simões, e que estava chegando com o Sebastião, Arthur, Odilton e Williams, e vi o duto de ventilação explodido e pegando fogo, o local estava muito escuro, a rede de iluminação estava em baixo e o cheiro de gás muito intenso. Vi também a metade de um corpo que estava de barriga para baixo, enfiado no guincho de âncora, nesse momento resolvemos então recuar; um pouco antes, como o

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

Williams estava com a lanterna, verificamos o poço do elevador que já estava sem a porta, por causa do cheiro do gás, recuamos e nos dirigimos ao armário de material de combate a incêndio nas proximidades da coluna proa-boreste, então, tomamos a iniciativa de preparar as mangueiras para combatermos o incêndio, já que não encontramos a brigada. Aí nesse momento o Williams identificou o Sérgio dentro do elevador, não vimos fogo nesse momento, sentimos a elevação de temperatura no piso e também muita fumaça, depois disso, tentamos abrir o hidrante para resfriar o local, porém o hidrante não tinha água, então resolvemos usar extintores de incêndio, pois havia fogo no duto de ventilação e despejamos CO2 lá dentro, depois voltei na sala de controle para comunicar ao COPLAT o que estava acontecendo e voltei para o local do acidente, foi quando encontrei o Collia (Chefe de Máquinas) e tentamos o acesso pela porta de popa-boreste, não temos como entrar, tentamos proa-boreste através do TG3 (tubo gerador 3), também não conseguimos, aí voltamos ao controle e comunicamos ao COPLAT que não tinha como chegar ao local, e que o COPLAT acionou uma embarcação para resfriamento da coluna, junto com o Marcos Simões, tentamos o acesso tanto pela coluna de popa-bombordo pela coluna de proa boreste e por nenhum lugar conseguimos o acesso, e como a situação era de "shoot down 3" os damper de fogo estavam todos fechados, com isso não circulava ar e havia uma fumaça acinzentada tipo uma névoa seca por todos os compartimentos fechados, voltamos para a sala de controle e depois que o barco resfriou a coluna, voltamos junco com o enfermeiro para resgatar o Serginho. Me lembro que o enfermeiro perguntou ao Sérgio, qual era o seu nome e o nome da sua esposa, o Sérgio se apresentou lúcido, não perguntamos nada sobre o acidente pela a situação que se apresentava o Sérgio. Escutei o comentário do Mozart, que haviam dois corpos carbonizados na porta de acesso do elevador, no nível do tank top, logo após retornamos ao controle, aí o COPLAT deu a ordem de evacuar a plataforma. **Perguntado que horas abandonou a plataforma?** Respondeu que por ser do grupo de contingência, permaneceu na plataforma até ser retirado pelo penúltimo helicóptero, cerca de 05:30 da manhã. **Perguntado entre a ordem de evacuar a plataforma e seu abandono, o que considerou importante de acontecimento?** Respondeu que teve a idéia de ir buscar o históricos de eventos que fica registrado no sistema da August, autorizado pelo COPLAT, salvei em disquete e entreguei o disquete na mão do COPLAT (Paulo Viana) e mais nada. **Perguntado se nos dias que estava na plataforma, sabia se estava havendo algum reparo estrutural?** Respondeu que não sabia. **Perguntado se sabe informar aonde ficava localizado**



118

118

118

118

JOSÉ CARLOS PARENTÉL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTOGRAFICOS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



o tanque de drenagem de emergência? Respondeu que existiam dois e ficavam entre o quarto e o terceiro piso das colunas popa-boreste e popa bombordo. **Perguntado se sabe informar se a bomba de esgoto do tanque de drenagem de emergência de boreste estava em manutenção?** Respondeu que não sabia, por que não é da sua área de atuação. **Perguntado se tinha conhecimento que estava sendo realizada desde às 23:00 horas do dia quatorze de março, esgoto no tanque de drenagem de emergência?** Respondeu que não sabia. **Perguntado se a bomba de esgoto de um tanque de drenagem estivesse em funcionamento, haveria a identificação em alguma tela de controle?** Respondeu que sim, com certeza, na tela do Operador de Lastro. Ressalto que esse tanque só poderia ser usado somente em caso de uma emergência. **Perguntado de quem era a responsabilidade da calibração dos sensores de níveis?** Respondeu que era da equipe de instrumentação, e que todos os sensores de níveis da plataforma tinham um histórico que ficava registrado num microcomputador. **Perguntado se soube ter havido, nos tanques de drenagem de emergência alguma sondagem recente?** Respondeu que havia uma rotina de verificação em todos os tanques de bordo. **Perguntado se tem informações se os indicadores de níveis dos tanques de drenagem tinham sido calibrados a pouco tempo?** Respondeu que não tinha conhecimento e se tivesse calibração, teria que ser feita por mim, pelo Arthur ou pelo Portela. **Perguntado se sabe nos informar em função de toda a sua experiência o que pode ter ocasionado a primeira e a segunda explosão?** Respondeu que não tem essa explicação. **Perguntado se a coluna era considerada como uma área classificada?** Respondeu que não poderia ser. **Perguntado que equipamentos existiam na coluna que passavam óleo ou gás?** Respondeu que gás, não, óleo sim, que se passasse seria em situação de emergência pois este tanque em situação de emergência, tem ligação com o SURGE (último estágio de separação de óleo e gás). **Perguntado se pode ser transferido óleo existente de um tanque de drenagem de emergência para outro tanque de drenagem de emergência?** Respondeu que pode, mas que precisa fazer algumas manobras e que para melhor afirmar, teria que ver o fluxograma. **Perguntado para onde é jogado o esgoto de óleo existente em um tanque de drenagem de emergência?** Respondeu que obrigatoriamente para a produção. **Perguntado se por algum erro de operação poderia o esgoto de óleo de um tanque de drenagem de emergência em vez de ir para a produção, ir para o tanque de drenagem de emergência do outro bordo?** Respondeu que as pessoas mais indicada para dar a

JOSE CARLOS PARENTI GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



120

informação é o SUPROD ou Supervisor de Lastro. **Perguntado se no tanque de drenagem de emergência pode acontecer de ter gás residual?** Respondeu que com certeza tem, porém, que é um gás residual com muito pouca pressão e que essa pressão não seria suficiente para ocasionar uma explosão. **Perguntado se desconfia de sabotagem?** Respondeu que não. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior

ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Valdecir Chapetta

VALDECIR CHAPETTA

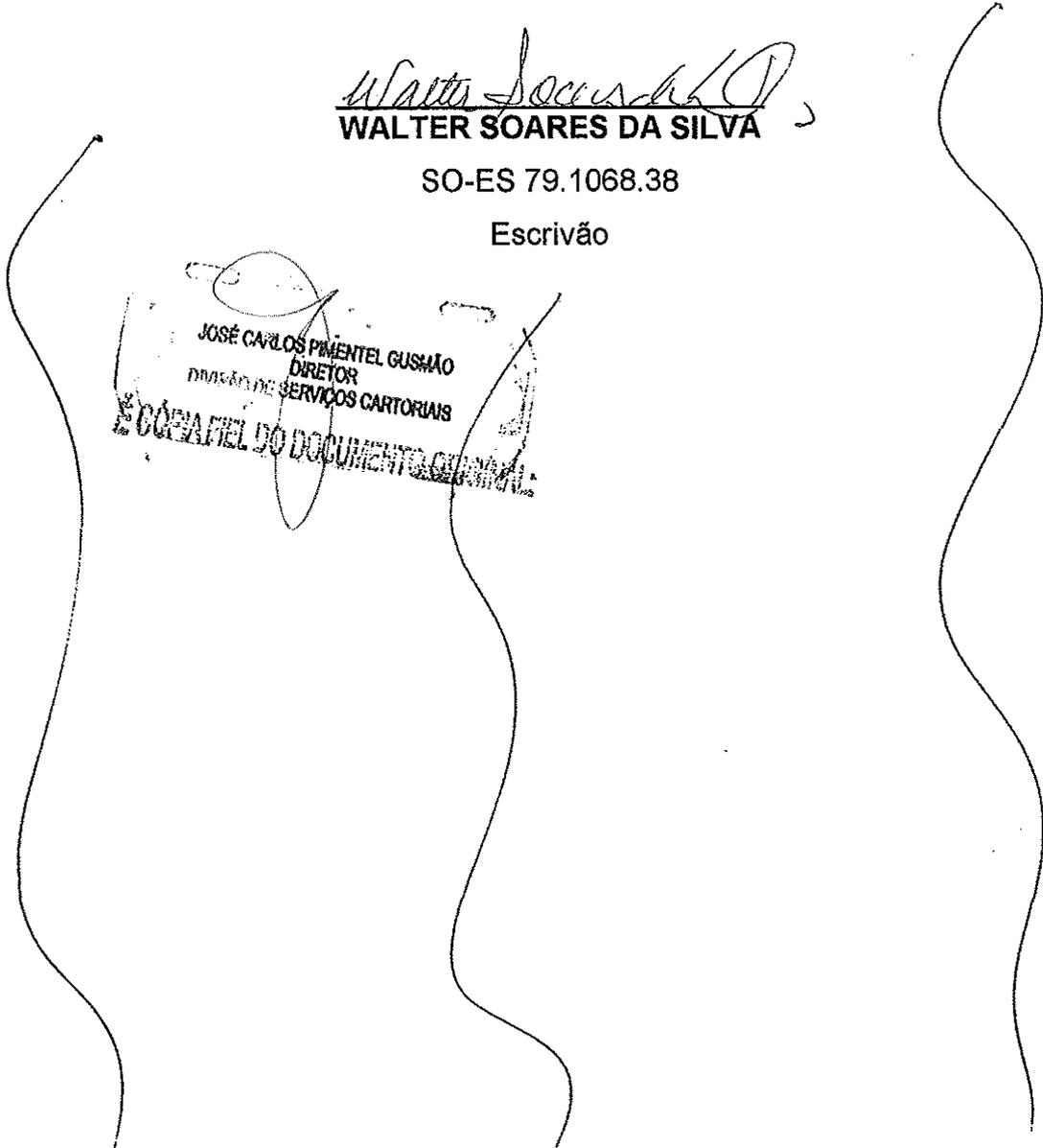
Décima quarta-Testemunha

Walter Soares da Silva

WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38
Escrivão

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSHÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



TERMO DE ASSENTADA



121
D

Aos dezesseis dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 08:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

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

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (DÉCIMA QUINTA-TESTEMUNHA)

ROBERTO MATOS SANTOS, brasileiro, filho de JOEL COASTA SANTOS e de EMILIA MATOS SANTOS, com quarenta e um anos de idade, (casado) Profissão, Eletricista, Cédula de Identidade nº 1412281 SSP-BA, CIC 254560165-91 Funcionário da Petrobras, exercia a função de Operador de Facilidades na área de Elétrica na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente em Cajazeira, V, Quadra IV, Bl. 2, Ap. 102, Salvador - BA, CEP. 40330-010, Telefone: (71) 309-3247, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que vinte anos, em plataforma há quatro anos, estagiei em ANCHOVA, PNA-1, P-20 e P-22, sendo as duas últimas, semi-submersíveis. **Perguntado qual o período de embarque que tirava na plataforma?** Respondeu que quatorze dias por vinte e um de folga, embarquei na plataforma, no dia seis de março e iria desembarcar no dia vinte, estava fazendo o turno de 07:00 às 19:00 horas, era membro da brigada. **Perguntado onde trabalhava na Plataforma?** Respondeu que nesse período, na Oficina de

Manutenção de Elétrica, e que tinha uma bomba "sea water" em manutenção.
Perguntado se no período que antecedeu o dia do acidente, se houve alguma anormalidade na área da elétrica da plataforma? Respondeu que não.
Perguntado aonde você estava na hora do acidente? Respondeu que no camarote, dormindo, e acordei com o alarme, peguei minha veste, EPI e fui para a sala de controle, quando cheguei na sala de controle, vi que era uma emergência e que normalmente, temos um treinamento por dia e que o problema estava acontecendo na popa-boreste, fui para o local, quando cheguei na popa-boreste, o pessoal já tinha dado início a faina, e também já tinham acoplado as mangueiras com o pessoal, desci a primeira escada e quando lá cheguei, alguém no piso mais abaixo, gritou solicitando que pegassem equipamento autônomo de ar, aí tive a iniciativa de ir buscar o equipamento junto com outros companheiros, na sala de controle.
Perguntado se quando chegou na coluna, havia cheiro de gás ou óleo? Respondeu que não, o pessoal que estava mais abaixo gritou dizendo que havia muita fumaça e que precisava de equipamento de ar autônomo de oxigênio, me dirigi à sala de controle e quando cheguei lá, não tinha mais equipamento, e perguntei ao pessoal onde tinha, fui informado que tinha nos corredores e quando passei nesses corredores também não tinha mais, me dirigi então à proa, cheguei no local, conversei com outros companheiros que lá estavam, quando então escutei duas explosões, sendo que a segunda, um pouco maior, no momento que aconteceu as explosões, eu comecei a dar apoio ao grupo que estava querendo colocar o sistema de combate a incêndio em cima, eu estava do lado da "FIRE PUMP", abri a botoeira que estava normal, e o pessoal do grupo da elétrica, Luiz Mário, Cardoso, Williams e eu. Tenho para mim, que as fire não estavam operando, porque o anel de incêndio tinha rompido, depois da tentativa de colocação das "fire" em cima, o pessoal manteve o sistema de emergência, quando existe alguma emergência, o sistema principal cai, só funcionando o sistema de emergência "BAYLLE" (Sistema de Funcionamento e Segurança da Plataforma). Eu, da proa voltei com alguns colegas para popa-boreste, quando cheguei lá, foi que percebi a gravidade do acidente, havia muita fumaça e os dutos de ventilação estavam rompidos, estourados, não tinha fogo nem cheiro de gás, acredito que a fumaça era de uma escotilha, abri a escotilha e verifiquei fogo lá dentro, vi nessa área um tronco, do umbigo a metade das coxas, vi também no poço do elevador uma pessoa que me chamou pelo nome, me aproximei da entrada do elevador e me aproximei do Sérgio Barbosa, tentei socorrê-lo, quando fui detido pelo Técnico de Enfermagem, então, me

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

desloquei novamente à proa para solicitar apoio para combater o incêndio, tive que pegar junto com o pessoal, três extintores grandes que haviam na área, tentei apagar o fogo, mas não sei se consegui, nessa hora estava um pouco descontrolado, quando então fui chamado para a sala de controle, fiz duas coisas: uma era tentar chegar o mais próximo possível do local da explosão por outros caminhos, tentei junto com o capitão da plataforma, Rodolfo Collia, entrar pela proa de bombordo pelo "top tank", conseguimos chegar até a sala dos compressores de ar, da sala dos compressores de ar para a perna da plataforma, não conseguimos chegar, pois havia muita fumaça, estávamos com roupa de anti-chamas, mas não conseguimos o acesso, retornamos e tentamos entrar pela proa-boreste, passei pela sala do TG 3 e pela sala do transformador de fornecimento de energia para a P-47, chegamos até a instrumentação, daí não conseguimos passar, e retornamos para sala de controle. Quando cheguei na sala de controle, fiquei até o encerramento das minhas atividades, montando os conjuntos autônomos de ar. **Perguntado que horas saiu da plataforma?** Respondeu que entre quatro e cinco e meia da manhã do dia quinze de março, para um rebocador. **Perguntado se a coluna era considerada uma área classificada?** Respondeu que acha que é uma área classificada, porque tem armazenamento de óleo nos tanques do submarino para consumo dos equipamentos da plataforma, mas desconheço a existência de gás bruto e óleo bruto na coluna. **Perguntado se nos dias que estava na plataforma, sabia se estava havendo algum reparo estrutural?** Respondeu que não. **Perguntado se sabe informar aonde ficava localizado o tanque de drenagem de emergência?** Respondeu que não, que tem um tanque que acha que é de resíduo, (água oleosa), que fica perto das bombas de transferência. **Perguntado se em algum momento, alguém comentou alguma coisa do que poderia ter acontecido?** Respondeu que não, mas que, quando o alarme tocou, era alarme de gás e que normalmente quando é alarme de gás, quem vai para o local é o pessoal da produção e a brigada se prepara caso haja alguma necessidade de atuar, quando acontece qualquer tipo de vazamento. **Perguntado o que você acha o que pode ter originado a primeira explosão?** Respondeu que os sensores da P-36, são muito sensíveis, se a pessoa tiver com a roupa suja de óleo ele indica e que qualquer gás que retorna pela ventilação, o alarme dispara na hora, mas que não sabe o que ocasionou a explosão. **Perguntado se a causa do acidente pode ter sido sabotagem?** Respondeu que jamais, porque a equipe, vestia a camisa da empresa. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a**

123
DIVISÃO JUDICIÁRIA
N.º
TRIBUNAL DE JUSTIÇA

123

(S)

(S)

(S)

S

S

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

124
188

elucidação dos fatos? Respondeu não, que a contribuição que pode dar é depois que descobrirem a causa do acidente, e me informarem para que eu possa ajudar a não acontecer mais isso. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Roberto Matos Santos
ROBERTO MATOS SANTOS

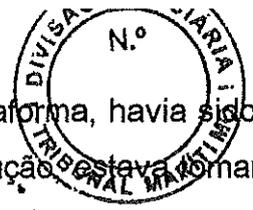
Décima quinta-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

JOSÉ CARLOS FONSECA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



126

plataforma? Respondeu que o seu primeiro embarque na plataforma, havia sido no dia doze de março, na condição de estagiário na área de produção, estava comandando conhecimento de como funcionava o sistema de produção, sendo que nesses três dias que antecederam o acidente estava no turno de 07:00 às 19:00 horas. **Perguntado se nesses dias que antecederam o acidente estava se preparando para trabalhar em que função na Plataforma?** Respondeu que estava se preparando e conhecendo todos os equipamentos do sistema de produção para exercer a função de Operador, que estava inicialmente acompanhando o Operador de Produção Luciano Cardoso Souza, falecido no acidente, e que posteriormente acompanharia os outros dois. **Perguntado aonde você estava na hora da primeira explosão?** Respondeu que estava dormindo, que não escutei a explosão, acordei com o alarme, cerca de 00:20 horas, me preparei e fui para o ponto de reunião, no refeitório, e lá ficamos aguardando as instruções e de repente ouvimos a segunda explosão, que foi um barulho forte mas abafado, aí houve um deslocamento de ar para o local da explosão, fomos deslocados para o local da baleeira. **Perguntado se escutou algum comentário posteriormente sobre o acidente?** Respondeu que não. **Perguntado se quando chegou na plataforma, deram conhecimento da plataforma a Você?** Respondeu que houve um briefing de chegada e em seguida fui apresentado ao lealt da produção. **Perguntado se fez algum curso antes, para trabalhar na plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado quando você tomou conhecimento da planta de produção, se havia algum equipamento na coluna de popa-boreste?** Respondeu que na quarta feira, anterior ao acidente, estive com o Luciano, (falecido), na coluna de popa-boreste tentando cumprir a manutenção preventiva de um alarme de um tanque, provavelmente um tanque de drenagem, porém nós identificamos este alarme, Luciano retornou à sala de controle e eu fui acompanhar um serviço no tanque de dreno aberto, próximo as bombas de transferências, não sabendo informar quem efetivamente foi fazer a manutenção preventiva do alarme. **Perguntado se tem alguma desconfiança do que originou o acidente?** Respondeu que não. **Perguntado se o aparelho que foi fazer a manutenção era alarme ou sensor?** Respondeu que provavelmente era alarme, que o mesmo deveria ficar posicionado externamente ao tanque. **Perguntado se a causa do acidente pode ter sido sabotagem?** Respondeu que não. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e

S

S

JOSÉ CARLOS FERNANDES GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escreve.



Adolfo Barros da Silva Júnior

ADOLFO BARROS DA SILVA JÚNIOR

Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito

Lindeberto Perciano da Silva

LINDEBERTO PERCIANO DA SILVA

Décima sexta-Testemunha

Walter Soares da Silva

WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS
É CÓPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

128



TERMO DE ASSENTADA

Aos dezesseis dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 13:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS
EQUIPE DE DOCUMENTO ORIGINAL

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

[Handwritten signature]

TERMO DE INQUIRIÇÃO (DÉCIMA SÉTIMA-TESTEMUNHA)

ALUIZIO DA SILVEIRA, brasileiro, filho de ALCENIL DA SILVEIRA e de LIZETE RAMOS DA SILVEIRA, com vinte e dois anos de idade, (solteiro) Profissão, Rádio Operador, Cédula de Identidade nº 11569665-0, IFP-RJ, CIC 078033817-07, Funcionário da COOPMAR, exercia a função de Rádio Operador na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente à Rua: 93, nº 39, casa 2, Bairro Aeroporto, Macaé - RJ, CEP. 27955-260, Telefone: (24) 759-1964, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Cooperativa Mista de Trabalho e Produção dos Marítimos (COOPMAR)?** Respondeu que começou prestando serviço à P-36, trabalhando na Central Distribuidora de Produtos (CBP), como taifeiro há nove meses, e na COOPMAR, está trabalhando há dois meses, no período de quatorze dias de trabalho por quatorze dias de folga, no turno de 19:00 às 07:00 horas da manhã, como Operador de Rádio, pela primeira vez na P-36, estando

[Handwritten signature] *[Handwritten signature]* *[Handwritten signature]*



127
128

a bordo desde o dia 02/03/01, e que estava previsto desembarcar no 16/03/01. **Perguntado o que o Operador de Rádio faz?** Respondeu que toda a comunicação é feita pelo Operador de Rádio. **Perguntado se tinha feito algum curso especial para trabalhar como Rádio Operador?** Respondeu que sim, e que tinha feito o curso básico de Segurança Industrial, Combate a Incêndio, Salvatagem e Primeiro Socorro. **Perguntado aonde você estava na hora da primeira explosão?** Respondeu que estava de serviço no horário, e por volta de 00:20 horas, escutou um barulho como se fosse de uma pancada, e segundos depois soou o alarme, em seguida, esperei as informações do pessoal de Operações para saber o que tinha acontecido, aí acompanhei as informações da sala de controle e da brigada de incêndio vindas pelo rádio. **Perguntado se em algum momento, foi dito para você se teria que divulgar pelo intercom sobre o local do acidente?** Respondeu que não, que o pessoal da sala de controle pode divulgar e acessar direto o intercom, divulgando a informação. **Perguntado se entre a primeira e a segunda explosão aonde você estava, sentiu o cheiro de gás?** Respondeu que não, que estava na sala de rádio e que esta fica localizada em proa-bombordo, abaixo do heliponto. **Perguntado se ficou sozinho na sala de rádio?** Respondeu que não, que o outro operador de rádio, Cláudia Cistina M. Fernandes, que estava em horário de descanso, porém que é muito mais experiente, assumiu efetivamente o serviço de operador de rádio e eu fiquei prestando apoio, onde fiquei o tempo todo até a hora de abandonar a plataforma por volta de 04:00 horas da manhã, fui transportado por cesta, porque o Supervisor de Facilidades, recomendou. **Perguntado se no período que estava na Plataforma, viu se estava havendo algum reparo na estrutura da plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado se escutou algum comentário posteriormente sobre o acidente?** Respondeu que não. **Perguntado quem solicitou a presença de helicóptero?** Respondeu que a Operadora de Rádio, Cláudia. **Perguntado quais eram as condições meteorológicas do dia?** Respondeu que estava boa, não estava chovendo. **Perguntado se a causa do acidente pode ter sido sabotagem?** Respondeu que não. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não, porque na minha área, não teria nada mas que na área dos operadores, talvez tivesse. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o

JOSE CARLOS PEREIRA GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Aluizio da Silveira
ALUIZIO DA SILVEIRA

Décima Sétima-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38
Escrivão

JOSÉ CARLOS MENDES GUIMARÃES
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTÓRIOS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

131



TERMO DE ASSENTADA

Aos dezessete dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 10:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA
SO-ES 79.1068.38
Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (DÉCIMA OITAVA-TESTEMUNHA)

MARCOS ANTÔNIO SIMÕES MENEZES, brasileiro, filho de ANSELMO MENEZES e de IRACI DA CONCEIÇÃO SIMÕES, com cinquenta e três anos de idade, (casado) Profissão, Industriário, Cédula de Identidade nº 1005142, IPF-RJ, CIC 213887097-91, Funcionário da Petrobras, exercia a função de Operador, na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente à Av. Gilberto Cardoso, nº 300, Bairro Turf Club, Campos dos Goytacazes - RJ, CEP. 28015-140, Telefone: (24) 723-2251, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Petrobras?** Respondeu que há vinte e dois anos e vinte e oito dias, sendo que na Plataforma P-36, há dois anos. Nesses dois anos, acompanhei a plataforma desde o canteiro de obras, no Canadá, até o dia do acidente, trabalhando quatorze dias por vinte e um dias de folga, no turno de 07:00 às 19:00 horas, embarcando na plataforma no dia doze de março de dois mil e um. **Perguntado se fez manutenção nos dias em que estava embarcado, em algum equipamento?**

[Handwritten marks]



Respondeu que sim, que trabalhou nos compressores da frigorífica e câmara. Perguntado se tinha feito algum curso especial para trabalhar como operador e quais as funções que exercia na Plataforma P-36? Respondeu que sim. Perguntado se tinha alguma função na Brigada de Incêndio? Respondeu que não. Perguntado se no dia quatorze de março, no seu serviço, houve alguma solicitação de manutenção em alguma bomba de esgoto? Respondeu que não. Perguntado se tinha conhecimento que a bomba de esgoto do tanque de drenagem de emergência popa-boreste, estava em manutenção em terra? Respondeu que não. Perguntado aonde o senhor estava quando ocorreu a primeira explosão? Respondeu que estava no camarote, não sentiu a primeira explosão, mas lembro que escutei o sinal do alarme, levantei, coloquei o colete e fui para o ponto de reunião, estava tranqüilo, pois pensei que fosse um exercício, que sempre acontecia isso, ao chegar ao ponto de reunião, no "second deck", encontrei com o Mestre de Cabotagem e perguntei a ele, se sabia o que estava ocorrendo? ele respondeu que não sabia, foi quando vi o Roberto Matos Santos correndo, procurando um equipamento autônomo, aí percebi que a coisa era séria e logo em seguida houve essa grande explosão, em torno de 00:30. A princípio, não pensei que fosse alguma coisa interna, pensei que fosse uma coisa na planta porque como eu tinha uma visão por cima da planta e vi alguns fragmentos dela voarem, desci para o controle e vi que estava bastante tumultuado, então decidi me dirigir com alguns colegas para o local do acidente. No caminho, passei no meu camarote e peguei uma lanterna porque aquela região estava escura e em nenhum momento senti cheiro de gás, tentamos conectar as mangueiras e hidrante, foi uma dificuldade, pois as mangueiras e conectores eram diferentes, aí vi alguns corpos dilacerados e como nós estávamos um pouco desorientados, porque nem todos eram da brigada, e diante desse quadro, com um cheiro muito forte de sangue, peguei a lanterna e iluminando a área, e depois me aproximei para o poço do elevador gritando, alguém me respondeu e eu identifiquei que era o Sérgio Barbosa, falei palavras de conforto para ele, mas a situação estava difícil e perigosa, pois havia fogo no piso abaixo, que permitia ser visto por meio do local do duto de ventilação que havia sido arrancado, local este que anteriormente quando lá estive havia alguns equipamentos, como: caixa de papelão e algumas sucatas. Corri à sala de controle para tomar orientação da situação e informar ao COPLAT, Paulo Viana, pois ele ainda não sabia, e em seguida retornou comigo ao local do acidente, voltei para pegar alguns extintores e o

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

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



133

Paulo Viana voltou à sala de controle, mas em nenhum momento acionou os extintores só transportei para o local, ficou um vai-e-vem entre a sala de controle e o local do acidente e em um desses momentos, o SUFAC Luiz Mário, solicitou que fosse aberta a válvula de descarga da bomba de incêndio "C", com um conjunto manual hidráulico para ser usado em local, porque não estava sendo acionado pelo automático, no controle. Foram feitas várias tentativas para abrir a válvula, mas não consegui e no final falei com o Paulo Viana, informando que ia retirar o atuador hidráulico e iria acionar a válvula diretamente sobre o eixo da mesma, por meio da chave de grifo. No início da operação, chegou o operador, que chamamos de "Patinho" (Sampaio) e disse que ia fazer uma manobra para tentar liberar o atuador e assim foi feito, nesse período, passaram-se mais ou menos uns 40 minutos, quando então foi autorizado a testar novamente o macaco hidráulico e desta vez conseguimos abrir a válvula e em seguida parti a bomba. Momentos depois, recebi a ordem de parar a bomba, pois a mesma estava ajudando a adernar a plataforma, o que foi feito, estava comigo no local Jânio Garcia de Almeida e o Engenheiro Rui Eduardo Ruiz. A partir daí, começamos a fazer algumas investidas, ainda quando estava na bomba, passou o Sérgio Barbosa na maca em direção a enfermaria, tentamos por diversos acessos chegar ao local do acidente, popa-bombordo, acessos internos, e até mesmo pelo próprio local, sempre sendo impedido pela presença de muita fumaça pesada. Em nenhum momento coloquei o equipamento autônomo, pois tenho uma depressão na face por causa de uma cirurgia e esta dá passagem de ar, e aí num desses momentos, formamos uma nova equipe para uma nova investida por popa-bombordo, composta por Rodolfo Collia, o Leôncio, ambos com equipamento autônomo de ar, eu e o Odilton Castelo Branco, chegamos até a sala da caldeiraria, onde ficamos na porta e, os dois com o equipamento autônomo entraram pela sala e foram até a porta de acesso a sala dos compressores, que impediu o acesso por estar sem a passarela, tudo isso no "second deck". Retornamos para a sala de controle e durante essa noite teve várias investidas ao local do acidente, mas teve uma que me chamou a atenção, o alarme da porta do elevador proa-boreste estava tocando, passei e fechei a porta, e fui para a sala de controle e posteriormente, quando estava na sala de controle, surgiu no painel o alarme do elevador sendo solicitado, fui ao local com o Williams e o Valdecir Chapeta, o Williams conseguiu liberar a porta externa do poço, e conseguimos ver então que o elevador estava pisos abaixo, não identificando o piso exato,

133

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

JOSE CARLOS PARENTAL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS
CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



começamos a gritar para verificar se havia algum companheiro lá embaixo, no nível do "top tank", foi formada uma equipe para investigar o local onde estava o elevador e se havia alguém neste local, um dos componentes da equipe era o José Antônio, não podendo precisar os outros. Durante toda a madrugada, a tentativa foi de encontrar algum sobrevivente, o que não foi possível. **Perguntado quais eram as barreiras?** Respondeu que foi muita fumaça, e que no final já estava invadindo a sala de controle. **Perguntado se a coluna popa-boreste era uma área classificada?** Respondeu que não sabe dizer. **Perguntado se anteriormente em algum embarque havia acontecido algum fato relevante a destacar?** Respondeu que sim, que havia um vaso de reposição de água e resfriamento dos equipamentos da planta, que teve que ser feito uma adaptação para ser utilizada a água industrial ao invés da água potável em função do consumo excessivo de água potável para o resfriamento da planta, e ao fazer essa operação, para facilitar a entrada de água no vaso, abri uma válvula em cima do mesmo, quando constatei a presença de gás, que estranhei pois tratava-se de um sistema de refrigeração, (circuito fechado), não sendo um local que deveria existir a presença de gás, e posteriormente avisei ao SUFAC Luiz Mário que ficou ciente do ocorrido. E até o meu desembarque não tive conhecimento da descoberta da causa. Após o acidente, informalmente, tomei conhecimento que o problema tinha sido resolvido através de uma linha que vinha dos turbos compressores, mas não posso precisar qual era esta linha. Posteriormente fui informado que era de interligação com turbos compressores. **Perguntado como foi sanado a presença de gás naquele Vaso?** Respondeu que soube informalmente, que o Engenheiro Ruy Eduardo Ruiz da empresa "NUOVO PIGNONE" (GE) fabricante do turbo compressor, tinha sanado o problema existente. **Perguntado se o senhor já tinha presenciado algum outro acidente na plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado se estava havendo algum reparo de caldeiraria na plataforma?** Respondeu que tinha uma equipe de caldeiraria a bordo, mas não posso informar se estava acontecendo algum reparo. **Perguntado se tem alguma idéia do que possa ter ocorrido o acidente?** Respondeu que não. **Perguntado se era da tripulação da baleeira?** Respondeu que não, que era da turma de emergência e ficava a disposição da sala de controle. **Perguntado se desconfia de que tenha havido alguma sabotagem?** Respondeu que não. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que no embarque

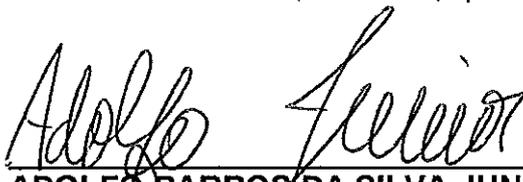
OS
S

JOSÉ CARLOS PAIENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS
É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL



135
10

anterior, foi solicitado para fazer uma verificação pela Fátima e o Luiz Esteves, ambos da Petrobras, da Gerencia de Máquinas (GERMAC), o porquê do retorno de óleo pelos drenos das bandejas do "HOOD" do TG 1 e também na bandeja da Unidade Hidráulica de Partida desse TG, foi feita uma pesquisa no "VOID SPACE", abaixo do TG 1, não sendo identificado o que motivava esse retorno, também não tive informação se foi identificado por outro ou se foi reparado. No último, e neste embarque o TG 1 permanecia parado. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito


MARCOS ANTONIO SIMÕES MENEZES
Décima oitava-Testemunha


WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

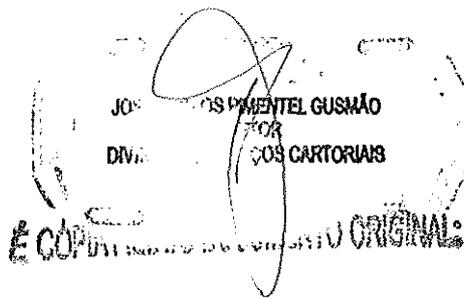

JOSÉ CARLOS DE AZEVEDO GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

TERMO DE ASSENTADA



136
[Handwritten signature]

Aos dezessete dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 14:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.



[Handwritten signature]
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (DÉCIMA NONA-TESTEMUNHA)

[Handwritten signature]

CELSON ANDRADE DA SILVA, brasileiro, filho de GELSON ROSAS DA SILVA e de ILZA ANDRADE DA SILVA, com quarenta e três anos de idade, (casado) Profissão, Mergulhador, Cédula de Identidade nº 3932182, IFP-RJ, CIC 541049477-68, Funcionário da Serviços Marítimos Continental Ltda, exercia a função de Supervisor de Mergulho Raso, na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente à Rua: Domingos Salvador Correia, nº 91, Bairro Casa Grande Rio das Ostras, Estado do Rio de Janeiro - RJ, CEP. 28890-000, Telefone: (24) 9977-4464, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Serviços Marítimos Continental Ltda?** Respondeu que há oito anos, e na Plataforma P-36, há um mês, no período de trabalho de quatorze dias por quatorze dias de folga, no horário de 07:00 às 19:00 horas, embarcando na plataforma no dia sete de março de dois mil e um. **Perguntado quantos mergulhadores tinham sob a sua supervisão?** Respondeu que cinco

[Handwritten marks]

mergulhadores e mais um Técnico de Planejamento. **Perguntado qual o motivo da equipe de mergulhadores da empresa Continental, estarem na Plataforma?** Respondeu que a firma foi solicitada para dimensionar duas trincas, uma no "stability box" de bombordo e a outra no "stability box" de boreste, ambas com cerca de 9cm, no cordão de solda da parte superior do "stability box" de boreste com a coluna de boreste popa, e na parte superior do "stability box" de bombordo com a coluna de bombordo popa. Quando chegamos lá, já havia sido constatado pela PETROBRAS que existia a trinca e que ela era passante (estava pingando água), vi fotos do vazamento interno, ao chegar na plataforma, houve uma reunião com o pessoal da plataforma e o pessoal do mergulho, foram tratados todos os assuntos relacionados com a segurança da operação, bem como nas orientações dos serviços a serem realizados. Solicitado o dimensionamento da trinca e o ensaio de ACFM (Ensaio por Corrente Eletromagnética). Com o desenvolvimento do trabalho, após o ensaio realizado, foi pedido que em alguns pontos fossem feitos o ensaio de partícula magnética, (que serve para precisar se existe trinca ou é outro defeito), foi realizado o ensaio de partícula magnética e não foi detectado nenhuma outra trinca. Como para o ensaio de partícula magnética (EPM), é necessário retirar a tinta, deixando o metal aparente, por este motivo, e também por ser o procedimento normal, foi solicitado a reposição do revestimento por massa epoxi, também foi colocado nas trincas para parar o vazamento, enquanto estava se estudando qual seria o procedimento para realizar o reparo definitivo, que seria definido pela Petrobras (CENPES), cabe ressaltar que o serviço de massa epoxi terminou no dia quatorze de março. **Perguntado em que profundidade foi realizado o trabalho?** Respondeu que a trinca estava a nove metros, e que o teto do pontoon estava a doze metros. **Perguntado se estava havendo em paralelo, algum serviço interno neste local?** Respondeu que não. **Perguntado quem era a pessoa da plataforma que estava acompanhando diretamente ao serviço?** Respondeu que era o Supervisor de Lastro, Marinho. **Perguntado qual era o horário normal de serviço da equipe de mergulho?** Respondeu que era de 07:00 às 19:00, mas que neste dia, terminou em torno de 17:00 horas. **Perguntado aonde você estava no horário do acidente?** Respondeu que estava dormindo e acordou com o alarme e não escutou a primeira explosão. Coloquei o EPI e fui para o ponto de reunião que era próximo a baleeira 3, embaixo do heliponto e que lá permaneci até sair da plataforma. Já no ponto de reunião, quando se cogitava o abandono, ocorreu a segunda explosão, sacudindo e

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR

DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS

É CÔPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

apagando toda a plataforma, e em seguida acendendo novamente. Aguardando no ponto de reunião, não houve pânico e o único comentário que se soube foi que havia um ferido. Cabe ressaltar que tudo foi muito bem conduzido, e que aguardamos no local até a hora do abandono, quando ficou definido que o abandono seria pela cesta. **Perguntado se conseguiu salvar alguma filmagem ou algum relatório do serviço realizado?** Respondeu que não, que da empresa, nada foi salvo, e que o relatório do ACFM foi feito pelo representante do CENPES da PETROBRAS. **Perguntado se sabia que se após a realização do serviço, foi refeita a condição de estanqueidade do local de acesso interno ao "stability box"?** Respondeu que não sabe. **Perguntado se participou nos dias posteriores de alguma ação de salvamento da Plataforma?** Respondeu que abandonou a plataforma, foi para a P-47 e não voltei mais. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo B. S. Barros
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR

Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito

Célsio Andrade da Silva
CÉLSO ANDRADE DA SILVA

Décima Nona-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

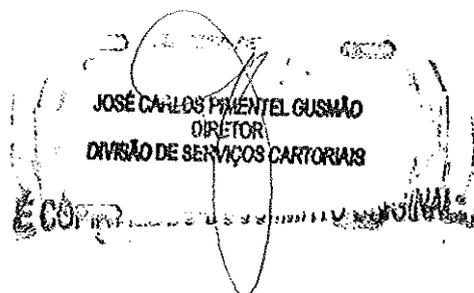
Escrivão

JOSE CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

TERMO DE ASSENTADA



Aos dezessete dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 17:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.



Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRIÇÃO (VIGÉSIMA-TESTEMUNHA)

CLÁUDIA CRISTINA MOREIRA FERNANDES, brasileira, filha de LUIZ CARLOS MOREIRA e de SUELI DOS ANJOS MOREIRA, com trinta e três anos de idade, (casada) Profissão, Rádio Operadora, Cédula de Identidade nº 08008001-3, IFP-RJ, CIC 933575757-87, Funcionária da Cooperativa Mista de Trabalho e Produção dos Marítimos (COOPMAR), exercia a função de Rádio Operadora, na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente à Rua: Iguá, nº 455, casa 2, Bairro Santa Margarida – Campo Grande, Estado do Rio de Janeiro - RJ, CEP. 28890-000, Telefone: (21) 9205-4030, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na Cooperativa Mista de Trabalho e Produção dos Marítimos (COOPMAR)?** Respondeu que há dois anos, que trabalha há três anos como Operadora de Rádio, e que em agosto de dois mil e um, faria um ano na P-36, fazendo o turno de quatorze dias de trabalho por quatorze dias de folga com o horário de trabalho de 07:00 horas às 19:00 horas. **Perguntado aonde você estava na hora em que houve a primeira explosão?** Respondeu que estava no

S S S



140
[Handwritten signature]

camarote dormindo, e que acordou com a explosão, senti a plataforma tremer e em seguida, levantei, acordei a menina que estava na outra cama, segurei-a para que ela ficasse atenta, coloquei o macacão e subi para a sala de rádio, quando estava na escada tocou o alarme, entrei na sala de rádio, perguntei ao operador se o COPLAT havia passado alguma informação, ele respondeu que ainda não, coloquei o rádio no canal da produção, canal de operação 3, em UHF, escutei vozes e percebi que não era exercício, liguei com o controle, pedi para falar com o COPLAT, ele pediu que colocasse o rádio no canal 3 e que aguardasse instruções e não demorou muito, veio a segunda explosão. Lembro que, quando ocorreu a primeira explosão ainda não era 00:30 horas, depois da segunda explosão, verifiquei que houve um momento de silêncio, que não escutava mais pelo rádio a voz de ninguém, tentei fazer contato pelo telefone com COPLAT, também não consegui, então decidi pedir socorro pelo canal 16, obtive resposta com as embarcações mais próxima, sendo a "Amazon River" a embarcação de apoio, que obrigatoriamente deveria estar a menos de uma milha, por acaso neste momento ela não estava, mas cabe ressaltar que ela atendeu prontamente e em seguida, fiz contato com a Base 60, solicitando aeronaves, me foi perguntado se tinha vítimas, informei que não sabia, mas que ia precisar de aeronaves. Quando o controle pediu que solicitasse ajuda, já havia tomado essa iniciativa, aproveitei chamei outras embarcações que estavam próximas e as embarcações "fire faghting", tomei a iniciativa de contactar a Plataforma P-23, pois sabia que era móvel, pedi para que o operador de rádio da P-23, acordasse o fiscal da plataforma, ele relutou um pouco mas foi chamá-lo quando então informei que nós estávamos numa emergência e que talvez precisasse da presença da P-23 para passar o pessoal da P-36. Chamei pela fonia o Supervisor de Facilidades, Luiz Mário e solicitei o Técnico "SERTEL VI", Marcos Antônio Gaudio, porque com a variação da energia eu precisaria dos seus serviços, estava previsto que evacuasse a plataforma nas primeiras cestadas aí solicitei ao SUFAC que ele permanecesse, pois iria precisar dos seus serviços: Fazia parte também do meu serviço, manter contato com os técnicos de segurança, pois eles coordenavam a sala de rádio, quando em um certo momento o SUFAC falou para que eu não mais o chamasse pelo rádio, perguntei por que, não obtive resposta então, posteriormente o Luiz Mário esteve na sala de rádio e informou ao Gaudio que já estava na sala comigo, que os técnicos de segurança haviam falecidos. Os "fire faghting" começaram a chegar, perguntei ao controle se poderiam ligar o canhão d'água, recebi então a orientação que eles

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

JOSÉ CARLOS RIBEIRO GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Handwritten flourish]

[Handwritten flourish]

[Handwritten flourish]



Handwritten initials 'AL' and a signature.

deveriam resfriar a coluna de popa-boreste de cima para baixo evitando de embarcar água na plataforma. Posteriormente passei-os para o canal da sala de controle, e enquanto os "fire faghting" resfriava a coluna, foi feita a evacuação da plataforma, a primeira aeronave a chegar foi às 03:20 da manhã, levou o Barbosinha e um senhor de setenta e cinco anos, o senhor John, a aeronave ambulância ainda foi a P-47 e trouxe um Técnico de Enfermagem para ajudar o que estava na P-36 que era o seu primeiro dia de embarque. Após a saída da aeronave ambulância, continuou-se a evacuação da plataforma, ficou restando apenas os vinte e oito da PETROBRAS, e como sabia que o ETA da primeira aeronave seria às 04:53, solicitei autorização para ir ao meu camarote apanhar os meus documentos, fui autorizada pelo COPLAT, ao sair da minha sala foi que percebi que a plataforma estava muito quente, porém senti calor e vi que tudo estava muito revirado. Consegui apanhar meus documentos e retornei rapidamente para a sala de rádio, porque havia possibilidade da aeronave antecipar o ETA. **Perguntado se quando estava passando pelos corredores, sentiu cheiro de gás?** Respondeu que não, mas que sentiu muito calor. **Perguntado se até a chegada da aeronave, teve alguma coisa que poderia informar?** Respondeu que no primeiro pouso da aeronave, a plataforma já estava com dois graus de inclinação e que esta aeronave retirou dez pessoas, a segunda aeronave levou mais oito pessoas, e que a terceira aeronave, não queria fazer o pouso em função da inclinação da plataforma e que não tinha ordem para pousar, que era em torno de 05:57 horas e que a aeronave informou que precisava de autorização para pousar, neste momento o COPLAT foi a minha sala e eu tomei a iniciativa de avisar ao piloto que ele estava autorizado para pousar, ele conseguiu retirar cinco pessoas, ficaram restando ser retirados eu, o COPLAT Paulo Viana, o SUFAC Luiz Mário, o SUPROD Sebastião e mais um rapaz da guarnição que não lembro o nome. Os pilotos das aeronaves ficaram conversando entre si, subi para o heliponto porque seria o último pouso e deste local, ficava com a visão facilitada, cabe ressaltar que ao sair da minha sala, ela já encontrava-se inclinada, demonstrando que o adernamento se fazia rapidamente. O Operador de Rádio da P-47, informou que as aeronaves comentaram que a inclinação do heliponto não permitia mais um pouso, só um pouso de emergência, eu informei que éramos cinco pessoas ainda e que eles teriam que nos pegar, quando então, entrou da fonia a comandante Simone Vaz de uma das aeronaves, informando que ia retornar e iria pousar, me perguntou se eu sabia o procedimento do pouso de emergência, eu falei

Handwritten signature.

Handwritten signature.

Handwritten mark resembling a stylized 'S'.

Handwritten mark resembling a stylized 'S'.

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



142

que sim, ela retornou, pousou a aeronave aí nós entramos e fomos embora.

Perguntado se a inclinação do último pouso em relação ao primeiro pouso era muito grande? Respondeu que sim.

Perguntado se em algum momento foi cogitado de abandonarem a plataforma pelas baleeiras? Respondeu que chegou a iniciar uma conversa com o SUPROD de colocar o colete e aguardássemos o "Toisa Marine" voltar, ele teve que descer e eu continuei no heliponto pois era o local melhor para falar na fonia pelo walkie-talkie.

Perguntado se sabe informar ou escutou alguém comentar alguma coisa de como ocorreu a primeira explosão? Respondeu que não, que escutou na fonia, e ficou muito preocupada quando soube que a plataforma estava sem os Técnicos de Segurança, pois sabia que eram importantes no momento da evacuação.

Perguntado se estava havendo algum serviço de caldeiraria na plataforma? Respondeu que sim, que estava sendo realizado um serviço de conhecimento do Supervisor de Caldeiraria, José Augusto Soares, mas que não sabe qual era e nem aonde era o serviço.

Perguntado se desconfia ou se alguém fez algum comentário de sabotagem na Plataforma? Respondeu que não.

Perguntado se sabe informar se foram salvos alguns documentos, disquetes, livros da plataforma? Respondeu que não.

Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos? Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.

Adolfo Barros da Silva Junior
ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
 Capitão-de-Fragata
 Encarregado do Inquérito

Claudia Cristina Moreira Fernandes
CLAUDIA CRISTINA MOREIRA FERNANDES
 Vigésima-Testemunha

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

JOSÉ CARLOS PIMENTEL GUSMÃO
 DIRETOR
 DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAS

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO Original



143

TERMO DE ASSENTADA

Aos dezessete dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 20:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.

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

Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (VIGÉSIMA-PRIMEIRA TESTEMUNHA)

MARCOS SOARES FERNANDES, brasileiro, filho de JAIME MATOS FERNANDES e de DORLY SOARES FERNANDES, com trinta e oito anos de idade, (casado) Profissão, Operador II, Cédula de Identidade nº 1/R1370003, SSI-SC, CIC 459623089-72, Funcionário da PETROBRAS, exercia a função de Operador de Facilidades, na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente à Rua: Carazinho, nº 187, Ap. 402, Bairro Mar Grosso – Laguna, Estado de Santa Catarina - SC, CEP. 88790-000, Telefone: (48) 647-1612, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na PETROBRAS?** Respondeu que há dezenove anos, e na Plataforma P-36, desde quando chegou na Baía de Guanabara, trabalhava na escala de quatorze dias por vinte e um de folga, no turno de 07:00 às 19:00 horas e que tinha embarcado no dia cinco de março de dois mil e um. **Perguntado se para trabalhar na Plataforma P-36, fez algum curso específico?** Respondeu que fez o curso de mecânica, com a

S *S* *S*



duração de dois meses. **Perguntado qual era as suas obrigações como Operador de Facilidades?** Respondeu, que monitorar na tela o funcionamento dos equipamentos, apresentando algum problema nos mesmos e não podendo resolver, chama o pessoal da manutenção, sendo que no momento operava apenas com uma tela e que a outra estava com problemas, esses equipamentos são da operacionalidade da plataforma. **Perguntado se nos serviços anteriores ao acidente, havia acontecido alguma anormalidade?** Respondeu que nenhuma anormalidade. **Perguntado se em todo o período que estava na plataforma, houve algum acidente?** Respondeu que não. **Perguntado se havia algum equipamento da plataforma que a parte mecânica dela estava em manutenção?** Respondeu que tinha uma "sea water" que estava em manutenção e uma bomba "lift". **Perguntado se a bomba de esgoto do tanque de drenagem de emergência de boreste estava em manutenção?** Respondeu que não era da sua área. **Perguntado aonde você estava na hora em que houve a primeira explosão?** Respondeu que estava no camarote, acordado, escrevendo, senti uma explosão abafada e senti tremer a plataforma, já estava vestido com a roupa de serviço calcei a bota e me dirigi à sala de controle, chegando lá, eu vi o alarme de gás na tela, e que o Operador do horário, conhecido como "Patinho", nos falou o local do sinistro. Ouvi alguém falar que o Matheus, tinha se dirigido ao local do sinistro com o equipamento autônomo, tomei a iniciativa de vestir o equipamento autônomo da sala de controle ajudado pelo Collia e o Antonello, me dirigindo a popa-boreste, quando cheguei lá, encontrei o pessoal da brigada que me ajudaram a me colocar a máscara no second deck, entrei na coluna e desci para o terceiro nível, para ajudar o Técnico de Segurança Matheus, encontrei-o próximo a escotilha que dá acesso ao quarto nível, o mesmo perguntou que barulho estranho era no quarto nível, sugeri então que deveria ser água, fui buscar uma lanterna onde peguei com o Operador Josevaldo, voltando para o local da escotilha, mas mesmo usando a lanterna não deu para enxergar nada, pois estava muito escuro então sugeri que fechássemos a escotilha, porque a única coisa que poderia encontrar lá, só podia ser água. Mostrei ao Matheus o tempo de oxigênio existente no meu cilindro de equipamento autônomo, que já estava baixo aí o mesmo fez sinal para que eu me retirasse; chegando na escadaria que sobe para o second deck, encontrei a brigada que me ajudou a retirar a máscara e aí avisei a brigada que iria até a sala de controle trocar o cilindro e que o Matheus estava ainda verificando o sinistro, e que até então não

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



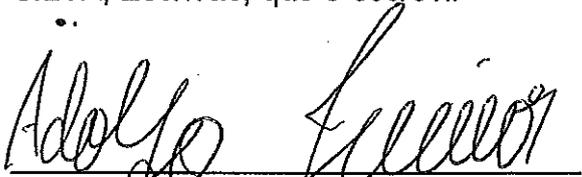
145
145

tínhamos encontrado nada. Chegando à sala de controle avisei ao Marinho sobre o ruído, e o mesmo falou que estava com a "sea water" ligada, comecei a verificar o equipamento autônomo, quando então aconteceu a segunda explosão. Cabe ressaltar que quando coloquei o equipamento autônomo de ar, estava com capacidade de 10 minutos de oxigênio e quando retirei, faltavam 04 minutos. Lembro ainda, que no terceiro piso havia uma névoa e não tinha nenhum equipamento danificado nem linhas (redes) e que no quarto piso, não dava para ver nada, pois estava muito escuro. **Perguntado se sabia se tinha algum equipamento que considerasse a área como classificada?** Respondeu que não, que só teve conhecimento do tanque de drenagem de emergência, após o acidente. **Perguntado se verificou algum vestígio na escotilha de presença de óleo?** Respondeu que não, que a escotilha estava limpa e nem empenada, tanto é que fechou. **Perguntado quais as suas atitudes após a segunda explosão?** Respondeu que verificou no painel, e o mesmo sinalizava a presença de fogo, fiquei na sala de controle e como sabia que o Matheus estava morto, fiquei apenas prestando apoio no local, que em determinado momento foi solicitado uma luva para auxiliar na retirada do Sérgio do elevador, levei até o local e retornei para a sala de controle, nela permanecendo até ser retirado na última lingada da cesta para o rebocador. **Perguntado se você fazia parte da Brigada de Incêndio?** Respondeu que sim, que pertencia a brigada de incêndio. **Perguntado o que viu quando retornou ao local onde estava a brigada?** Respondeu que viu as mangueiras de incêndio passadas, porém sem pressão. **Perguntado se estava havendo algum serviço estrutural de caldeiraria na plataforma?** Respondeu que só sabia que estava sendo feito uma avaliação nas trincas. **Perguntado se anteriormente havia acontecido algum acidente na Plataforma?** Respondeu que sim, que houve um alagamento na sala do quinto piso, através do selo mecânico da sea water, sendo informado ao Marinho que tomou as providências necessárias. **Perguntado se sabe dizer se foram salvos algum documento, disquete da plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado se você supõe o que possa ter originado o primeiro abalo na plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado se pode ter acontecido alguma sabotagem?** Respondeu que não. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o

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



Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata
Encarregado do Inquérito


MARCOS SOARES FERNANDES
Vigésima-Primeira Testemunha

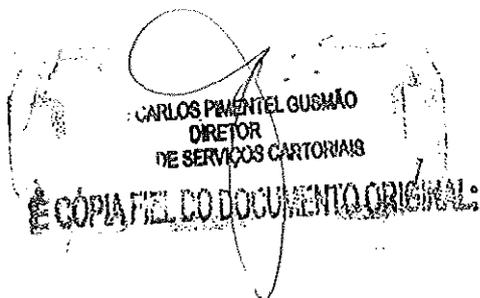

WALTER SOARES DA SILVA
SO-ES 79.1068.38
Escrivão


JOSÉ CARLOS PRIENTE GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORÁRIOS
RECEBIDO DO DOCUMENTO ORIGINAL

TERMO DE ASSENTADA



Aos dezoito dias de abril de dois mil e um, nesta Diretoria de Portos e Costas, às 08:30 horas, aí presente o Sr. Capitão-de-Fragata ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR, Encarregado deste Inquérito, comigo SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, compareceu a testemunha abaixo designada, que passou a ser inquirida, como segue. Do que, para constar, lavrei este termo e dou fé. Eu, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, o escrevi e assino.



Walter Soares da Silva
WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão

TERMO DE INQUIRÇÃO (VIGÉSIMA-SEGUNDA TESTEMUNHA)

EDUARDO RODRIGUES DA COSTA, brasileiro, filho de JOSÉ DA COSTA FILHO e de TEREZINHA RODRIGUES DA COSTA, com trinta e cinco anos de idade, (casado) Profissão, Técnico de Manutenção I, Cédula de Identidade nº 05635932-6, IFP-RJ, CIC 860409287-00, Funcionário da PETROBRAS, exercia a função de Técnico de Manutenção, na ocasião do acidente a bordo da plataforma PETROBRAS 36, residente à Rua: 3, nº 128, Bairro Nova Macaé – Macaé, Estado do Rio de Janeiro - RJ, CEP. 27901-970, Telefone: (24) 761-3211, o qual foi alertado quanto as sanções previstas no art. 342 do Código Penal. Depois de prestar o compromisso de dizer a verdade, passou a ser inquirido pelo Sr. Encarregado do Inquérito, na seguinte forma: **Há quanto tempo trabalha na PETROBRAS?** Respondeu que há treze anos, no Grupo de Operação, sediado na Base de Macaé, Parque de Tubos, ligado à Plataforma P-36, na atividade de apoio a manutenção e gerência de contratos da Unidade, trabalhava em regime administrativo de 07:00 às 19:00 horas e que tinha embarcado no dia quatorze de março de dois mil e um. **Perguntado porque motivo você estava embarcado na Plataforma P-36?** Respondeu que estava acompanhando a equipe da "TRIDENT" e "ROTORK". A

S

S

S



"TRIDENT" estava fornecendo 180 atuadores eletrohidráulicos (os atuadores são equipamentos de acionamento automático de válvulas), sendo específica dela na P-36 era efetuar a primeira montagem e apresentar o procedimento de montagem para a "PETROBRAS". A "ROTORK", era o segundo fornecedor do mesmo equipamento e que estava fornecendo 280 atuadores. **Perguntado quais eram as suas obrigações como Técnico de Manutenção da Plataforma P-36?** Respondeu que somente dar apoio ao pessoal das duas equipes e que tinha chegado na plataforma, ao meio dia e logo após a chegada, fizemos uma reunião prévia com o COPLAT Viana, no sentido de atender as necessidades das duas equipes, ficamos na sala de reuniões que fica no mesmo piso da sala de controle. Após às 16:00 horas a equipe da "ROTORK", andou na plataforma, não mexeu em nada, só foi conhecer o local onde iam trabalhar e verificar os TAG (Códigos de Equipamentos), tendo sido acompanhados sempre por dois representantes da empresa "DAWNSTEC", Clóves Conceição e Nilson Gomes, e pelo Supervisor de Lastro Marinho, visitaram também uma das colunas da plataforma, que não tenho certeza qual foi. A equipe da "TRIDENT", após às 16:00 horas, foi para o camarote descansar. Eu a partir das 16:00 horas fiquei reunido com o COPLAT Paulo Viana até às 19:50 horas, quando me dirigi para o refeitório. Essa reunião com o Viana, foi para sanar as dúvidas dos Códigos dos Equipamentos, que conseguimos concluir. Conversei um pouco com o Marinho no camarote e em seguida fui dormir por volta das 23:30, aí quando foi por volta de meia noite, acordei com o alarme, vesti a roupa de EPI e me dirigi ao ponto de reunião nº 1 (dentro do refeitório), o refeitório fica um piso acima da sala de controle, e lá fiquei aguardando as orientações do Coordenador da Emergência, Viana, e quando foi por volta de 00:20 horas, ocorreu a segunda explosão, que foi uma grande explosão, nessa hora, houve um grande deslocamento de ar na plataforma, os quadros de acrílicos caíram da parede, e os forros do teto caíram, na sala de cinema, que é ao lado do refeitório, o forro do teto ficou a um metro e meio do chão. Quando ocorreu o deslocamento de ar as portas corta-fogo bateram, ficaram abrindo e fechando e o deslocamento de ar dava a sensação de um grande vácuo acontecendo na plataforma, logo após os coordenadores do ponto de reunião deslocaram as pessoas para as suas respectivas baleeiras, aí ficamos aguardando orientações do COPLAT. **Perguntado se durante a permanência no ponto de reunião e o deslocamento para a baleeira, sentiu o cheiro de gás?** Respondeu que não sentiu cheiro de gás e nem de óleo. **Perguntado se foi divulgado no sistema INTERCOM, o local da emergência?**

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



IND 24
S

Respondeu que não, e que sabia que era uma emergência, pois já havia servido embarcado e pelos acontecimentos, não seria nenhuma simulação. Aí fomos para a baleeira 1, em proa-boreste, foi quando eu vi toda a equipe de emergência se deslocando para fazer o atendimento da brigada de incêndio. **Perguntado se teve alguma coisa com relação ao acidente que chamou a atenção?** Respondeu que sim, pois a equipe de emergência, circulava equipada com o material autônomo e os recursos disponíveis e faziam alguns comentários, vimos o resgate do Sérgio, passando para a enfermaria e logo após o resgate do Sérgio, o Viana chegou no ponto de desembarque da baleeira nº 1 e perguntou se o guindasteiro Pedro Moreira Dutra, estava em condições de operar o guindaste, pois seria realizado o desembarque das pessoas pelo mesmo, ele respondeu que sim e deu início ao desembarque, cabe ressaltar, que durante a emergência não houve pânico das pessoas que estavam a bordo e todos acataram a autoridade do Coordenador. Após o Viana convocar o guindasteiro, também me convocou para a sala de comando para auxiliá-lo nas comunicações e fazer contato com a gerência de terra, aí contactei o gerente de segurança da PETROBRAS, Cid Valério, também contactei o Covas, gerente de Operações da P-36, o COPLAT Ricardo Pavi, o COPLAT Marcos Lauria e o Técnico de Manutenção Nilton Manhães, todos estavam em terra, além do gerente da Bacia de Campos Bellot, aí eu reporteí a essas pessoas o que estava ocorrendo, já estava com o nome de todos da brigada de incêndio que estavam desaparecidos, informei também a decisão de evacuação da plataforma, e por volta das 03:00 horas da manhã percebi a inclinação da plataforma, olhando no indicador analógico que a inclinação era de 2.8 graus e também confirmado pelo indicador eletrônico. Continuei, então na ponte de comando, contribuindo no que fosse necessário ao Viana e por volta de 05:20 horas da manhã, desci na última cesta acompanhado do Roberto Matos, do barco ainda vi o desembarque das pessoas por meio da aeronave. A última aeronave, pousou em torno de 05:50 horas da manhã, ressalto também, que foi o momento em que fiquei mais preocupado, pois sabia que haviam mais companheiros na plataforma e que não via no horizonte, nenhuma aeronave. **Perguntado porque estavam sendo trocados os acionadores das válvulas dos diversos sistemas?** Respondeu que os acionadores que estavam instalados eram uma cópia de baixa qualidade dos acionadores da TRIDENT que foram instalados quando a plataforma era "SPIRIT OF COLUMBUS" e que devido ao tempo em que a plataforma ficou sem operar até o início de operação da P-36, os acionadores ficaram sem serem utilizados, a primeira avaliação foi feita ainda no

[Handwritten signature]

REPUBLICA FEDERAL DO BRASIL
 TRIBUNAL MARÍTIMO
 DIVISÃO JUDICIÁRIA
 Nº
 X CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

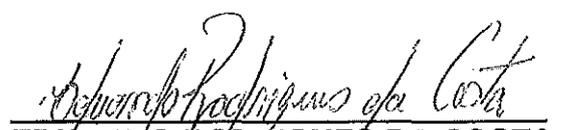
S

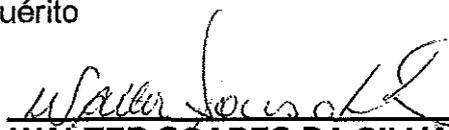
S

Canadá pelo Técnico de Estabilidade Ricardo Serro e o Técnico de Manutenção José Carlos, onde concluímos pela viabilidade econômica de substituição. **Perguntado quais eram as conseqüências dos defeitos apresentados que levaram a decidir pela troca dos acionadores?** Respondeu que apresentaram como sintomas, vazamento hidráulicos dos atuadores (pois eram unidades elétrohidráulicas de acionamento), emperramento dos acionadores e alguns problemas de ordem elétrica, o que nos levou a decidir pela troca. **Perguntado quem seria os responsáveis pelo termo de aceitação dos sistemas, aos quais esses acionadores hidráulicos pertenciam?** Respondeu que no caso da P-36, quando ela foi comprada, esses sistemas já estavam incorporados à plataforma, e que foram recebidos no estado, do jeito que ela foi construída. Posteriormente, foi designado uma equipe da E&P (Exploração e Produção), para verificar o funcionamento desses sistemas. E a partir daí, fazer as necessárias alterações. **Perguntado se no período que ficou próximo ao ponto de reunião nº 1, ouviu alguém comentar a respeito do motivo do início da explosão?** Respondeu que não. **Perguntado se estava acontecendo algum reparo estrutural na plataforma?** Respondeu que não. **Perguntado se sabe dizer se foram salvos alguns documentos da plataforma?** Respondeu que alguns documentos foram salvos pela recepcionista Cristiane, da CDP e que também foram copiados pelo COPLAT Viana, os eventos e registros do sistema de fogo e gás. **Perguntado se tem alguma desconfiança do que pode ter ocorrido com relação ao acidente?** Respondeu que não. **Perguntado se tem alguma coisa que possa acrescentar ao depoimento e que possa contribuir para a elucidação dos fatos?** Respondeu que não. E nada mais disse, nem lhe foi perguntado, pelo que se deu por findo o presente depoimento que, lido e achado conforme, assina com o Encarregado do Inquérito, comigo, SO-ES 79.1068.38 WALTER SOARES DA SILVA, Escrivão, que o escrevi.


ADOLFO BARROS DA SILVA JUNIOR
Capitão-de-Fragata

Encarregado do Inquérito


EDUARDO RODRIGUES DA COSTA
Vigésima-Segunda Testemunha


WALTER SOARES DA SILVA

SO-ES 79.1068.38

Escrivão


JOSÉ CARLOS PARENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS



CERTIDÃO

CERTIFICO que nesta data foi encerrado o 1.^o volume do processo nº 19.489/2001 com suas fls. nº 150 dos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 09 de Agosto de 2001.

RLB.

[Handwritten Signature]
JOSÉ CARLOS FIMENDEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORIAIS
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL