



VOL. II

2001

TRIBUNAL MARÍTIMO

PROCESSO N. 19489/2001

JUIZ(A) RELATOR(A): SERGIO CEZAR BOKEL

JUIZ(A) REVISOR(A): MARIA CRISTINA DE O. PADILHA

EMBARCAÇÃO(ÕES): PETROBRAS XXXVI

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

LOCAL DO ACIDENTE: BACIA DE CAMPOS
CAMPOS - RJ

Representado(s):

AUTUAÇÃO

Aos 09 de Agosto de 2004

na Secretaria do Tribunal Marítimo autuo os presentes autos.

Do que fiz este termo.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE CARLOS FERREIRA GOMES
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVOS

Subs
Diretor - Geral da Secretaria



CERTIDÃO

CERTIFICO que nesta data é iniciado o 1.º volume do processo nº 19.489/2001 com suas fls. numeradas a partir do 1783 dos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 22 de FEVEREIRO de 2001.

RBY.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS FERREIRA GONCALVES
DEPUTADO
DIVISÃO DE PROCESSAMENTO



TRIBUNAL MARÍTIMO

N.º 19.489/2001

Em pauta na Sessão Ordinária nº 5.827ª do dia 29...
do corrente.

Em 28 de novembro de 2001


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

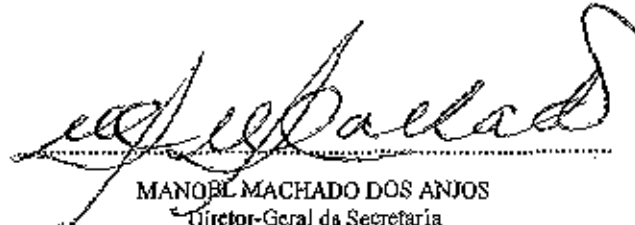
PAPELETA DE APRESENTAÇÃO

Exmo. Sr. Almirante Presidente

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

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

Para o Tribunal conhecer da representação de autoria da Procuradoria Especial da Marinha contra
Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS (Proprietária/Armadora), Paulo Roberto Viana (Coordenador da
Plataforma), Hélio Galvão de Menezes (Supervisor de Produção da PETROBRAS e Coordenador Interino),
Evanildo Souza Santos (Operador de Produção), Carlos José Maciel Azeredo (Operador de Produção),
Cláudio Marinho Machado (Técnico de Estabilidade) e American Bureau of Shipping (ABS) e Registro
Italiano Navale (RINA).


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

TRIBUNAL MARÍTIMO

V O T O



Processo Nº 19.489/01

Relator: Carlos Fernando Martins Pamplona

A) quanto à natureza e extensão do acidente: XXX

B) quanto à causa determinante: XXX

C) decisão: Determinar o retorno dos autos à Douça Procuradoria para que inclua na peça acusatória a Empresa Marítima Petróleo Engenharia Ltda., na pessoa de seu representante legal, enquadrando-a no art. 14, letra "a" (explosões seguidas de emborcamento e naufrágio) e no art. 15, letra "e" (fato que colocou em risco a embarcação, vidas e fazendas de bordo e resultou na morte de onze trabalhadores e na perda total da plataforma "P-36"), ambos da Lei nº 2.180/54, já que a mencionada empresa era a responsável pelo detalhamento do projeto e pela execução da obra de conversão da plataforma, e foram juntados documentos, incluindo relatório do CREA-RJ, apresentando indícios suficientes de que uma possível falha de projeto, materializada na instalação inadequada dos tanques de drenagem de emergência de BB e BE, no interior das colunas de popa da plataforma, ligadas às plantas de produção de óleo e gás, contribuiu para a eclosão do evento em apreciação, acolhendo na íntegra, o voto do Exmº Sr. Juiz que pediu votos e, em parte, o voto da Exmª Sra. Juíza Relatora.

D) medidas preventivas e de segurança: XXX

E) proposta de recompensa: XXX

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS MARTINS PAMPLONA
ONDA 11

Juiz-Relator

TRIBUNAL MARÍTIMO

V O T O



Processo Nº 19.489/01

Relator: Carlos F. Martins Pamplona

A) quanto à natureza e extensão do acidente: XXXX

B) quanto à causa determinante: XXXXX

C) decisão: determinar o retorno dos autos à Douta Procuradoria para que estenda a representação em face de : Marítima Engenharia e Petróleo Ltda, na qualidade de responsável pela conversão da plataforma P-36, German Efromovich, Diretor Presidente da Marítima, Hamilton Pinheiro Padilha Jr., engenheiro da Marítima responsável pela obra, Alberto Jesus Padilla Lisondo, responsável pela condução das obras de conversão da P-36 pela Marítima, Otoniel Silva Reis, engenheiro da Marítima encarregado da obra de conversão da plataforma, Joel Mendes Rennó e Phellipe Henri Reichtust, ex-presidentes da PETROBRÁS, José Coutinho Barbosa, Diretor de Produção e Exploração da PETROBRÁS, Sebastião Henriques Vilarinho, Diretor da Área de Engenharia da PETROBRÁS, Alceu Barroso Lima Neto, Superintendente de Engenharia da PETROBRÁS, Enídio Queiroz Jorge, engenheiro de equipamentos da PETROBRÁS e chefe de fiscalização da obra de conversão da plataforma P-36, todos com fulcro no art. 15, "e" da Lei n. 2.180/54, por haver fortes indícios da participação culposa dos mesmos no evento, pelos motivos que seguem expostos em anexo.

D) medidas preventivas e de segurança: XXX

E) proposta de recompensa: XXX


Maria Cristina de Oliveira Padilha
Juíza-Revisora

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS

DIVISÃO DE



Tribunal Marítimo

Processo no. 19.489/2001

Juiz Relator: C.F.Pamplona

Juiza Revisora: M.C.Padilha

**Plataforma P 36. Naufrágio com perda total e morte de 11 funcionários.
Bacia de Campos Campo de Roncador Madrugada de 15 03 2001**

Justificativa de Voto

Em acidentes da navegação este Tribunal tem o dever de determinar a natureza, causa e circunstâncias do evento, e se culposos os responsáveis.

Trata-se, no caso, de um dos maiores acidentes que aconteceram na costa brasileira, certamente, o maior na indústria do petróleo em águas jurisdicionais brasileiras tendo-se a lamentar, em primeiro lugar, a perda de 11 vidas humanas.

Todos os inquéritos já realizados e que se instruem os presentes autos, concluem que o acidente em tela se deveu a um somatório de desconformidades, indicando a possível falha do homem.

Em assim sendo, é direito-dever do Tribunal Marítimo chegar a todos os responsáveis, não apenas a algum deles, aqueles que estavam mais próximos dos fatos quando do acidente, eis que estamos em face de um sinistro que foi "preparado" muito tempo antes de eclodir.

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS PAMPLONA
DIRETOR
1987



Por outro lado, tem sido prática salutar do Tribunal Marítimo aceitar a representação, ou determiná-la, diante de indícios. Uma representação ou determinação para que seja feita, não constitui um pré-julgamento, um juízo quanto ao mérito, mas apenas a constatação da existência dos mencionados indícios.

As representações neste particular trazem ainda o benefício de que os representados possam esclarecer a verdade, o que é de interesse de todos, em especial deste Tribunal.

Após a representação ter sido formulada pela D. Procuradoria Especial da Marinha - PEM, em 26 10 2001, foram juntados aos autos as conclusões de Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) realizada pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ), e do inquérito realizado por determinação do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura do Rio de Janeiro (CREA/RJ) trazendo fatos novos e relevantes para o deslinde do presente processo.

De tudo ressalta indícios de que teria havido erro ou falha no projeto da conversão da plataforma P-36, e falhas ou deficiências na cadeia de administração da PETROBRAS, seja durante as obras de conversão, seja na deliberação de que a referida plataforma entrasse em operação, ou quando de sua operação.

Quanto às obras de conversão, existem indícios de que teriam sido planejadas, gerenciadas e ou realizadas pela Marítima Engenharia e Petróleo, razão porque entendendo que deva ser representada, eis que a Petróleo Brasileiro SA-- Petrobras já foi incluída no rol dos representados pela D. Procuradoria em sua promoção de fls.

E mais, não basta que uma empresa compareça como representada.

É COPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

É conveniente, quando possível, identificar-se, e assim arrolar-se também como representados os dirigentes ou responsáveis técnicos daquela empresa a quem se



possa atribuir a responsabilidade pela orientação geral, pelo comportamento culposos de seus subordinados e que de alguma forma, direta ou indiretamente possa ter contribuído para eclosão do evento danoso, responsabilidade esta que deve ser apurada no curso do processo e que se pode constituir em culpa por ação ou omissão.

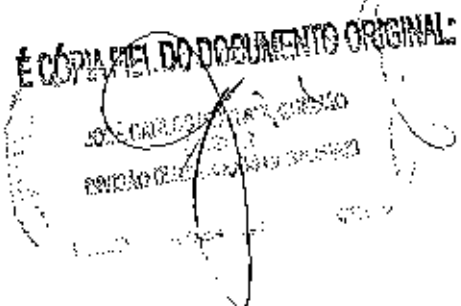
Neste sentido, e tendo por base os muitos depoimentos constantes dos autos e os pareceres técnicos que os corroboram, entendo que o Tribunal deve determinar que a Representação de fls seja estendida em face de:

- 1) Marítima Engenharia e Petróleo Ltda na qualidade de responsável pela conversão da Plataforma P-36, diante da existência de fortes indícios da participação culposa no acidente, uma vez que na função de gerenciamento e adaptação da plataforma de perfuração *Spirit of Columbus* para plataforma de produção P-36, cometeu diversas irregularidades, fartamente apontadas nos laudos técnicos do CREA-RJ, da ANP (Agência Nacional do Petróleo), DPC, AEPET(Associação dos Engenheiros da Petrobrás), além das conclusões da CPI da ALERJ e do voto de seu vice-presidente, tudo conforme previsto no artigo 15, letra "e" da Lei no. 2.180/54. Senão vejamos:

a) O Relatório do CREA-RJ conclui como deficiências da Marítima:

- falha de projeto;
- falha de gerenciamento de riscos: a plataforma entrou em operação enquanto várias etapas de montagem de equipamentos ainda estavam sendo executadas, envolvendo grandes riscos;
- falhas gerenciais: envolvem áreas de engenharia, exploração e produção, que reduziu os prazos e suprimiu etapas estipuladas no cronograma de construção, montagem e operação da plataforma.

b) Relatório da AEPET:





- houve por parte da Marítima falhas de projeto e construção, todos elencados no item n. 8 do laudo;
- apontou falhas no detalhamento do projeto, falha de operação e manutenção.

c) Relatórios ANPDPC:

- apontam falha mecânica;
- problema estrutural com trincas nas caixas de estabilidade;
- falta de estanqueidade em áreas críticas;
- deficiência ~~na~~ sistema de gestão operacional;
- conversão incompatível com o projeto original;
- inadequada coincidência entre instalação e operação

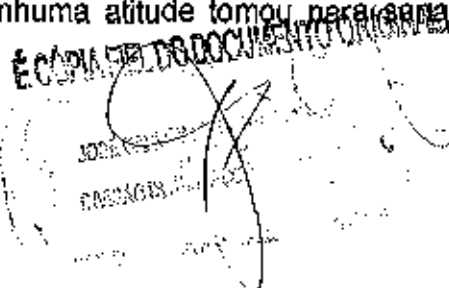
d) Relatório do Vice-Presidente da CPI/ALERJ:

- erro de projeto e execução;
- falhas de operação e manutenção;
- inexperiência
- atraso de entrega
- 104 modificações no projeto original, descaracterizando-o.

e) Relatório da Comissão de Sindicância da Petrobrás:

- utilização de material de baixa qualidade no tanque de drenagem;
- colocação de tanque de drenagem de gás, altamente inflamável, dentro de coluna com outros equipamentos inadequados;
- ausência de sensores de gás: falha de projeto inaceitável;
- erros de operação, manutenção e projeto.

- 2) **German Efromovich** - Diretor Presidente da Marítima - por haver fortes indícios da participação culposa do mesmo no acidente, uma vez que na qualidade de principal dirigente da Marítima Engenharia e Petróleo Ltda, conhecia ou deveria conhecer das muitas irregularidades cometidas pela sua empresa, já apontadas acima, contudo, nenhuma atitude tomou para sua





las, omitiu-se diante do dilema: segurança das vidas e fazendas de bordo e o interesse comercial do início da operação, configurando tipificação no art. 15, "e" da Lei n. 2.180/54, como bem fundamentado nas conclusões do relatório do CREA-RJ e no voto do vice-presidente da CPI da ALERJ, entre outros;

- 3) Hamilton Pinheiro Padilha Jr., Engenheiro da Marítima, responsável pela negociação com a Petrobrás relativa a obra da P-36,
- 4) Alberto Jesus Padilla Lisondo, responsável pela condução das obras de conversão da P-36 pela Marítima,
- 5) Otoniel Silva Reis, engenheiro da Marítima encarregado da obra de conversão da P-36, por haver fortes indícios da participação culposa dos mesmos, com fulcro no art. 15, "e" da Lei n. 2.180/54, uma vez que erros grosseiros de engenharia, construção, execução do projeto como apontados, à unanimidade pelos laudos periciais anexados aos autos, como já mencionados;
- 6) Joel Mendes Rennó este, Presidente da Petrobrás na época da conversão da P-36,
- 7) Phellipe Henri Reichtust- Presidente da Petrobrás quando da sua entrega e aceitação e início de atividades até o sinistro, por haver fortes indícios da participação culposa dos mesmos no acidente,

ambos com fulcro no art. 15, "e" da lei n. 2.180/54, uma vez que, como presidentes da PETROBRAS, durante suas gestões tomaram ou deveriam ter tomado conhecimento das diversas irregularidades apontadas e deixaram de tomar qualquer atitude para corrigi-las. E mais, suas participações culposas são apontadas de forma pessoal e como diretamente relacionadas com o acidente pelo Relatório Técnico do CREA-RJ, feito em conjunto com o SINDIPETRO-RJ, onde se lê: "Ocorreu uma falência generalizada no modelo de gestão da Petrobrás, as falhas no modelo de gestão da empresa que implanta uma política de metas de produção a qualquer custo, permitiram a entrada da P-36 em produção sem cumprir todas as etapas, desde o projeto até a operação com os devidos cuidados com a segurança



do trabalho e também com o treinamento do pessoal de operação, cedendo às pressões...". A Direção Executiva da Petrobrás permitiu 104 modificações das (changes orders) no projeto de construção da P-36, que implicaram mudanças de especificações, ordens de serviços, aditivos, materiais e equipamentos trocados, acrescidos ou retirados. Todas estas alterações implicariam em novas cláusulas contratuais, modificações de prazo e de preço. Como os ex-presidentes podem alegar desconhecimento, se foi a própria Direção Executiva que as autorizou? Mais um relatório técnico, o da ANP/DPC, aponta às suas responsabilidades: "houve deficiência no sistema de gestão operacional..." "... caracterizadas por não conformidades de procedimentos regulamentares de operação e manutenção". O mesmo relatório cita a pressa como um dos fatores que prejudicaram a segurança, mais uma vez demonstrando que o interesse econômico suplanta, para estas pessoas, o interesse com a segurança. Também o relatório do vice-presidente da CPI da ALERJ os indica como responsáveis.

Diante destas evidências, devem figurar no polo passivo da representação.

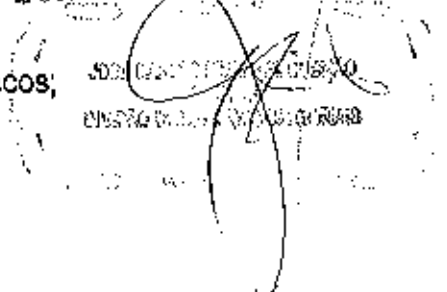
- 8) José Coutinho Barbosa, Diretor de Produção e Exploração da Petrobras, quando das obras de conversão e da entrega da P 36,
- 9) Sebastião Henriques Villarinho, Diretor da Área de Engenharia da Petrobrás quando das obras de conversão,
- 10) Alceu Barroso Lima Neto, SuperIntendente de Engenharia à época, e
- 11) Enidão Queiroz Jorge, engenheiro de equipamentos, este chefe de fiscalização da obra de conversão da plataforma desde o início até sua conclusão,

Todos incursos no art. 15, "e" da lei n. 2180/54, por haver fortes indícios da participação culposa dos mesmos no evento, diante das diversas e grosseiras irregularidades apontadas em todos os laudos técnicos constantes dos autos, tais como:

a) **Laudo do CREA-RJ:**

- Falha de projeto;
- Falha de gerenciamento de riscos;

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL:





- Falhas gerenciais: área de segurança e risco e recursos humanos;

b) Laudo da AEPET:

- Falta de treinamento;
- Falhas no projeto e construção;
- Falhas de operação e execução;

c) Laudo da ANP/DPC:

- Falha mecânica;
- Problema estrutural;
- Problema de estanqueidade;
- Conversão incompatível com o projeto original;
- Permissão incorreta de instalações e operação;

d) Laudo da Comissão de Sindicância da própria Petrobras:

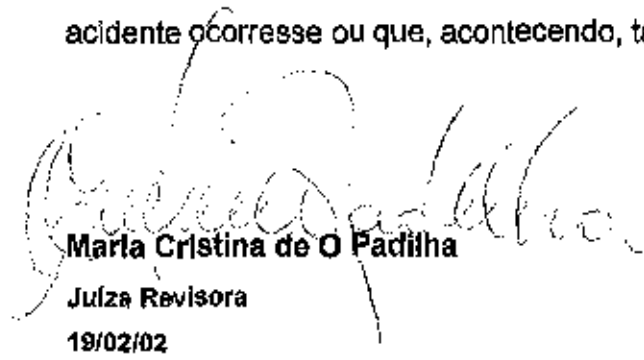
- Material de Baixa Qualidade;
- Colocação de tanque de drenagem em local inadequado, configurando-se uma "aberração sem antecedentes";
- Ausência de sensores de gás;
- Falta de água pressurizada nos hidrantes;
- Falhas de operação, manutenção, projeto, sistemas arcaicos de segurança e falta de treinamento adequado.

E assim, após analisar as retrocitadas provas realizadas para apuração do presente acidente e fato da navegação, tipificados no **artigo 14, letra "a"** e **artigo 15, letra "e"**, ambos da Lei Orgânica deste Tribunal (Lei no. 2.180/54, com alterações posteriores), fiquei convencida de haver fortes indícios que tanto a **PETROBRAS, MARÍTIMA, como seus respectivos principais e técnicos** acima indicados, de alguma forma poderão ter responsabilidade para eclosão deste evento, por ação ou omissão, na planificação, falta de adequado gerenciamento ou falha na execução das obras, entrega, aceitação ou determinação ou consentimento do início da operação da unidade antes de

É o presente documento original.
JOSÉ CARLOS DE OLIVEIRA
PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE PERNAMBUCO



terem sido corrigidas todas as discrepâncias, ou falta de adoção de sistemas ou políticas de operação que, se adotadas, não teriam permitido que o acidente ocorresse ou que, acontecendo, tantas vidas tivessem se perdido.


Marla Cristina de O Padilha
Juíza Revisora
19/02/02

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:


JOSE CARLOS DE SOUZA
PROFESSOR DE DIREITO



CERTIDÃO

Certifico que na Sessão nº 5236, de 19/02/02, presentes os Exmos. Juizes Waldemar Nicolau Cancellas Júnior (Presidente), Marcelo David Gonçalves (Vice-Presidente), José do Nascimento Gonçalves, Luiz Carlos Salvia-
no, Maria Cristina Padilha, Carlos Fernando Pamplona e Everaldo H. Torres
o Tribunal decidiu por unanimidade, determinando q estes-
no dos Autos a. Para nos termos do voto do juiz Relator
Vencido: Juiza Cristina Procurador: Dra. Tereza Cristina
Ausente: _____

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

Aos 21 de Fevereiro de 2002, por

CONCLUSÃO

Aos 21 de Fevereiro de dois mil e dois faço estes autos conclusos ao
Exm^o(^a) Sr^o(^a) Juiz^(a) Relator _____

Do que lavrei este termo para contar.

REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

- A D. Procuradoria para:
- 1) tomar ciência dos documentos acor-
dados aos autos após o oferecimento da
inicial; (fls 1444/1446)
 - 2) para se pronunciar acerca do
pedido de assistência às fls. 1450
 - 3) para que seja cumprida a de-
cisão do Tribunal lavrada às fls.
1485 V.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Em 21/02/02

Carlos Fernando Pamplona

CARLOS FERNANDO PAMPLONA
Juiz - Relator

JOSÉ DO NASCIMENTO GONÇALVES
CARLOS FERNANDO PAMPLONA



MARINHA DO BRASIL



AMTCB **PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA**

Processo nº 19.489 / 01.

MM. Sr. Dr. Juiz Relator.

Atendendo V. R. despacho de fls. 1796, esta Procuradoria quer dizer a V. Exa. que: :

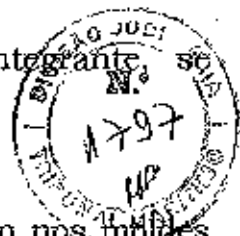
1. Quanto aos documentos acostados, ciente;
2. Quanto ao pedido de Assistência a este Órgão acusador, levado a efeito por VANUZIA DE SOUZA OSCAR, conforme peça de fls. 1450, nada a opor, considerando haver comprovado legítimo interesse econômico e moral;
3. Quanto à inclusão no polo passivo da presente relação processual de EMPRESA MARÍTIMA PETRÓLEO ENGENHARIA LTDA. **Ex-vi** decisão de fls. 1785, segue em apartado, peça aditiva à exordial de

É CÔPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSÉ CARLOS DE SOUZA
PROCURADOR GERAL DA MARINHA

Continuação do processo n.º 19.489/01

=====
fis. 1403 usque 1439, fazendo esta daquela parte integrante se
louvando no princípio da economia e celeridade processual.



Protesta, finalmente, pelo prosseguimento do feito nos moldes
da Lei.

Rio de Janeiro, 08 de março de 2002.

Tereza Cristina Bevilacqua

TEREZA CRISTINA BEVILACQUA

Assistente Jurídico da União

Representante da PEM

É Cópia Fiel do Documento Original:

TEREZA CRISTINA BEVILACQUA
Assistente Jurídico da União



MARINHA DO BRASIL

AM/TCB **PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA**

Processo nº 19.489 / 01.

*Recebida para que se prossiga na forma
da Lei, como decidiu o Tribunal.*

Em 19 de março de 2002

[Assinatura]

Exmo. Sr. Dr. Juiz Relator,

A Procuradoria Especial da Marinha, por sua representante legal em exercício, vem oferecer a V. Exa. o presente

ADITAMENTO À REPRESENTAÇÃO

de fls. 1403 usque 1439, considerando determinação desse Egrégio Tribunal, consubstanciada no voto de fls. 1785, no sentido de incluir, no polo passivo da relação processual,

EMPRESA MARÍTIMA PETRÓLEO ENGENHARIA

LTDA (empresa privada, na qualidade de contratada da PETROBRÁS para conversão da plataforma, estabelecida na Rua General Canabarro, 500/9ª andar, CEP.20.271-900-Rio de Janeiro/RJ, (fls. 1223 – vol. 8),

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

com esteio no art. 14, alínea "a" (***explosões seguidas de emborcamento e naufrágio***) e no art. 15, alínea "e" (***fatos que colocaram em risco a embarcação, vidas e fazendas de bordo,***

NOTA: Cópia autêntica
DOCTOS E ASSINADA



redundando na morte de 11 (onze) preciosas vidas humanas e perda total da plataforma P-36), ambos eventos típicos da Lei n.º 2.180/54, **considerando**, nos termos do voto retro citado, que a mencionada empresa, ora 9ª Representada, era responsável pelo detalhamento do projeto e pela execução da obra de conversão da plataforma, e que pelo documentos juntados a posteriori às fls. 1444/1448, 1455/1485, 1487/1561, 1563/1760 e 1761/1776, inclusive o relatório do CREA - RJ, há indícios suficientes de uma possível falha do projeto de conversão, materializada na instalação inadequada dos tanques de drenagem de emergência de BB e BE, no interior das colunas de popa da plataforma, ligados às plantas de produção de óleo e gás, contribuindo assim para eclosão dos eventos objetos do processo sob apreciação.

Neste sentido, integrando a presente à exordial de fls. 1403/1439, reiterando-a em todos os seus termos, espera este Órgão acusador, invocando o princípio da celeridade e economia processual, seja a REPRESENTAÇÃO aceita como se encontra, citados todos os acusados (as pessoas jurídicas por seus respectivos representantes legais) ao final, reiterando a condenação de todos os Representados na penas da Lei n.º 2.180/54 e custas do processo.

Não sem antes protestar por nova oportunidade de arrolar as provas que ainda se fizerem necessárias.

E. Deferimento.

Rio de Janeiro, 08 de março de 2002.


TEREZA CRISTINA BEVILACQUA
Assistente Jurídico da União
Representante da PEM

É Cópia Fiel do Documento Original:


RECEBUEMOS
10/03/2002

JUNTADA

Aos 14 de março de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Remanejamento de Posto Operacional por
Eduardo Cordeiro da Costa — que adiante segue.
De que para constar lavrei este termo.

RMB

É CÓPIA EM DO DOCUMENTO ORIGINAL

10/10/2002 10:00:00
10/10/2002 10:00:00

Fauto-se à conclusão.
Em 05/03/2002.
Carlos F. Martins Pamplona
Juliz - Relator

Ver despacho em fls. 1811.

Em 14/03/2002

Carlos F. Martins Pamplona
Juliz - Relator

EDUARDO COSENTINO DA CUNHA, brasileiro, separado, deputado estadual, economista, CRE 513.303, CPF nº 504.479.717-00, natural do Rio de Janeiro, com escritório na Rua Nilo Peçanha nº 50/sl. 910 – Centro, nesta cidade, por seu advogado, na qualidade de sub-relator e Vice-Presidente da CPI da P-36, e, portanto, com interesse moral no fato em apuração, por seu advogado, com fulcro no art. 41, II, e 45, da Lei 2.180/54, vem oferecer **REPRESENTAÇÃO PRIVADA** no proc. nº 19489/01, reportando-se ao voto vencido da Exma. Juíza Revisora, como parte integrante da presente e pelos demais fundamentos que passa a expor, contra as seguintes pessoas:

GERMAN EFROMOVICH, filho de Perce Efromovich e Clara Efromovich, nascido em 28/03/1950, Engenheiro, nacionalidade brasileira, naturalidade La Paz (Bolívia), casado, identidade nº 4180036-SSP, CPF nº 455.996.618-49, com residência na Rua Albuquerque Lins, 1128, Santa Cecília, São Paulo-SP, e endereço comercial na Rua Almirante Barroso, 52, 34º andar, Centro, nesta cidade, Diretor Presidente da Marítima, por haver fortes indícios da participação culposa do mesmo no acidente, uma vez

É Cópia Fiel do Documento Original:
Assinado em 14/03/2002
Assinado em 14/03/2002

Engenharia e Petróleo Ltda., conhecia, ou, pelo menos, deveria conhecer muitas das irregularidades cometidas pela sua empresa. Contudo, nenhuma atitude tomou para saná-las e omitiu-se diante do dilema: segurança das vidas e fazendas de bordo e o interesse comercial do início da operação, configurando a tipificação no art. 15, e, da Lei 2.180/54, como bem fundamentado nas conclusões do relatório do CREA-RJ e no voto proferido pelo ora Representante, como Vice-Presidente da CPI da ALERJ, entre outros;

HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR, filho de Hamylton Pinheiro Padilha e Anna Maria Colombin Padilha, nascido em 29/08/1959, nacionalidade brasileira, naturalidade Rio de Janeiro, solteiro, identidade nº 936.986 IPM, CPF nº 215.551.175-2, com residência na Av. Canal de Marapendi, 2915, Bloco 1, Ap. 1101, Barra da Tijuca, nesta cidade, com endereço comercial na Av. Almirante Barroso, 52/3400, Centro, nesta cidade, engenheiro da Marítima, responsável pela negociação com a Petrobrás relativa a obra da P-36;

ALBERTO JESUS PADILHA LISONDO, responsável pela condução das obras de conversão da P-36 pela Marítima, por haver fortes indícios da participação culposa do mesmo, na forma disposta no art. 15, e, da Lei 2.180/54, uma vez que erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontados, à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos;

OTONIEL SILVA REIS, engenheiro da Marítima encarregado da obra de conversão da P-36, por haver fortes indícios da sua participação culposa, na forma disposta no art. 15, e, da Lei 2.180/54, uma vez que praticou erros grosseiros de engenharia, construção e

EXEMPLAR ORIGINAL

laudos periciais anexados aos autos;

JOEL MENDES RENNÓ, filho de João Batista Cabral Rennó e Ilza Mendes Rennó, nascido em 23/02/1938, nacionalidade brasileira, naturalidade Minas Gerais, engenheiro, casado, identidade nº 2387416, SSP-SP, CPF nº 026.310.678-0, com residência na Av. Epitácio Pessoa, 900, Lagoa, nesta cidade, e endereço comercial na Av. Ataulfo de Paiva, 341/705, Leblon, nesta cidade, Presidente da Petrobrás na época da contratação da embarcação "*Spirits de Columbus*" e pela conversão da mesma na P-36;

PHELLIPE HENRI REICHSTUL, filho de Ethel Reichstul e Selman Reichstul, natural da França, nacionalidade brasileira, divorciado, economista, identidade nº 3798203/SSP, CPF nº 001.072.248-36, com endereço residencial na Rua Sampaio Vidal, 270 — Jardim Paulistano, São Paulo/SP e endereço comercial na Avenida Chile, 65, Centro, nesta cidade; Presidente da Petrobrás quando da entrega, aceitação e início de atividades da P-36 até o sinistro, por haver fortes indícios da participação culposa do mesmo no acidente, na forma disposta no art. 15, e, da Lei 2.180/54, uma vez que, assim como o Diretor Presidente da Marítima, tomou ou deveria ter tomado conhecimento das diversas irregularidades apontadas, deixando de adotar qualquer atitude para corrigi-las. E mais, suas participações culposas são apontadas de forma pessoal e como diretamente relacionadas com o acidente pelo Relatório Técnico do CREA-RJ, feito em conjunto com o SINDIPETRO-RJ, onde se lê: "*Ocorreu uma falência generalizada no modelo de gestão da Petrobrás*" ... "*As falhas no modelo de gestão da empresa que implanta uma política de metas de produção a qualquer custo, permitiram a entrada da P-36 em produção sem*

É COPIA FÉLIX DO DOCUMENTO ORIGINAL

com os devidos cuidados com a segurança do trabalho e também com o treinamento do pessoal de operação, cedendo às pressões..." A Direção Executiva da Petrobrás permitiu 104 modificações das charges ordens no projeto de construção da P-36 que implicaram mudanças de especificações, ordens de serviços, aditivos, materiais e equipamentos trocados, acrescidos ou retirados. Todas estas alterações implicariam em novas cláusulas contratuais, modificações de prazo e de preço. Como os ex-Presidentes podem alegar desconhecimento, se foi a própria Direção Executiva quem as autorizou? Mais um relatório técnico, o da ANP/DPC, aponta as suas responsabilidades: *"houve deficiência no sistema de gestão operacional..." "... caracterizadas por não conformidade de procedimentos regulamentares de operação e manutenção."* O mesmo relatório cita a pressa como um dos fatores que prejudicaram a segurança, mais uma vez demonstrando que o interesse econômico suplantou, para estas pessoas, o interesse com a segurança. Também o relatório do Vice-Presidente da CPI da ALERJ, ora representante, os indica como responsáveis. Diante dessas evidências, também devem figurar no polo passivo da representação;

JOSÉ COUTINHO BARBOSA, Diretor de Produção e Exploração da Petrobrás, quando das obras de conversão e da entrega da P-36 e diretor responsável pela produção da plataforma, quando do naufrágio;

SEBASTIÃO HENRIQUES VILLARINHO, filho de Joaquim Henriques Villarinho e Miquelina Fiuza Villarinho, nascido em 14/01/1938, nacionalidade brasileira, naturalidade Belo Horizonte, engenheiro, casado, identidade 03254726-7-IFP, CPF nº 002.733.925-49, com residência na Av. Epitácio Pessoa, 2900/801,

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Petrobrás quando da contratação da embarcação "*Spirits of Columbus*" e da contratação de execução das obras de conversão;

ALCEU BARROSO LIMA NETO, filho de Hidemburgo Alves Barroso e Amália Bicalho Barroso, nascido em 28/11/1951, nacionalidade brasileira, natural de Muriaé-MG, engenheiro, casado, identidade 05220500-2-IFP, CPF nº 144.139.576-87, com residência na Av. Prefeito Dulcídio Cardoso, 3080, Bl. 4, Barra da Tijuca, nesta cidade, e endereço comercial na Praia do Flamengo, 66, Bl. B, sala 1006, Flamengo, nesta cidade, Superintendente de Engenharia à época da maior parte da conversão da P-36;

HENIDIO QUEIRÕES JORGE, filho de Hamilton Jorge e Audizia Queiroz Jorge, nascido em 16/09/1952, nacionalidade brasileira, naturalidade Rio de Janeiro, engenheiro, casado, identidade 2732387-IFP, CPF nº 509.885.067-34, com residência na Rua da Cascata, 25/204, Tijuca, nesta cidade, e endereço comercial na Rua General Canabarro, 500, 6º andar, Botafogo, nesta cidade, engenheiro de equipamentos, chefe de fiscalização da obra de conversão da plataforma desde o início até sua conclusão;

ROBERTO FERNANDES ORZECOWSKY, filho de Leopoldo Orzechowsky e Zila Fernandes Orzechowsky, nascido em 15/08/1953, nacionalidade brasileira, naturalidade Rio Negro/PR, engenheiro, solteiro, identidade nº 10357706-0-IFP, CPF nº 200.491.709-10, com residência na Rua Luís Gama, 14, c4, Maracanã, nesta cidade e com endereço comercial na Rua General Canabarro, 500, 9º andar, Botafogo, nesta cidade, chefe do empreendimento da conversão da P-36;

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

1806

CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT, filho de Moacyr Bellot e Nilda Sardenberg Bellot, nascido em 29/05/1955, nacionalidade brasileira, naturalidade Itaocara/RJ, engenheiro, casado, identidade nº 81357578-4-IFP, CPF nº 490.791.077-00, com residência na Rua Laguna, 46, Vivenda da Lagoa, Macaé-RJ e com endereço comercial na Av. Elias Agostinho, 665, Macaé/RJ, responsável pela operação da Bacia de Campos, onde era responsável pela produção da P-36;

NELSON MOCZYDLOWER, filho de Israel Alfred Moczydlower e Perel Moczydlower, nascido em 16/04/1950, nacionalidade brasileira, naturalidade RJ, engenheiro, casado, identidade nº 22217-D-CREA/RJ, CPF Nº 101.254.507-53, com residência na Rua Soares Cabral, 80/1304, Laranjeiras, nesta cidade e com endereço comercial na Rua da Assembléia, 66, 7º andar, assistente técnico da Marítima, responsável por mudanças técnicas no modelo original da conversão da P-36;

LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO, filho de Nelson Carneiro e Célia Moreira Guimarães, nascido em 15/07/1955, nacionalidade brasileira, naturalidade Viçosa-MG, engenheiro, divorciado, identidade nº 1419506-IFP, CPF nº 491.156.427-04, com residência na Av. Nelson de Oliveira e Silva, 559, Pendotiba, Niterói-RJ e com endereço comercial na Av. República do Chile, 65/1603, nesta cidade, Superintendente de Engenharia ao final da conversão da P-36.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

A conduta de todos os representados está tipificada no art. 15, "e", da Lei 2.180/54.

A veracidade dos fatos ora alegados e a responsabilidade dos representados será provada com os seguintes elementos probatórios:

Laudo do CREA-RJ;

- a) Falha de projeto;
- b) Falha de gerenciamento de riscos;
- c) Falhas gerenciais: área de segurança e risco e recursos humanos;

Laudo da AEPET;

- a) Falta de treinamento;
- b) Falhas no projeto e construção;
- c) Falhas de operação e execução;

Laudo da DPC:

- a) Falha mecânica;
- b) Problema estrutural;
- c) Problema de estanqueidade;
- d) Conversão incompatível com o projeto original;
- e) Permissão incorreta de instalações e operação;

Laudo da Comissão de Sindicância da própria Petrobrás:

- a) Material de Baixa Qualidade; Colocação de tanque de drenagem em local inadequado, configurando-se uma "aberração sem antecedentes";
- b) Ausência de sensores de gás;
- c) Falta de água pressurizada nos hidrantes;
- d) Falhas de operação, manutenção, projeto, sistemas arcaicos de segurança e falta de treinamento adequado.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

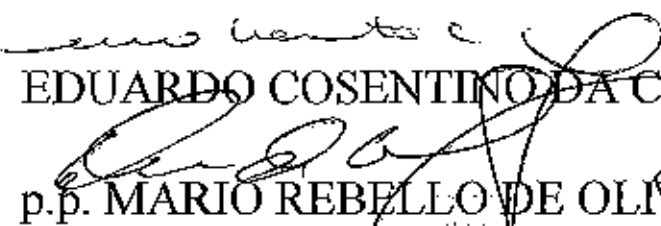
Assinatura: [Assinatura manuscrita]
Data: [Assinatura manuscrita]

1808
1808

Face ao exposto, requer-se a citação dos representados, para verem-se processar até o final, quando deverão ser condenados. — o que ora se requer expressamente — nas penas previstas na Lei 2.180/54, como ato de

JUSTIÇA!

Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 2002


EDUARDO COSENTINO DA CUNHA

p.p. MARIO REBELLO DE OLIVEIRA

OAB/RJ 23.550

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.


JERONIMO DE OLIVEIRA
DIRETOR DE REGISTRO

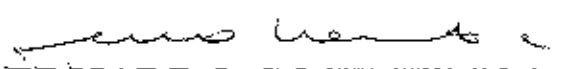
PROCURAÇÃO

1809
pau

Pelo presente instrumento particular de mandato, **EDUARDO COSENTINO DA CUNHA**, brasileiro, separado, economista, com escritório na rua Nilo Peçanha 50/910, Centro, nesta cidade, CRE nº 513.303, natural do Rio de Janeiro, e CPF/MF nº 504.479.717-00, nomeia e constitui seus bastantes procuradores o advogado **MARIO REBELLO DE OLIVEIRA**, inscrito na OAB/RJ sob o n.º 23.550, e o estagiário **CARLOS FELIPE GUERRA DE ANDRADE**, inscrito na OAB/RJ sob o n.º 104.821-E, ambos com escritório na Rua da Assembléia 36 sala 503, Centro, nesta cidade, outorgando-lhes os poderes da cláusula ad judicium e especiais para oferecer representação privada sobre o caso da Plataforma P-36 da Petrobrás no Tribunal Marítimo.

Poderá ainda dito advogado praticar todos os atos necessários ao fiel cumprimento do presente mandato, bem como substabelecer com ou sem reserva de poderes.

Rio de Janeiro, 27 de fevereiro de 2002


EDUARDO COSENTINO DA CUNHA
504.479.717-00

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
1809
pau

1810
MB

CONCLUSÃO

Aos 14 de março de dois mil e dois faço estes autos conclusos ao
Exm^o(*) Sr^o(*) Juiz(*) Relator

Do que lavrei este termo para contar.

RRO
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

1. Defiro o pedido de substituição de
fls. 1450. Publique-se.

2. Declaro cumprida a determi-
nação do Tribunal para o recebimen-
to da Representação da D. Procuradoria
às fls. 1403/1439 e de seu aditamento
às fls. 1798/1799.

PUBLIQUE-SE em ATA.

CITEM-SE os representados quanto
ao inteiro teor da Representação e seu adita-
mento.

Em 14/03/2002

Tamir

CARLOS FERNANDO M. PAMPLONA
Juiz - Relator

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

Publique-se o teor do despacho
que se seguiu.

Em 14/03/2002

Tamir

CARLOS FERNANDO M. PAMPLONA
Juiz - Relator



Ao I. Advogado, Dr. Mário Rebello de Oliveira, subscritor da Representação Privada de fls. 1801/1808, para que, em conformidade com o que é previsto nos artigos 62, I e 63 do Regimento Interno do Tribunal Marítimo, a complete no que diz respeito:

1º) à fundamentação da alegada legitimidade do interesse para agir por parte do autor da Representação, levando em conta o que estabelece o art. 45 da Lei nº 2.180/54 e, subsidiariamente, o Código Civil, no art. 76 e em seu parágrafo único;

2º) à qualificação (em particular quanto ao domicílio para citação) dos representados:

ALBERTO JESUS PADILHA LISONDO

OTONIEL SILVA REIS

JOSÉ COUTINHO BARBOSA;

3º) aos fundamentos para a acusação dos representados abaixo nomeados, objetivando o exercício da ampla defesa:

HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JÚNIOR

JOSÉ COUTINHO BARBOSA

CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT.

Prazo de 10 (dez) dias.

Em complemento, que seja efetuado o Preparo.

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL:
Publique-se.
JOSÉ CARLOS FERREIRA
UNIDADE DE REGISTRO Nº 00342002
Carlos Fernando da Fonseca
CARLOS FERNANDO DA FONSECA
Juiz-Relator

Mario Rebello de Oliveira
Advogado



**EXMO. SR. JUIZ RELATOR DO PROC. 19489/01 DO
TRIBUNAL MARÍTIMO, DR. CARLOS F.
MARTINS PAMPLONA**

Leute-se.
Em 21/03/02
Muep
CARLOS FERRAZ M. PAMPLONA
Juiz-Relator

**EDUARDO COSENTINO DA
CUNHA**, nos autos do feito em referência, por seu
advogado, vem oferecer as qualificações dos
Representados que deixaram de constar da **Representação
Privada**:

ALBERTO JESUS PADILHA LIZONDO, filho de
Alberto Padilha Mellado e Adoracion Lizondo, nascido em
28/10/1943, nacionalidade Chileno, natural do Chile,
casado, identidade nº W 520829B DPMAF/DPF, CPF nº
852.154.068-04, com residência na Rua Miguel de Frias,
77/1602, Icaraí, Niterói-RJ, e com endereço comercial na
Rua Barão de Jaceguai, s/n, prédio 40, Ponta D'Areia,
Niterói-RJ, engenheiro, vice-presidente Operacional,
responsável pela condução das obras de conversão da P-36
pela Marítima, por haver fortes indícios da participação
culposa do mesmo, na forma disposta no art. 15, e, da Lei
2.180/54, uma vez que erros grosseiros de engenharia,
construção e execução do projeto, como apontados, à
unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos;

OTONIEL SILVA REIS, filho de Ottoniel Reis e Antonia
A. da Silva Reis, nascido em 20/06/1955, nacionalidade
brasileira, naturalidade Uberaba-MG, casado, identidade nº
24820 CREA, CPF nº 420.034.826-87, com residência na

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
RECEBIDO DO JUIZ RELATOR
20/03/2002

1813

Rua Alexandre Dumas, 590, Santo Amaro-SP, e com endereço comercial na Av. Nações Unidas, 18605, engenheiro da Marítima encarregado da obra de conversão da P-36, por haver fortes indícios da sua participação culposa, na forma disposta no art. 15, e, da Lei 2.180/54, uma vez que praticou erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontado, à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos;

JOSÉ COUTINHO BARBOSA, nascido em 13/05/1940, nacionalidade brasileira, natural de Independência-CE, casado, geólogo, identidade nº 17237-D-CREA, CPF nº 003.161.053-68, com residência na Av. Lineu de Paula Machado, 896/102, Lagoa, nesta cidade, e com endereço comercial na Av. República do Chile, 65, 23º andar, Centro, nesta Cidade, Diretor de Produção e Exploração da Petrobrás, quando das obras de conversão e da entrega da P-36 e diretor responsável pela produção da plataforma, quando do naufrágio.

Requer a juntada da presente ao processado.

P. deferimento

Rio de Janeiro, 13 de março de 2002


MARIO REBELLO DE OLIVEIRA
OAB/RJ 23.550


EDUARDO COSENTINO DA CUNHA

É Cópia do Documento Original

JOSE COUTINHO BARBOSA
DIRETOR DE PRODUÇÃO E EXPLORAÇÃO
PETROBRÁS



JUNTADA

Aos 02 de abril de 2002, em Secretaria junto aos
presentes autos Citação dos Unimutantes Fernando S. Santos,
Leonio Márcio Macilado e Enchos J. Aguiar que adiante segue,
Do que para constar lavrei este termo.

RPP

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JULGADO EM 19/04/2002
PROCURADOR GERAL DO ESTADO



Nº 412

RIO DE JANEIRO, RJ.
Em 25 de março de 2002.Do: Juiz-Relator
Ao: Sr. Capitão dos Portos da Bahia

Assunto: delegação de atribuições (citação)

Anexo: um mandado de citação, respectiva contrafé e cópia da representação
(Processo nº 19.489/01)

1. Em cumprimento ao disposto no artigo 53 da Lei número 2.180, de 05 de fevereiro de 1954, delego atribuições a V. Sª para citar Evanildo Souza Santos (Operador de Produção) de conformidade com o(s) mandado(s) anexo(s).

2. O funcionário encarregado da citação deverá certificar o seu cumprimento, no verso do MANDADO, fazendo constar, também, o ciente do citando ou do seu representante legal, ao qual deverá ser entregue a respectiva contrafé e cópia da representação. Quando for o caso, certificar que esteve no endereço indicado e não encontrou o citando, cujo paradeiro é ignorado.

3. Decorrido o prazo constante para defesa, cujo termo inicial será a data do ciente do citando ou do seu representante legal, dar-se-á como cumprida a delegatória, sendo o MANDADO restituído com o que acrescer, ou com a informação de que o citando não se defendeu.

CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA
Juiz-RelatorCópias:
TM-11.1 02 c/anexo
TM-03.3 s/ anexo

É CÚPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Plataforma "P-36"

MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) CLÁUDIO MARINHO MACHADO (Técnico de Estabilidade)

residente (estabelecido) (a) Rua Geraldino Fraga nº 620, Município de Miguel Pereira RJ, Cep: 26.900-000

para apresentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que arrolar. **QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI.** Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 25 de março 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE 80, Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA 11, Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.

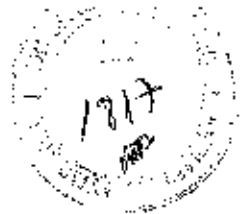
Carlos Fernando Pamplona
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA
JUIZ-RELATOR

02/04/02



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Plataforma "P-36"



MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO (Operador de Produção)

residente (estabelecido (a) Rua Joaquim Macedo, 129, Horto – Município de Campos de Goytacazes, RJ, Cep: 28.015-420

para apresentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que arrolar. QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI. Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 25 de março 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE, Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA, Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.

Carlos Fernando Martins Pamplona
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Juiz-Relator

02/04/02

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

1815
600

JUNTADA

Aos 02 de abril de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Processo nº 458 que adiante segue.
Do que por a consistir lárei este termo.

BRD

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE ROBERTO DE SOUZA
PROCURADOR GERAL DO ESTADO
C. 1000 1000 1000



TRIBUNAL MARÍTIMO

Ofício nº 458
RR/CP/11

Rio de Janeiro, 1 de abril de 2002.

Senhor Procurador,

Com referência ao ofício PR/CAMPOS/GAB/DP/Nº 245/2001-B dessa Procuradoria, remeto cópia dos autos do Processo nº 19.489/2001, relativo ao acidente da navegação envolvendo a plataforma P-36 na fase em que se encontra.

Após a citação dos representados, apresentação das defesas, provas e alegações finais pelas partes, o processo entrará em pauta para o julgamento. Cópias de inteiro teor dos documentos acrescidos serão remetidas após publicada a decisão do Tribunal Marítimo sobre a matéria.

Atenciosamente,


CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA
Juiz-Relator

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

A sua Excelência o Senhor
Dr. Daniel de Alcantara Prazeres
PROCURADOR DA REPÚBLICA
Pça. São Salvador, 62 - 4º andar - Centro
Cep: 28010-000, Campos dos Goitacazes - RJ

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBIDO
SECRETARIA DE JUSTIÇA
CAMPOS DOS GOITACAZES

1830
100

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data foi publicado no DJ, número 62
de 02 104 102, súmula do despacho.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 04 de abril de 2002.

Rea

JUNTADA

Aos 04 de abril de 2002 em Secretaria junto aos
presençes autos Citação de Petrópolis, Hélio GALVÃO MENEZES, ABS, RINA
e Paulo Roberto Viana que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

CRB

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.

2002/04/04
SECRETARIA DE JUSTIÇA



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Plataforma “P-36”

MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) PETRÓLEO BRASILEIRO S.A – PETROBRÁS (Afretadora/armadora) (na pessoa de seu representante legal)

residente (estabelecido (a) Av. República do Chile nº 65, Centro – RJ

Cep: 20031-170

..... para
presentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que arrolar. QUE SE CUMpra NA FORMA DA LEI. Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 25 de março de 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE ,

....., Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA, , Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.

Carlos Fernando Martins Pamplona
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Juiz-Relator

Ciente.
24/3/2002
RUI BERTOLDI DIAS
Gerente Executivo Jurídico
Matr.: 008250-0



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Plataforma "P-36"

MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) HÉLIO GALVÃO DE MENEZES (Supervisor de Produção da PETROBRÁS e Coordenador Interino a bordo da P-36)

residente (estabelecido (a) Rua Lopes Trovão, nº 171, apto 201, Icaraí, Niterói - RJ
Cep: 24.220-070

..... para
presentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que arrolar. **QUE SE CUMpra NA FORMA DA LEI.** Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 25 de março 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE AD....., Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA DF....., Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.

Carlos Fernando Martins Pamplona
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Juiz-Relator

Arquiteto:

Is. 08123851-79



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Plataforma "P-36"



MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS) (Sociedade Classificadora) (na pessoa de seu representante legal)

residente (estabelecido) (a) Av. Venezuela nº 3, 8º andar – Centro - RJ
RJ, Cep: 20081-310

..... para
presentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que arrolar. QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI. Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos25..... demarço..... 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE*AM*....., Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA*DS*....., Diretora da Divisão Judiciária, subscrito.

Carlos Fernando Martins Pamplona
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Juiz-Relator

Recabdo
Recebido
1/4/02



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Plataforma "P-36"

MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) REGISTRO ITALIANO NAVALE (RINA) (Sociedade Classificadora) (na pessoa de seu representante legal)

residente (estabelecido (a) Av. Rio Branco nº 50, 5º andar – Centro - RJ
RJ, Cep: 20.090-000

..... para
presentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que arrolar. **QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI.** Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 25 de março 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE AB Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA AB Diretora da Divisão Judiciária, subscrito **COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:**

Carlos Fernando Pamplona
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Juiz-Relator

Recebido.

01/04/2002

JUIZ EDUARDO ARAÚJO JAVIER



RINA
B.XAVIER



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Plataforma “P-36”

MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) PAULO ROBERTO VIANA (Coordenador da Plataforma)

residente (estabelecido (a) Av. Ary Parreiras, 625, apto 601, Niterói, RJ
Cep: 24.230-322

para
presentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que arrolar. **QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI.** Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 25 de março, 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE, Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA, Diretora da Divisão Judiciária, subscrito.

CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Juiz-Relator

[Assinatura]

CPF 830 370 127-49

1825
AP

JUNTADA

Aos 04 de abril de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Petição do Dr. EDUARDO LOSENHINO
DA CUNHA que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

POB.

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
EXCETO...
EXCETO...

**19.489/01 DO TRIBUNAL MARÍTIMO, DR. CARLOS
F. MARTINS PAMPLONA**

Juliano
Em 04/04/02
Murilo
CARLOS FERRAZ DE M. PAMPLONA
Juiz - Relator

**EDUARDO COSENTINO DA
CUNHA**, nos autos do feito em referência, vem, por seu
advogado, requerer a V.Exa. a juntada do incluso
comprovante de pagamento do DARF.

P. deferimento

Rio de Janeiro, 03 de abril de 2002


MARIO REBELLO DE OLIVEIRA
OAB/RJ 23.550

TRIBUNAL MARÍTIMO-03-APR-2002-14:55 000802 1/2

SA - RJ

JOSE CARLOS COSENTINO DA CUNHA
DIVISÃO DE REGISTRO E ARQUIVOS



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

DARF

01 NOME / TELEFONE

Edvaldo G. S. da Cunha

Veja no verso
instruções para preenchimento

ATENÇÃO

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

02 PERÍODO DE APURAÇÃO	21/03/2002
03 NÚMERO DO CPF OU CGO	504.449.114-00
04 CÓDIGO DA RECEITA	1505
05 NÚMERO DE REFERÊNCIA	
06 DATA DE VENCIMENTO	21/03/2002
07 VALOR DO PRINCIPAL	26,62
08 VALOR DA MULTA	
09 VALOR DOS JUROS E / OU ENCARGOS DL - 1.025/89	
10 VALOR TOTAL	26,62
11 AUTENTICAÇÃO BANCÁRIA (Somente nas 1ª e 2ª vias)	

CPF 022221032002039735001673

26,62R\$1005

cancelado em 4/4/02

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

RECEITA FEDERAL DO BRASIL
SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
FISCAL

Mario Rebello de Oliveira
Advogado

1839
1839

**EXMO. SR. JUIZ RELATOR DO PROCESSO Nº
19.489/01 DO TRIBUNAL MARÍTIMO, DR. CARLOS
F. MARTINS PAMPLONA**

Intende-se à Coesiliana
Em 04/09/2002
Carlos Fernando M. Pamplona
CARLOS FERNANDO M. PAMPLONA
Juiz - Relator

**EDUARDO COSENTINO DA
CUNHA**, nos autos do feito em referência, em atenção ao
r. despacho de V.Exa., vem dizer o que se segue:

1. Quanto ao item 1 do despacho de
V.Exa., vem informar que o peticionário foi Vice-
Presidente da CPI da P-36, e, nessa qualidade votou
vencido no sentido da responsabilização de todos os que
figuram como representados na representação privada, e,
portanto, tem legítimo interesse moral em ver reconhecida
a procedência do voto que proferiu na representação
privada, face ao seu interesse na solução do caso, com a
prevalência do voto que proferiu, vencido na CPI.

2. Além disso, o peticionário é
Deputado Estadual, e, nessa qualidade, é legítimo
representante do povo do Rio de Janeiro, que tem interesse
na responsabilização de quem deu causa a prejuízos de tão
elevada monta e às mortes dos trabalhadores que
sucumbiram em decorrência do evento.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
1002 0000 1002 0000 1002 0000

3. Com referência ao item 3 do
despacho de V.Exa., quer aditar o Representante o
seguinte:

1820
112

ALBERTO JESUS PADILHA LIZONDO, Diretor da Marítima, responsável pelos projetos, contratação, execução da construção da plataforma e entrega para operação, além de responsável por todas as obras de mudança do projeto original, daí existirem indícios de sua participação no evento;

OTONIEL SILVA REIS, Encarregado na Marítima por todo o trabalho de campo da construção da plataforma, suas mudanças, entrega e colocação em funcionamento para produção. Toda e qualquer mudança teria que ser originada de proposição sua, o que se traduz em indícios de sua participação no evento;

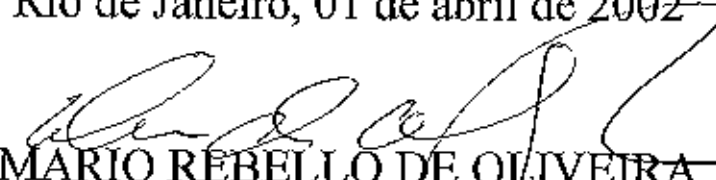
JOSÉ COUTINHO BARBOSA, além de, na época, ter sido o contratante da plataforma pela Braspetro, braço da Petrobrás no exterior, já que atuava como Vice-Presidente, no momento da entrega da plataforma, no início da produção era o Diretor responsável pela exploração e produção da Petrobrás, ficando sob a sua responsabilidade a operação da plataforma, daí também haverem indícios de ter o mesmo concorrido para o evento.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Assim, aditando com a presente a Representação Privada que ofereceu, o Representante requer o prosseguimento do feito.

P. deferimento

Rio de Janeiro, 01 de abril de 2002


MARIO REBELLO DE OLIVEIRA
OAB/RJ 23.550



CONCLUSÃO

Aos 28 de abril de dois mil e dois faço estes autos conclusos ao
Exm^o Sr^o. Juiz^o Relator

Do que lavrei este termo para contar.

RRC
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

Ao L. advogado, Dr. Mario Rabello de
Oliveira, para que integre o teor do docu-
mento juntado às fls. 1801/1808; 1812/1813 e
1829/1830 em uma peça única a ser apre-
sentada ao Tribunal para análise de re-
colamento. Notifique-se. (Prop de 5 dias).

Em 08/04/02

Teodoro
CARLOS HENRIQUE N. PAMPLONA
Juiz-Relator

RECEBIMENTO

Aos 08/04/02, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator

Do que lavrei este termo para constar.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data, o Dr. Mario Rabello de
Oliveira, L. advogado, juntou ao processo o documento de fls. 1831
por telefax pelo Sr. Juiz Relator
O referido é verdade e dou fé.

Aos 08 de abril de 2002.



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO
Primeira Secretaria de Controle Externo



Ofício n.º 03 da Equipe de Auditoria/TCU

Rio de Janeiro, 26 de Março de 2002

Exmo. Sr. Juiz Carlos Fernando M. Pamplona - Tribunal Marítimo

Em cumprimento à Portaria de Fiscalização/1ª Secex/TCU n.º 81, de 17/02/2002, que designou os Analistas de Controle Externo Francisco Eduardo Camilho Chaves, matrícula TCU n.º 3843-1, e Osvaldo Vicente Cardoso Perrot, matrícula TCU n.º 4543-8, para realizarem Inspeção na Petrobras com o objetivo de obter informações com vistas à apuração das causas e responsabilidades no afundamento da Plataforma P-36, solicitamos cópia dos documentos abaixo relacionados, constantes do processo 20019489:

- Volume 1: todas as folhas
- Volume 2: folhas 1 a 247; 253 a 255 e 313
- Volume 3: folhas 478 a 537
- Volume 4: folhas 629 a 631 e 829 a 830
- Volume 6: folhas 956 a 958
- Volume 8: folhas 1164 a 1175; 1223 a 1243D
- Volume 9: folhas 1294 a 1323

*Segue re.
Remeter as
cópias solicitadas
Em 01/09/2002
Carlos Fernando M. Pamplona
Juiz-Relator*

Atenciosamente

Osvaldo Vicente Cardoso Perrot - matrícula n.º 4543-8

Coordenador da Inspeção

Tel: (61) 316-7738

Fax: (61) 316-7540

É CÓPIA RELATÓRIO DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBIDO Nº 183

CERTIDÃO

CERTIFICO que, nesta data for cumprida Petição de
Fls. 1832

O referido é verdade e dou fé.

Aos 09 de abril de 2002.

PMB

JUNTADA

Aos 11 de abril de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos A.R. dos representados Carlos José M. Azeredo e
Claudio Romão Placido que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

PMB

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Assinado por [assinatura]
[carimbo]

1834
PMS

Justiça
11/04/02

Junelore
CARLOS FERNANDO PANTOJA
Juiz-Relator

CLÁUDIO MARINHO MACHADO (Técnico de Estabilidade)

residente (estabelecido (a) Rua Geraldino Praga nº 620, Município de Miguel Pereira
RJ, Cep: 26.900-000

CLÁUDIO MARINHO MACHADO - Proc. 19.489/02

07838-2

0 PRO PRIS

1321240

4752402030

700433116

142188m

04 ABR 2002

MIGUEL PEREIRA

04 ABR 2002

É Cópia do Documento Original

Justiça
Miguel Pereira

1835

Junta n
em 11/04/02
Trues 100

CARLOS EDUARDO M. PANTONA
Juiz-Relator

DESTINATÁRIO DO CENSO (DESTINATARY)
NOME DO INTERESSADO NO REGISTRO (NOME DO RAISON SOCIAL DU DESTINATAIRE)

CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO (Operador de Produção)

residente (estabelecido (a) Rua Joaquim Macedo, 129, Horto - Município de Campos
de Goytacazes, RJ, Cep: 28.015-420

Manoel da Glória Paes 19-485/00

Alexsandra Silva Joaquim Paes

2860277

CARLOS DE S. FREIRE
UNIDADE DE DESTINO
BUREAU DE DESTINATION



7 5 2 4 0 2 0 3 0 9

FOC-63/16 114 x 168 mm

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

ASSINADO EM 11/04/02
PÚBLICO EM 11/04/02

1836
RMB

JUNTADA

As 11 de Abril de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Representação de Porto de Eduardo
Correntino da Costa
De que para constar lavrei este termo. que adiante segue.

RMB

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

TRIBUNAL MARÍTIMO, DR. CARLOS F. MARTINS PAMPLONA

Recebida para que se prossiga na forma da Lei, como decidiu o Tribunal, por maioria, excluindo os Srs. Philippe Henri Reichstul e Henrique Quirós Jorge.

Rio, 28 de maio de 2002

Em 11/04/02
Pamplona
WALDEMAR NICOLAU CANELLAS JÚNIOR
Almirante-de-Esquadra (R.R.)
Juiz-Presidente

CARLOS BERGAMON PAMPLONA
Juiz-Relator

EDUARDO COSENTINO DA CUNHA, brasileiro, separado, deputado estadual, economista, CRE 513.303, CPF nº 504.479.717-00, natural do Rio de Janeiro, com escritório na Rua Nilo Peçanha nº 50/sl. 910 – Centro, nesta cidade, por seu advogado, na qualidade de sub-relator e Vice-Presidente da CPI da P-36, e, portanto, com interesse moral no fato em apuração, por seu advogado, com fulcro no art. 41, II, e 45, da Lei 2.180/54, vem oferecer **REPRESENTAÇÃO PRIVADA** no proc. nº 19489/01, reportando-se ao voto vencido da Exma. Juíza Revisora, como parte integrante da presente e pelos demais fundamentos que passa a expor, contra as seguintes pessoas:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

g ✓ **GERMAN ÉFROMOVICH**, filho de Perce Éfromovich e Clara Éfromovich, nascido em 28/03/1950, Engenheiro, nacionalidade brasileira, naturalidade La Paz (Bolívia), casado, identidade nº 4180036-SSP, CPF nº 455.996.618-49, com residência na Rua Albuquerque Lins, 1128, Santa Cecília, São Paulo-SP, e endereço comercial na Rua Almirante Barroso, 52, 34º andar, Centro, nesta cidade, Diretor Presidente da Marítima, por haver fortes indícios da participação culposa do mesmo no acidente, uma vez

Engenharia e Petróleo Ltda., conhecia, ou, pelo menos, deveria conhecer muitas das irregularidades cometidas pela sua empresa. Contudo, nenhuma atitude tomou para saná-las e omitiu-se diante do dilema: segurança das vidas e fazendas de bordo e o interesse comercial do início da operação, configurando a tipificação no art. 15, *e*, da Lei 2.180/54, como bem fundamentado nas conclusões do relatório do CREA-RJ e no voto proferido pelo ora Representante, como Vice-Presidente da CPI da ALERJ, entre outros;

✓ HAMYLTON PINHEIRO PADILHA JUNIOR, filho de Hamylton Pinheiro Padilha e Anna Maria Colombin Padilha, nascido em 29/08/1959, nacionalidade brasileira, naturalidade Rio de Janeiro, solteiro, identidade nº 936.986 IPM, CPF nº 215.551.175-2, com residência na Av. Canal de Marapendi, 2915, Bloco 1, Ap. 1101, Barra da Tijuca, nesta cidade, com endereço comercial na Av. Almirante Barroso, 52/3400, Centro, nesta cidade, engenheiro da Marítima, responsável pela negociação com a Petrobrás relativa a obra da P-36;

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

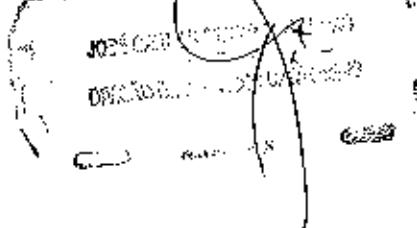
✓ ALBERTO JESUS PADILHA LISONDO, filho de Alberto Padilha Mellado e Adoracion Lizondo, nascido em 28/10/1943, de nacionalidade chilena, casado, identidade nº W 520829B DPMAF/DPF, CPF nº 852.154.068-04, com residência na Rua Miguel de Frias, 77/1602, Icaraí, Niterói-RJ, e com endereço comercial na Rua Barão de Jaceguai, s/n, prédio 40, Ponta D'Areia, Niterói-RJ, engenheiro, diretor operacional da Marítima, responsável pela condução das obras de conversão da P-36, projetos, contratação, execução da construção da plataforma e entrega para operação, além de responsável por todas as obras de mudança do projeto original, por haver forte indícios da participação culposa do mesmo, na forma

cometeu erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontados à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos;

✓
→ OTONIEL SILVA REIS, filho de Ottoniel Reis e Antonia A. da Silva Reis, nascido em 20/06/1955, nacionalidade brasileira, naturalidade Uberaba-MG, casado, identidade nº 24820 CREA, CPF nº 420.034.826-87, com residência na Rua Alexandre Dumas, 590, Santo Amaro-SP, e com endereço comercial na Av. Nações Unidas, 18605, engenheiro da Marítima, encarregado por todo o trabalho de campo da construção da plataforma, suas mudanças, entrega e colocação em funcionamento para produção, uma vez que praticou erros grosseiros de engenharia, construção e execução do projeto, como apontados, à unanimidade, pelos laudos periciais anexados aos autos. Toda e qualquer mudança teria que ser originada de proposição sua, o que se traduz em indícios de sua participação no evento, na forma disposta no art. 15, e, da Lei 2.180/54;

✓
→ JOEL MENDES RENNÓ, filho de João Batista Cabral Rennó e Ilza Mendes Rennó, nascido em 23/02/1938, nacionalidade brasileira, naturalidade Minas Gerais, engenheiro, casado, identidade nº 2387416, SSP-SP, CPF nº 026.310.678-0, com residência na Av. Epiácio Pessoa, 900, Lagoa, nesta cidade, e endereço comercial na Av. Ataulfo de Paiva, 341/705, Leblon, nesta cidade, Presidente da Petrobrás na época da contratação da embarcação "*Spirits de Columbus*" e pela conversão da mesma na P-36;

É Cópia do Documento Original:



e Selman Reichstul, natural da França, nacionalidade brasileira, divorciado, economista, identidade nº 3798203/SSP, CPF nº 001.072.248-36, com endereço residencial na Rua Sampaio Vidal, 270 – Jardim Paulistano, São Paulo/SP e endereço comercial na Avenida Chile, 65, Centro, nesta cidade, Presidente da Petrobrás quando da entrega, aceitação e início de atividades da P-36 até o sinistro, por haver fortes indícios da participação culposa do mesmo no acidente, na forma disposta no art. 15, e, da Lei 2.180/54, uma vez que, assim como o Diretor Presidente da Marítima, tomou ou deveria ter tomado conhecimento das diversas irregularidades apontadas, deixando de adotar qualquer atitude para corrigi-las. E mais, suas participações culposas são apontadas de forma pessoal e como diretamente relacionadas com o acidente pelo Relatório Técnico do CREA-RJ, feito em conjunto com o SINDIPETRO-RJ, onde se lê: *"Ocorreu uma falência generalizada no modelo de gestão da Petrobrás" ... "As falhas no modelo de gestão da empresa que implanta uma política de metas de produção a qualquer custo, permitiram a entrada da P-36 em produção sem cumprir todas as etapas, desde o projeto até a operação, com os devidos cuidados com a segurança do trabalho e também com o treinamento do pessoal de operação, cedendo às pressões..."* A Direção Executiva da Petrobrás permitiu 104 modificações das charges ordens no projeto de construção da P-36 que implicaram mudanças de especificações, ordens de serviços, aditivos, materiais e equipamentos trocados, acrescidos ou retirados. Todas estas alterações implicariam em novas cláusulas contratuais, modificações de prazo e de preço. Como os ex-Presidentes podem alegar desconhecimento, se foi a própria Direção Executiva quem as autorizou? Mais um relatório técnico, o da ANP/DPC, ^{apontando suas responsabilidades:} *"houve deficiência no sistema de*

COPIA
JOSÉ CARLOS PEREIRA GUELO
DIRETOR
DIVISÃO DE SEGURANÇA E CUSTÓDIA

conformidade de procedimentos regulamentares de operação e manutenção." O mesmo relatório cita a pressa como um dos fatores que prejudicaram a segurança, mais uma vez demonstrando que o interesse econômico suplantou, para estas pessoas, o interesse com a segurança. Também o relatório do Vice-Presidente da CPI da ALERJ, ora representante, os indica como responsáveis. Diante dessas evidências, também devem figurar no polo passivo da representação;

✓ JOSÉ COUTINHO BARBOSA, nascido em 13/05/1940, nacionalidade brasileira, natural de Independência-CE, casado, geólogo, identidade nº 17237-D-CREA, CPF nº 003.161.053-68, com residência na Av. Lineu de Paula Machado, 896/102, Lagoa, nesta cidade, e com endereço comercial na Av. República do Chile, 65, 23º andar, Centro, nesta cidade. Além de, na época do evento, ter sido o contratante da plataforma pela Braspetro, braço da Petrobrás no exterior, já que atuava como seu Vice-Presidente, no momento da entrega da plataforma, no início da produção era o Diretor responsável pela exploração e produção da Petrobrás, ficando sob a sua responsabilidade a operação da plataforma, daí também haverem indícios de ter o mesmo concorrido para o evento, na forma do art. 15, e, da Lei 2.180/54;

✓ SEBASTIÃO HENRIQUES VILLARINHO, filho de Joaquim Henriques Villarinho e Miquelina Fiuza Villarinho, nascido em 14/01/1938, nacionalidade brasileira, naturalidade Belo Horizonte, engenheiro, casado, identidade 03254726-7-IFP, CPF nº 002.733.925-49, com residência na Av. Epitácio Pessoa, 2900/801, Lagoa, nesta cidade, Diretor da Área de Engenharia da Petrobrás quando da contratação da embarcação "Spirits of

conversão;

✓ ALCEU BARROSO LIMA NETO, filho de Hidemburgo Alves Barroso e Amália Bicalho Barroso, nascido em 28/11/1951, nacionalidade brasileira, natural de Muriaé-MG, engenheiro, casado, identidade 05220500-2-IFP, CPF nº 144.139.576-87, com residência na Av. Prefeito Dulcídio Cardoso, 3080, Bl 4, Barra da Tijuca, nesta cidade, e endereço comercial na Praia do Flamengo, 66, Bl. B, sala 1006, Flamengo, nesta cidade, Superintendente de Engenharia à época da maior parte da conversão da P-36;

Excluído

✓ HENIDIO QUEIROZ JORGE, filho de Hamilton Jorge e Audizia Queiroz Jorge, nascido em 16/09/1952, nacionalidade brasileira, naturalidade Rio de Janeiro, engenheiro, casado, identidade 2732387-IFP, CPF nº 509.885.067-34, com residência na Rua da Cascata, 25/204, Tijuca, nesta cidade, e endereço comercial na Rua General Canabarro, 500, 6º andar, Botafogo, nesta cidade, engenheiro de equipamentos, chefe de fiscalização da obra de conversão da plataforma desde o início até sua conclusão;

✓ ROBERTO FERNANDES ORZECOWSKY, filho de Leopoldo Orzechowsky e Zila Fernandes Orzechowsky, nascido em 15/08/1953, nacionalidade brasileira, naturalidade Rio Negro/PR, engenheiro, solteiro, identidade nº 10357706-0-IFP, CPF nº 200.491.709-10, com residência na Rua Luís Gama, 14, c4, Maracanã, nesta cidade e com endereço comercial na Rua General Canabarro, 500, 9º andar, Botafogo, nesta cidade, chefe do empreendimento da conversão da P-36;

É CÓPIA DE DOCUMENTO ORIGINAL

✓ CARLOS EDUARDO SARDENBERG BELLOT, filho de Moacyr Bellot e Nilda Sardenberg Bellot, nascido em

JOSÉ CARLOS SARDENBERG BELLOT
1953/08/15
DIVISÃO DE PROJETOS E DOCUMENTAÇÃO

Itaocara/RJ, engenheiro, casado, identidade nº 81357578-4-IFP, CPF nº 490.791.077-00, com residência na Rua Laguna, 46, Vivenda da Lagoa, Macaé-RJ e com endereço comercial na Av. Elias Agostinho, 665, Macaé/RJ, responsável pela operação da Bacia de Campos, onde era responsável pela produção da P-36;

✓ NELSON MOCZYDLOWER, filho de Israel Alfred Moczydlower e Perel Moczydlower, nascido em 16/04/1950, nacionalidade brasileira, naturalidade RJ, engenheiro, casado, identidade nº 22217-D-CREA/RJ, CPF Nº 101.254.507-53, com residência na Rua Soares Cabral, 80/1304, Laranjeiras, nesta cidade e com endereço comercial na Rua da Assembléia, 66, 7º andar, assistente técnico da Marítima, responsável por mudanças técnicas no modelo original da conversão da P-36;

✓ LUIZ EDUARDO GUIMARÃES CARNEIRO, filho de Nelson Carneiro e Célia Moreira Guimarães, nascido em 15/07/1955, nacionalidade brasileira, naturalidade Viçosa-MG, engenheiro, divorciado, identidade nº 1419506-IFP, CPF nº 491.156.427-04, com residência na Av. Nelson de Oliveira e Silva, 559, Pendotiba, Niterói-RJ e com endereço comercial na Av. República do Chile, 65/1603, nesta cidade, Superintendente de Engenharia ao final da conversão da P-36.

A conduta de todos os representados está tipificada no art. 15, "e", da Lei 2.180/54.

A veracidade dos fatos ora alegados e a responsabilidade dos representados será provada com os seguintes elementos probatórios:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS PIMENTA ALVES
DIVISÃO DE...
[Assinatura]

- a) Falha de projeto;
- b) Falha de gerenciamento de riscos;
- c) Falhas gerenciais: área de segurança e risco e recursos humanos;

Laudo da AEPET;

- a) Falta de treinamento;
- b) Falhas no projeto e construção;
- c) Falhas de operação e execução;

Laudo da DPC:

- a) Falha mecânica;
- b) Problema estrutural;
- c) Problema de estanqueidade;
- d) Conversão incompatível com o projeto original;
- e) Permissão incorreta de instalações e operação;

Laudo da Comissão de Sindicância da própria Petrobrás:

- a) Material de Baixa Qualidade; Colocação de tanque de drenagem em local inapropriado, configurando-se uma "aberração sem antecedentes";
- b) Ausência de sensores de gás;
- c) Falta de água pressurizada nos hidrantes;
- d) Falhas de operação, manutenção, projeto, sistemas arcaicos de segurança e falta de treinamento adequado.

O peticionário foi Vice-Presidente da CPI da P-36, e, nessa qualidade votou vencido no sentido da responsabilização de todos os que figuram como representados na representação privada, e, portanto, tem legítimo interesse moral em ver reconhecida a procedência

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

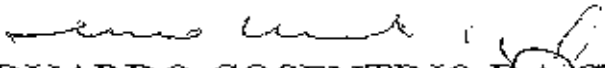
interesse na solução do caso.

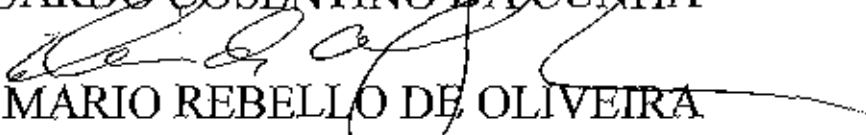
Além disso, o peticionário é Deputado Estadual, e, nessa qualidade, é legítimo representante do povo do Rio de Janeiro, que tem interesse na responsabilização de quem deu causa a prejuízos de tão elevada monta e às mortes dos trabalhadores que sucumbiram em decorrência do evento.

Face ao exposto, requer-se a citação dos representados, para verem-se processar até o final, quando deverão ser condenados – o que ora se requer expressamente – nas penas previstas na Lei 2.180/54, como ato de

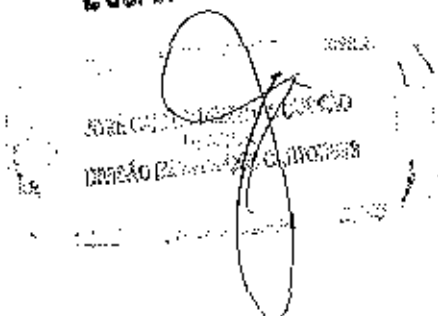
JUSTIÇA!

Rio de Janeiro, 05 de abril de 2002


EDUARDO COSENTINO DA CUNHA


p.p. MARIO REBELLO DE OLIVEIRA
OAB/RJ 23.550

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:


OAB/RJ 23.550
MÁRIO REBELLO DE OLIVEIRA



CONCLUSÃO

Aos 11 de abril de dois mil e dois faço estes autos conclusos ao
Exm^o(^o) Sr^o(^o) Juiz^{(^o) Relator}

Do que lavrei este termo para constar.

RRR
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

*à D. Procuradoria para, como
fiscal da lei, se pronunciar acerca
da representação privada juntada
às Rs. 1837/1845.*

Em 16/04/02

Yane/RRR

CARLOS FERNANDO M. PAMPLONA
Juiz - Relator

RECEBIMENTO

Aos 16/04/02, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator

Do que lavrei este termo para constar.

RRR

VISTA

Aos 17 de abril de 2002 em Secretaria faço estes autos com
vistas à RRR

Do que lavrei este termo para constar.

O referido é verdade e dou fé.

[Assinatura]
DINEIA DA SILVA
Diretora da Divisão Judiciária

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

UNIDADE DE REGISTRO



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL
DELEGACIA DE POLÍCIA FEDERAL EM MACAÉ/RJ

OFÍCIO nº 23/02-004/01-MO-CART/DPF.B/MCE/RJ Em, 02/01/2002

Do: DELEGADO DE POLÍCIA FEDERAL - Dr. ELBIO PEREIRA MELO

Ao: Exmº Sr. Presidente do Tribunal Marítimo do Rio de Janeiro

Assunto: Solicitação (faz)

Ref.: IPL nº 004/2001 - DPF.B/MCE/RJ
(citar sempre este número na resposta)

Senhor Presidente,

*Justo x.
Sepri-se.
19/02/02
Tamylop*
CARLOS FERNANDO M. PAMPLONA
Juiz-Relator

Visando instruir os autos do Inquérito Policial nº 004/2001 em trâmite por esta Delegacia de Polícia Federal, solicito que nos seja fornecida cópia da sentença proferida nos autos do processo que trata do acidente que culminou no afundamento da plataforma P-36 da PETROBRÁS.

Respeitosamente,

Dr. ELBIO PEREIRA MELO
DELEGADO DE POLÍCIA FEDERAL

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

JACI CARLOS PEREIRA
DELEGADO DE POLÍCIA FEDERAL



TRIBUNAL MARÍTIMO

Ofício nº 544
RR/CP/11

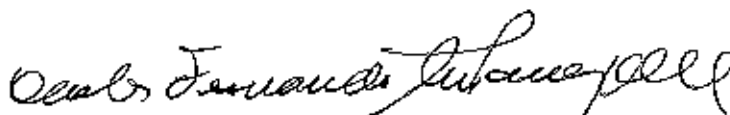
Rio de Janeiro, 15 de abril de 2002.

Senhor Delegado,

Com referência ao ofício nº 23/02-004/01-MO-CART/DPF.B/MCE/RJ de 02/01/2002, IPL nº 004/2001 – DPF.B/MCE/RJ dessa Delegacia, remeto cópia do relatório do inquérito e representação da Procuradoria Especial da Marinha do Processo nº 19.489/2001, relativo ao acidente da navegação envolvendo a plataforma P-36.

Após a citação dos representados, apresentação das defesas, provas e alegações finais pelas partes, o processo entrará em pauta para o julgamento. Cópia do inteiro teor do documento solicitado será remetida após publicada a decisão do Tribunal Marítimo sobre a matéria.

Atenciosamente,

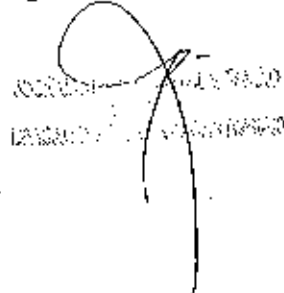

CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA
Juiz-Relator

Cópias:

TM-11 2s/anexo
Arquivo s/anexo

A sua Senhoria o Senhor
Dr. Elbio Pereira Melo
DELEG. DO DE POLÍCIA FEDERAL
Rua Governador Roberto Silveira, 427 – Centro
Cep: 27.910-000, Macaé - RJ

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL


ACORDADO
LACRADO



JUNTADA

Aos 30 de abril de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Petisco da Empresa Maritima LTDA e
Eusilao SOUZA SANTOS — que adiante segue.
Do que para constar lavrei este termo.

MB

É Cópia Fiel do Documento Original

1003 000 000 000 000 000
000 000 000 000 000 000



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Flalaforma "P-36"

MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) EMPRESA MARÍTIMA PETRÓLEO ENGENHARIA LTDA (na pessoa de seu representante legal)

residente (estabelecido) (a) Av. Almirante Barroso, 52, 34º andar – Centro - RJ
Cep: 20.031-000

para
presentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que arrolar. QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI. Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 04 de abril de 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE, Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA, Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.

Carlos Fernando Martins Pamplona
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Juiz-Relator

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

2002.04.04

19.489/01 - P-36



MARINHA DO BRASIL

DL/SP/22/T
P-1305/2002

CAPTANIA DOS PORTOS DA BAHIA

Nº 229

SALVADOR, BA.
Em 22 de abril de 2002.

Do: Capitão dos Portos
Ao: Exmo. Sr. Presidente do Tribunal Marítimo
Assunto: Remessa de Despacho
Referência: Ofício nº 412/02, desse Tribunal
Anexo: Cópia de Despacho certificada.

Fonte: de
Em 30/10/02
Carlo
CARLOS FERREIRO N. PAMPHORA
Juiz - Relator

1. Transmito a V. Exa. a documentação anexa, relativa ao Processo nº 19.489/01, devidamente certificada, conforme solicitado pelo ofício da referência, informando que o Sr. EVANILDO SOUZA SANTOS não apresentou Defesa no prazo estipulado.

[Assinatura]
FABIO LOBO DA COSTA RUIZ
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

Cópias:
CP-22.1 s/anexo
Arquivo s/anexo

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Assinatura]
JOÃO CARLOS DE ALMEIDA
ENGENHEIRO DE NAVIGACAO



TRIBUNAL MARÍTIMO

Referência: Processo nº 19.489/01 – Plataforma “P-36”

MANDADO DE CITAÇÃO

O(A) JUIZ(A) DO TRIBUNAL MARÍTIMO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Relator(a) do Processo acima referenciado, expede o presente MANDADO, por ele(a) assinado e subscrito pela Diretora da Divisão Judiciária, ao(a) Sr(a) EVANILDO SOUZA SANTOS (Operador de Produção)

residente (estabelecido (a) Rua João José Rescala, 140B, Edifício Igara, apto 1204, Bairro do Imbuí, Salvador – BA, Cep: 41720-000

para apresentar defesa, no prazo de 15 (quinze) dias, sob pena de revelia, contestando os termos da representação, cuja cópia vai anexa. O(A) citando(a), em sua defesa, assinada por advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, poderá, desde logo, oferecer as provas que tiver ou protestar por sua produção na fase própria, qualificando as testemunhas que errolar. QUE SE CUMPRA NA FORMA DA LEI. Dado e passado nesta Cidade e Estado do Rio de Janeiro, aos 25 de março de 2002. Eu, ANGELA MARIA PALERMO CARNEVALE, Chefe da Seção de Processamento de Feitos, mandei datilografar e conferi. E eu, DINÉIA DA SILVA, Diretora da Divisão Judiciária, subscrevo.

Carlos Fernando Pamplona
CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA

Juiz-Relator

É CÓPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
19.489/01 - 367 - 301
PROCESSO DE CITAÇÃO
CITADO(A) EVANILDO SOUZA SANTOS

1853
PM

JUNTADA

Aos 30 de abril de 2009 em Secretaria junto aos
presentes autos Promerás da Pcu que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

PM

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Handwritten signature]



MARINHA DO BRASIL

SECRETARIA PROCURADORIA ESPECIAL DA MARINHA

Processo nº 19.489 / 01.

Exmo. Sr. Dr. Juiz Relator

Atendendo V. R. despacho de fls. 1.846, vem este Órgão se manifestar em sua função "**custos legis**", dizendo que:

1. Postula EDUARDO CONSENTINO DA CUNHA em REPRESENTAÇÃO PRIVADA, com fulcro nos arts. 41 inciso II e 45 da Lei nº 2.180/54, contra pessoas que nomina e identifica em sua peça de fls. 1.837 usque 1.845, por entendê-las culpadas pelos sucessivos eventos com a PLATAFORMA P-36, objeto do presente processo.
2. Que, então, o requerente na qualidade de sub-relator e vice-Presidente da CPI da P-36, na Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, vê-se como imbuído de interesse moral no fato em apuração. 

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

SECRETARIA
PROCURADORIA
ESPECIAL DA MARINHA

1855
APR

4. Assim, por absoluta falta de amparo, aqui no art. 41, inciso II e 45 da Lei nº 2.180/54, e alhures como retromencionado, nada há a sustentar o presente pedido, manifestando-se assim este Órgão, fiscal da Lei, pelo seu indeferimento.

Verilácono
TERESA CRISTINA VERILACONA

TEREZA CRISTINA BEVILACQUA
Assistente Jurídico da União / AGU
Representante da PEM

É CÔPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

2010-01-01 10:00:00
2010-01-01 10:00:00

1856
PAB

CONCLUSÃO

Aos 20 de abril de dois mil e dois faço estes autos conclusos ao
Exm^o Sr^o. Juiz^o Relator

Do que lavrei este termo para contar.

REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

A Secretaria para cumprir notifi-
cção de prazos para apresentação das
defesas relativas à Representação da PEM
e seu complemento.

Em 02/05/02
Pauzeiro
CARLOS EDUARDO M. PAMPLONA
Juiz - Relator

RECEBIMENTO/CONCLUSÃO

Aos 02/05/02, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz
Relator e os faço conclusos Exm^o Sr^o Juiz(a)
Relator em 06/05/02.
Do que lavrei este termo para constar.

A Exm^o Sr^o Juiza Revidora, após o que
PEGO DIA para o Tribunal conhecer a
Representação da Parte de fls. 1834/1845.

MANTER em Secretaria para
do inteiro teor deste volume do processo
(n^o 11) no decurso do prazo para a
apresentação das defesas relativas à
Representação da PEM e seu complemento.
(acatamento).

Em 06/05/02
Pauzeiro

C 7530-BR-218-1030



RECEBIMENTO/REMESSA

Aos 09 de maio de dois mil e dois, em Secretaria, recebi os presentes autos do Juiz Relator e faço remessa dos autos ao Diretor-Geral da Secretaria em 09/05/2002.
Do que lavrei este termo para constar.

[Signature]

RECEBIMENTO/ CERTIDÃO/REMESSA

Aos 09/05/2002 recebi os presentes autos da Divisão Judiciária e faço-os conclusos ao Exmº Sr. Juiz-Presidente, que determinou sua inclusão na Pauta do dia 28/05/2002 para o Tribunal conhecer da Representação, como pedido pelo Juiz-Relator, e, nesta mesma data, sua restituição à Divisão Judiciária. Dou fé.

[Signature]

MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

RECEBIMENTO/JUNTADA

Aos 29 de maio de dois mil e dois, em Secretaria, foram-me entregues os presentes autos pelo Diretor-Geral da Secretaria com o despacho supra e, nesta mesma data, junto Popelata de Amisintação

Do que lavrei este termo para constar.

[Signature]

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Signature]
SECRETARIA DE JUSTIÇA
ENQUADRAMENTO



TRIBUNAL MARÍTIMO

N.º 19.489/2001

Em pauta na Sessão Ordinária nº 5.863ª do dia 28...
do corrente.

Em 27 de maio de 2002


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

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

PAPELETA DE APRESENTAÇÃO

Exmo. Sr. Almirante Presidente

Apresento a V. Exª o processo referente ao acidente e fato da navegação com a
plataforma "P-36", na bacia de Campos, RJ, em 15 de março de 2001.

Para o Tribunal conhecer da Representação de Parte de autoria de Eduardo Cosentino da Cunha, Adv. Dr. Mario Rebello de Oliveira, contra German Efromovich (Diretor Presidente da Marítima), Hamylton Pinheiro Padilha Júnior (Engenheiro da Marítima), Alberto Jesus Padilha Lisondo (Diretor Operacional da Marítima), Otoniel Silva Reis (Engenheiro da Marítima), Joel Mendes Rennó (ex-Presidente da PETROBRAS), Phellipe Henri Reichstul (ex-Presidente da PETROBRAS), José Coutinho Barbosa (Diretor de Produção e Exploração da PETROBRAS), Sebastião Henriques Villarinho (Diretor da Área de Engenharia da PETROBRAS), Alceu Barroso Lima Neto (Superintendente de Engenharia da PETROBRAS), Henidio Queirós Jorge (Engenheiro de Equipamentos da PETROBRAS), Roberto Fernandes Orzechowsky (Engenheiro), Carlos Eduardo Sardenberg Bellot (Engenheiro), Nelson Moczydlower (Assistente Técnico da Marítima) e Luiz Eduardo Guimarães Carneiro (Superintendente de Engenharia da PETROBRAS).


MANOEL MACHADO DOS ANJOS
Diretor-Geral da Secretaria

TRIBUNAL MARÍTIMO

V O T O



Processo Nº 19.489/01

Relator: Carlos Fernando Martins Pamplona

A) quanto à natureza e extensão do acidente/fato: XXX

B) quanto à causa determinante: XXX

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

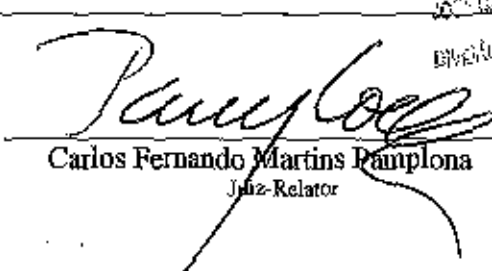
1º) que não restou comprovada a legitimidade, por interesse moral ou econômico, do autor para atuar no pólo ativo do presente processo, como exigido pelo art. 45 da Lei nº 2.180/54;

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

D) medidas preventivas e de segurança: XXX

E) proposta de recompensa: XXX

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:


Carlos Fernando Martins Pamplona
Juiz-Relator

TRIBUNAL MARÍTIMO
V O T O



processo: 49.482 Relator: _____

A) quanto à natureza e extensão do acidente: _____

B) quanto à causa determinante: _____

C) decisão: REGIAR A REPRESENTAÇÃO PRIVADA OFERTADA POR EDUARDO ROSETTINO DA CUNHA, EXISTO CONTRA PHELIPPE HENRI REICHSTUL E HENRÍDIO QUEROZ JORGE, TENDO EM VISTA QUE, EM ANÁLISE ANTERIOR DO PROCESSO, O TRIBUNAL, POR MEIO DA ATTESTOU NÃO HAVER INDÍCIOS SUFFICIENTEMENTE FORTES DE CULPABILIDADE DOS MESMOS NO EVENTO, SOBRE AS QUAIS SE PUDESSE CONSTRUIR UMA PEÇA ACUSATÓRIA.

D) medidas preventivas e de segurança: _____

E) proposta de recompensas: _____

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

TRIBUNAL MARÍTIMO

V O T O

1861
1989

Processo Nº 19.489/01

Relator: Carlos F. Martins Pamplona

A) quanto à natureza e extensão do acidente: XXXX

B) quanto à causa determinante: XXXXX

C) decisão: Reconheço legítimo o interesse de Eduardo Cosetino da Cunha para apresentar Representação Privada nos autos do processo no. 19.489/01 deste Tribunal, nos termos que se encontra a Representação de fls 18371845, CONTRA German Efromovich, Diretor Presidente da Marítima, Hamilton Pinheiro Padilha Jr., engenheiro da Marítima responsável pela obra, Alberto Jesus Padilla Lisondo, responsável pela condução das obras de conversão da P-36 pela Marítima, Otoniel Silva Reis, engenheiro da Marítima encarregado da obra de conversão da plataforma, Joel Mendes Rennó e Phellipe Henri Reichling, ex-presidentes da PETROBRÁS, José Coutinho Barbosa, Diretor de Produção e Exploração da PETROBRÁS, Sebastião Henriques Vilarinho, Diretor da Área de Engenharia da PETROBRÁS, Alceu Henrídio Queiroz Jorge, engenheiro de equipamentos da PETROBRÁS e chefe de fiscalização da obra de conversão da plataforma P-36; Roberto Fernandes Orzechowsky, Chefe do Empreendimento da conversão da P-36; Carlos Eduardo Sardenberg Bellot, Engenheiro responsável pela operação da Bacia de Campos, onde era responsável pela produção da P-36; Nelson Moczydlower, Engenheiro, Assistente técnico da Marítima, responsável por mudanças técnicas no modelo original da conversão da P 36 e Luiz Eduardo Guimarães Carneiro, Engenheiro, Superintendente de Engenharia ao final da Conversão da P36, todos com fulcro no art. 15, "e" da Lei n. 2.180/54, por atender os requisitos prescritos nos artigos 41, inciso II e 45 ambos da Lei no. 2.180/54, c/c artigo 62 do Regimento Interno deste Tribunal.

D) medidas preventivas e de segurança: XXX

E) proposta de recompensa: XXX

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Maria Cristina de Oliveira Padilha
Julza-Revisora

1862
140

CERTIDÃO

Certifico que na Sessão nº 05863, de 28/05/02, presentes os Exmos. Juizes Waldemar Nicolau Canellas Júnior (Pres.), Marcelo David Gonçalves (Vice-Pres.), José do Nascimento Gonçalves, Luiz Carlos Salviano, Maria Cristina Padilha e Carlos Fernando Pamplona. Everaldo Mourcades Torres. o Tribunal recebeu por Mouoria esta representação para que se processa na forma da lei.
Vencido. Juiz Pamplona Procurador. Ira Custia —
Assento —

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

Aos 29 de maio de 2002 RRB

CONCLUSÃO

Aos 04 de abril de dois mil e dois faço estes autos conclusos ao
Exm^o(*) Sr^o(*) Juiz(*) Relator —

Do que lavrei este termo para constar.

RRB
REINALDO ROCHA BARAUNA
Assistente

*CITEM-SE os representados
através da Representação de Parte de
fls 1837/1845.*

Em 04/06/02
Carlo

CARLOS FERNANDO N. PAMPLONA
Juiz - Relator

RECEBIMENTO

Aos 04/06/02, em Secretaria, recebi os presentes autos do juiz
Relator —

Do que lavrei este termo para constar.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS



E&P-SSE/SC-SL/PRGC-901.260/01

Rio de Janeiro, 22 de Agosto de 2001

Ex.mo. Sr:

Presidente do Tribunal Marítimo.

*Fonte de Produção,
as cópias requeridas após recebo
chubasco e conta. Em 26/08/01
Carlos Ferraz*
CARLOS FERRAZ - PAMPLONA
Józe - Relator

Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRAS, estabelecida à Av. Republica do Chile 65 - Centro - Rio de Janeiro - RJ, vem mui respeitosamente requerer a Vossa Excelência se digne mandar emitir uma cópia do Inquérito efetuado pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, sobre o acidente ocorrido com a plataforma "PETROBRAS-36", no dia 20 do mês de Março do corrente ano, para que possamos encaminhá-lo às Capitania do Porto de Nápoles, para apreciação das autoridades marítimas Italianas, tendo em vista esta unidade haver sido registrada naquela bandeira.

Atenciosamente,

P/ *[Assinatura]*

Pedro Paulo Forain Rocha

Gerente de Programação e Controle da Sondagem e Logística
do Serviço Compartilhado da Exploração e Produção do Sul-Sudeste

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

[Assinatura]
Data: 26/08/01

024
37612607



TRIBUNAL MARÍTIMO



RECIBO

Recebi do **PETROLEO BRASILEIRO S/A** – Petrobrás, a importância supra de **R\$ 186,00 (CENTO E OITENTA E SEIS REAIS)**, em espécie correspondente ao pagamento de cópias xerográficas referente ao processo nº **19.489/01 – (P-36)**..

Rio de Janeiro, RJ ., em 17 de maio de 2002.

MARIA REGINA RAMOS
Dir.Div. Administrativa

É CÓPIA DE
PROCESSO Nº 19.489/01 - P-36
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO

Ilmo. Juiz Relator Comte. Carlos Fernando Martins Pamplona,
do processo nº 19489/2001 que trata do incêndio/naufrágio
da Plataforma "P-36", ocorrido na Bacia de Campos, RJ em
15/03/2001



Depto.

Em 07/04/02

Carlos Fernando Martins Pamplona

Juiz-Relator

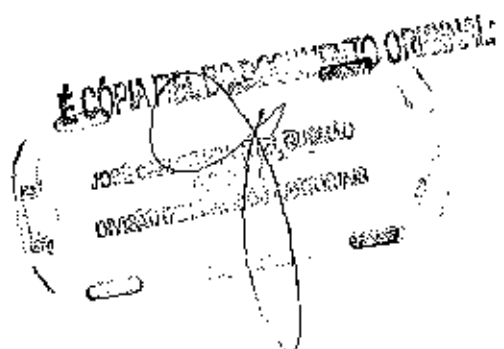
MARISE CAMPOS, brasileira, solteira, portadora da carteira
de identidade nº 51.913, expedida pela Ordem dos Advogados
do Brasil, Seção do Estado do Rio de Janeiro, com
escritório na Av. Franklin Roosevelt, nº 194 - sala 808,
Rio de Janeiro, RJ vem respeitosamente perante V. Exa.
requerer seja concedida cópia integral dos autos do
processo nº 19.489/01.

Termos em que
Pede Deferimento

Rio de Janeiro, 3 de abril de 2002

Marise Campos

Marise Campos - OAB/RJ 51.913



1866
RJ



TRIBUNAL MARÍTIMO
DIVISÃO ADMINISTRATIVA

R E C I B O

R\$ 180,00

Recebi de MARISE CAMPOS, a importância supra de R\$ 180,00 (CENTO E OITENTA REAIS), em espécie, referente a cópia integral do Processo nº "19.489/01 - (P-36)".

Rio de Janeiro, RJ, 16 de abril de 2002.

Bell

É CÓPIA DE DOCUMENTO ORIGINAL
JUL 2002
BRASIL
CÓPIA

1867
1877

JOÃO TANCREDO
e
LEONARDO AMARANTE
advogados

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR PRESIDENTE DO
TRIBUNAL MARÍTIMO.**

Processo : 2001.19.489

Leute-re.
Estearé copias.
Em 11/04/02
Tancredo
CARLOS FERREIRO M. PANTOJA
Juiz - Relator

VANÚZIA DE SOUZA OSCAR, nos autos do processo em epígrafe em que atua como assistente da Procuradoria Especial da Marinha, vem, por seu advogado, requerer a Vossa Excelência vista dos autos com o fito de fotocopiá-lo.

Requer ainda a juntada aos autos do substabelecimento em anexo.

Pede deferimento.

Rio de Janeiro, 09 de abril de 2.002.

JOÃO TANCREDO
ADVOGADO OAB-RJ 61.838

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
12.04.2002
12.04.2002
12.04.2002

A368

SUBSTABELECIMENTO

Substabeleço, com reserva, na pessoa das advogadas **Cátia Regina Campos, Glícia Pinto Dantas e Maria Claudia da Costa Prata**, brasileiras, a primeira casada e as demais solteiras, inscritas, respectivamente, na OAB/RJ sob os nº 75.538, 96.643 e 62.592, e dos estagiários **Maria Nalva Bezerra Oliveira, André Cunha da Silva, Rodolfo da Silva Ferreira, Fabrício Sant'Anna Cotrim e Rafael Antonio Barretto dos Santos**, brasileiros, a primeira casada e os demais solteiros, inscritos, respectivamente, na OAB/RJ sob os nº 108.856-E, 110.449-E, 110.509-E, 110.562-E e 110.046-E com escritório nesta cidade, na Rua do Ouvidor nº 50, 5º andar, tel: 2507-4208, os poderes a mim conferidos por Vanúzia de Souza Oscar, na qualidade de assistente da Procuradoria Especial da Marinha, no processo 19489/2001, do Tribunal Marítimo do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 09 de abril de 2002.


João Tancredo
OAB/RJ 61.838


CÓPIA
JUIZ
PROCURADOR



TRIBUNAL MARÍTIMO
DIVISÃO ADMINISTRATIVA

R E C I B O

R\$ 186,00

Recebi da Dr^a VANUZIA DE SOUZA OSCAR, a importância supra de R\$ 186,00 (CENTO E OITENTA E SEIS REAIS), em espécie correspondente ao pagamento de cópias xerográficas referente ao Processo n^o "19.489/01 - (P-36)".

Rio de Janeiro, RJ, 16 de maio de 2002.

No Impeto:

MARIA REGINA RAMOS
Dir. Div. Administrativa
CPF: 880.805.887-04

GLAUCIA DA CONC. PEREIRA
Subst. Dir. Div. Adm.
CPF: 022.965.117-39

É Cópia pelo Documento Original:

ASSISTENTE DE
GERENCIAL

1870
1903

JUNTADA

Aos 16 de Julho de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Direção da Petrópolis que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

[Signature]

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

SECRETARIA DE
CIVIL



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS

Exm.º Sr. Dr. Juiz Relator do Processo n.º 19.489/99 (Plataforma P-36)

Junta-se
Em 16/07/2002
Carlos Fernando da Paixão
Juiz - Relator

PETROLEO BRASILEIRO S.A. – PETROBRAS, sociedade de economia mista, com sede na cidade do Rio de Janeiro, na Av. República do Chile, nº 65, inscrita no CNPJ, nº 33.000.167/0001-01, por seus procuradores infra firmado, conforme instrumento de mandato incluso, nos autos da Representação em epígrafe, com fundamento no artigo 56 da Lei 2.180, de 1954, vem apresentar sua **DEFESA**, o que faz nos seguintes termos:

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

DO OBJETO DA REPRESENTAÇÃO

"Tratam os autos de duas explosões sucessivas, aqui chamadas de 1ª explosão ou explosão mecânica, e 2ª explosão ou explosão química, e posterior alagamento, seguido de naufrágio com perda total da Plataforma P-36 e morte de 11 pessoas, funcionários da armadora e componentes da Brigada de Incêndio, eventos estes ocorridos, inicialmente, aos 15 de março de 2001, cerca das



1872
(117)

A Procuradoria Especial da Marinha aponta a Representada no como um dos co-responsáveis pelo acidente, com base nas seguintes razões (ora reordenadas para uma melhor estruturação da defesa):

- I. "por colocar em operação a **P-36** antes que estivesse pronta para isso, e antes que as equipes de operação estivessem convenientemente treinadas e instruídas para operá-la";
- II. "por não propiciar o imediato reparo na bomba de recalque do **TDE/BE...** como também não providenciar a sua substituição, para cumprir sua finalidade do seu atuar, vale dizer, para que, em uma situação de emergência, pudesse ser ali ser armazenado produto da planta de produção".
- III. "operação de lastreamento dos tanques de proa-bombordo, com a finalidade de manter a **P-36** nivelada, diminuindo a reserva de flutuabilidade";
- IV. "falha nos atuadores no fechamento dos dampers estanques da ventilação, permitindo comunicação dos compartimentos estanques acessíveis da coluna e do submarino";
- V. "existência de duas bombas sea water (bombas de incêndio) em manutenção, sem medidas contingenciais, reduzindo as margens de manobras emergenciais";
- VI. "procedimento e treinamento deficiente para situações de emergência no controle da estabilidade e lastro";
- VII. "abertura do tanque 26S e do void 61S para a inspeção sem procedimento que estabelecesse medidas contingenciais, aumentando o volume alagável";

É COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Conforme será demonstrado, merece ser declarada a



1373
117

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1) Inicialmente, gostaríamos de ressaltar que tratam os presentes autos de caso atípico na história deste Egrégio Tribunal. De fato, poucos acidentes de navegação causaram tanta comoção quanto os lamentáveis incidentes que vitimaram onze pessoas na madrugada de 15 de março de 2001, culminando com o afundamento da Plataforma P-36.

2) O estado de incerteza instalado acerca no que se refere às condições de trabalho dos trabalhadores na Bacia de Campos, agravada com a perda de uma das principais plataformas marítimas brasileiras, refletiu-se em intensa mobilização de nossas instituições, refletindo a demanda social por respostas sobre as causas do acidente.

3) Assim sendo, a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, a Agência Nacional do Petróleo, a Diretoria de Portos e Costas e, principalmente, a própria PETROBRAS, constituíram comissões de investigação, na busca de informações que possibilitassem a mitigação do risco da atividade offshore através da identificação das inúmeras possíveis causas do acidente.

4) Entretanto, como ressaltado no próprio Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (Página 5/30), *"investigações em acidentes dessa natureza e porte ocorridos no exterior, nos quais houve a possibilidade do exame físico da instalação avariada, exigiram vários meses para a completa investigação de suas causas. São exemplos os acidentes de Main Pass Block 153 (Dez/98, Golfo do México, 3 meses), Eugene Island Block 108 (1998, Golfo do México, 6 meses) e Piper Alpha (Jul/88, Mar do Norte, 24 meses)."*

5) O Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (ponto de partida dos outros relatórios), sem a possibilidade de exame físico do local, foi proferido em menos de três meses em razão do apelo popular, pelo que é razoável admitir que o mesmo não tenha esgotado todas as possibilidades da dinâmica do acidente, ou, ainda, todas as causas contribuintes.



1976

6 Neste cenário, podemos considerar como aceitável que meras presunções tenham sido elevadas à condição de fatos; pois, naquele momento, buscava-se afastar a hipótese de outros acidentes do mesmo porte.

7 Todavia, quando, sob a direção desta Corte Especializada, mais uma vez, nos debruçamos sobre os trágicos incidentes de março de 2001, estamos em busca da fixação das responsabilidades e eventuais punições administrativas, pelo que a abordagem neste feito merece distinguir-se das demais pela necessidade de estabelecer seus alicerces nos fatos – e não em presunções.

Por outro lado, podemos até considerar elogiável o esforço da Procuradoria Especial da Marinha quando, a fim de possibilitar o contraditório (e, conseqüentemente, o direito de resposta), materializou na peça exordial diversas questões presentes no imaginário popular.

Ocorre que este Egrégio Tribunal constitui, por determinação legal, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, cujas decisões são prestigiadas em razão do **enfoque estritamente técnico**, pelo que extrapolam a competência do Tribunal Marítimo indagações políticas acerca dos lamentáveis eventos do último ano.

Nesta ordem de idéias, quer legalmente, quer politicamente, a Representada entende não ser este o foro adequado para se defender das subjetivas acusações de que não teria *"formado uma mentalidade de qualidade que acima de tudo não expusesse a risco seu patrimônio, quer material, quer humano"*, ou, ainda, teria privilegiado *"a visão do lucro em sacrifício da qualidade, da boa técnica, da segurança que a atividade de risco exige"*, ou, finalmente, teria privilegiado *"o resultado imediato em sacrifício de uma cultura de qualidade, de conquistas graduais, que gerações cuidaram e construíram"*, e, assim, primará nesta oportunidade única e exclusivamente pela defesa das imputações de falhas técnicas e operacionais.

8 Assim, orientados por estas premissas, passamos a entrar no mérito das proposições oferecidas pela Procuradoria Especial da Marinha a este E. Tribunal.



1875
11/2

DA COLOCAÇÃO DA P-36 EM OPERAÇÃO

Em última análise, nos termos em que foi proposta, pode-se dizer que esta, também, é uma imputação de natureza política, considerando-se que, em toda a peça exordial, não foi apontada objetivamente qualquer violação legal, normativa ou as boas práticas por parte da Representada, no que se refere a colocação da P-36 em operação.

Entretanto, como pano de fundo desta proposição, foram difusamente alegadas diversas "não conformidades", a fim de, por extrapolação, invocar um "precário" estado da P-36, pelo que a Representada passa a se manifestar.

DA ATUAÇÃO DA BRIGADA DE INCÊNDIO

Inicialmente, torna-se imperioso resgatar a dignidade profissional dos heróicos membros da brigada de incêndio, uma vez que a Procuradoria Especial da Marinha, em razão de ofício é verdade, imputou a seus membros condutas e despreparo inexistentes.

Egrégio Tribunal. Hoje sabemos da presença de gás da coluna. Hoje sofremos ao imaginarmos cada um de nossos companheiros da brigada na faina, em seus últimos momentos, próximos do epicentro da 2ª e derradeira explosão. Mas, no momento da 1ª explosão, a brigada de incêndio não poderia prever a presença de gás no local da emergência, porque esta não havia sido classificada para a presença de gás.

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

Vale ressaltar que, em não sendo uma área classificada, a coluna de popa boreste não foi contemplada com quaisquer sensores de gás.

Por outro lado, os explosímetros ainda não são tecnologicamente desenvolvidos para funcionarem como alarmes instantâneos, colocados na cintura para dispararem em ambientes explosivos; na realidade, exigem cerca de 5 minutos para processamento de informações.

Ora, admitindo como premissa a inexistência de gás no local da emergência (como fez crer a classificação da área), seria razoável o desperdício de



1976

Outrossim, esclareça-se que não existe qualquer depoimento ou indício a atestar a utilização dos elevadores pela Brigada de Incêndio durante as fainas de emergência, sendo certo que o resgate de uma das vítimas da 2ª explosão no seu interior não significa, absolutamente, que o mesmo estava sendo utilizado.

Em suma, não existem indícios a autorizarem qualquer crítica a atuação da brigada de incêndio, não merecendo reparo as conclusões do Sr. Encarregado do Inquérito, no sentido de que *"a atuação dos componentes da Brigada de Incêndio deve ser considerada heróica, especificamente os onze homens que faleceram"* e, ainda, que *"os currículos dos Técnicos de Segurança ... são dignos de referências elogiosas"*.

DA ATUAÇÃO DA EQUIPE DE OPERAÇÃO

A imputação de culpa à Representada com base em suposto mau adestramento das equipes de operação tem como a falsa premissa que a operação de esgotamento do tanque em tela foi realizada de maneira equivocada e, a este respeito, cumpre esclarecer que:

C

1. nem a análise dos dados resgatados, nem os depoimentos colhidos, autorizam afirmar que a válvula de acesso ao heder de produção (XV-53360004) não foi mantida abertas pelos 54 minutos decorridos entre tentativa de partida remota e a partida local da bomba, como referido nos relatórios da ANP/DPC e PETROBRAS, sendo esta hipótese decorrente tão somente de "métodos analíticos de engenharia", na tentativa de justificar a presença de hidrocarbonetos por ocasião das explosões;

2. o alinhamento do TDE de bombordo para a planta de processo tem respaldo no manual de operação (Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16), uma vez que existia óleo armazenado no referido tanque, identificada através de purga realizada junto a bomba;

3. como demonstra o depoimento da 8ª testemunha (Evanildo Souza Santos), verifica-se que o acompanhamento da operação de esgotamento do tanque de armazenamento de drenos de bombordo foi realizada de

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSÉ CARLOS
1976

1976
Vol. 12



sejam: cheque da operação da bomba pelo manômetro de descarga e monitoramento do nível do tanque bombeado.

Por outro lado, não se pode perder de vista que o evento crítico do sinistro foi o rompimento da válvula, e não era exigível os operadores conjecturassem sobre esta hipótese.

Em outras palavras, seria lícito admitir que todas as peças do sistema suportariam as condições de pressão para as quais foram projetadas; tal como nós, ao dirigirmos um automóvel, admitimos o funcionamento do freio mediante pressão no pedal... ou, ao utilizarmos um fogão, presumimos que o mesmo não provoque explosões quando corretamente manuseado... ou, ao ligarmos um aspirador de pó, esperamos que o eletrodoméstico não sobrecarregue o sistema elétrico...

Ora, qual deveria ter sido a conseqüência da alegada demora da partida da bomba se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel?
NENHUMA!

Finalmente, a leitura das passagens de serviço revela que a mesma equipe já havia realizado a mesma operação de esgotamento dos chamados "TDE" outras duas vezes, com sucesso, pelo que não procede a alegação de falta de adestramento dos operadores.

DO COMISSIONAMENTO DA P-36



Com base em correspondência de 11/05/2001 da American Bureau of Shipping - ABS para a Diretoria de Postos e Costas, a presente Representação imputou à PETROBRAS o ingresso extemporâneo da P-36, pois a mesma *"operava sem estar integralmente comissionada naquilo que era a essência de as atividade: a planta de produção e processo"* (item 48).

Data venia, tal raciocínio é falacioso e demonstra falta de familiaridade com as boas práticas na indústria do petróleo.

Por exercício de raciocínio, seria reprovável a conduta de um motorista de táxi que, ao financiar a aquisição de um automóvel, resolve colocá-lo



na praça antes da instalação do condicionador de ar, a fim de cumprir o cronograma do compromisso financeiro assumido? cremos que não.

De fato, embora o condicionador de ar, o sistema de alimentação a gás e outros acessórios contribuam para aumentar a produtividade do veículo, na verdade a utilização "extemporânea" do veículo é desejável a fim de viabilizar o empreendimento do particular.

Da mesma sorte, não havia nada que impedisse a Representada de concluir seu ciclo de comissionamento com a plataforma já em operação, uma vez que tais atividades não colocam implicam em risco operacional, merecendo registro, inclusive, que as válvulas dos sistemas estavam em ordem e, ainda, não era previsível a falha nos atuadores no fechamento dos dampers estanques da ventilação.

Finalmente, não pode ser a Representada responsabilizada por atos de terceiros, tão somente por ter sido diligente em fiscalizar a obra.

DA BOMBA DE RECALQUE DO TANQUE DE **ARMAZENAMENTO DE DRENOS DE BORESTE**

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

A presente representação dá grande ênfase a um fato que, em última análise, apenas marcou o início da seqüência de eventos ora sob estudo.

Conforme nos esclarece o Documento ET-3010/38-5336-941-AMK-906, que trata da filosofia do sistema de drenos, o processo de drenagem da Spirit of Columbus era composto por três sistemas distintos, desenhados de forma a fim de propiciar a segregação entre materiais perigosos e não perigosos. São eles o Sistema de Dreno Fechado (Closed Drain System), Sistema de Dreno Aberto para Materiais Perigosos (Harzadous Open Drains System) e o Sistema de Dreno Aberto para Materiais Não Perigosos (Non-Harzadous Open Drains System).

O Sistema de Dreno Fechado (Closed Drain System) tinha por função coletar condensados de processo durante a operação e, ainda, armazenar líquidos em situações de manutenção; para a sua composição, foi promovida a



1879
22

reutilização do Vaso de Dreno Fechado (Closed Drains Drum) V45002 da Spirit of Columbus (renumerado para V-533603).

Entretanto, as exigências operacionais do Sistema de Dreno Fechado requeriam maior capacidade do que a disponível no referido Vaso de Dreno Fechado; assim, para compor este sistema, foi procedida a utilização dos Base Oil Tanks (numerados como V-533604A/B) como Tanques de Armazenamento de Drenos (Drains Storage Tanks).

Neste particular, vale ressaltar que a capacidade de cada Base Oil Tank, isoladamente, era capaz de completar as exigências volumétricas do Sistema de Dreno Fechado.

Assim, pode-se afirmar, sem sombra de dúvidas, que, havendo redundância de sistemas ou equipamentos, as boas práticas de manutenção recomendam somente proceder a aquisição de novos equipamentos após a total utilização daqueles em uso.

Em outras palavras, não havia necessidade de duplicidade de bombas de recalque simplesmente porque havia redundância de tanques.

Logo, isoladamente considerada, a retirada da bomba para reparo não representa qualquer não conformidade, sendo a mesma potencializada, tão somente, por condição imprevista do projeto: o fluxo de água de chuva pelo sistema de ventilação.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

DAS OPERAÇÕES DE LASTRO

Hoje, meses após os incidentes de março de 2001, de posse de plantas, manuais, relatórios, simulações computacionais e laudos periciais, é compreensível que, sendo possível identificar uma série de providências aptas a terem interrompido à trágica sequência de eventos, procuremos imputar aos agentes competentes por tais providências a responsabilidade por sua não realização.

Entretanto, não podemos perder de vista as operações de



exíguos 17 minutos decorridos entre a explosão mecânica e a explosão química, já que, depois desta, é incontroverso que, "em razão das inúmeras variáveis envolvidas", não há nada que desaprove as ações determinadas pelo "grupo de lastro" (itens 69/72 da Representação).

E, conforme nos revela o depoimento do Barge Engineering, o segundo evento ocorreu enquanto ainda era realizada a análise da emergência, não competindo qualquer procedimento antes da avaliação do cenário. In litteris:

DEPOIMENTO DA 2ª TESTEMUNHA - CLAUDIO MARINHO MACHADO

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 2° (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 anomalia 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 alegamentos, 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 no computador, quando estava tentando pular em outras telas, aconteceu a segunda explosão. Comecei a alagar o compartimento diametralmente oposto, para compensar o alagamento."

Neste particular, vale ressaltar que, sem saber a extensão da avaria, e considerando os fortes indícios de incêndio (calor e fumaça), o fechamento das caixas de mar de popa boreste implicaria na parada das bombas de água do mar daquela perna e, conseqüentemente, falta de disponibilidade do automatismo para combate à incêndio, colocando em risco a vida dos integrantes da brigada.



Outrossim, no que se refere ao lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade, o mesmo se procedeu após a 2ª explosão, em um cenário de **emergência** onde a **prioridade** era a **salvaguarda das vidas a bordo**, conforme determinação do Plano de Contingência.

Nesta ordem de idéias, o nivelamento da plataforma tornou-se medida prioritária, como forma de afastar o pânico dos tripulantes; viabilizar as tentativas de resgate dos membros da brigada de incêndio (dada as dificuldades de acesso ao local da explosão); e, ainda, garantir a evacuação da plataforma.

EM SUMA, a Representada merece ser exculpada do afundamento da plataforma, no que se refere aos procedimentos de lastro, uma vez que não é possível realizar qualquer crítica às operações realizadas já que, em escassos 17 minutos, não foi possível disponibilizar um mínimo de informações necessárias a qualquer tomada de decisão, sendo incontroverso que, após a segunda 2ª explosão, não existia mais qualquer possibilidade de interromper o afundamento da P-36 com os recursos disponíveis a bordo, o que exclui, inclusive, o nexo de causalidade entre a existência de duas bombas sea water (bombas de incêndio) em manutenção e o afundamento da embarcação.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

DO TANQUE 26S E DO VOID 61S

Como se sabe, os tanques de lastro e os *void spaces* são estruturas complexas e, ao contrário do que se imagina, são compostos por diversos elementos internos necessários a sua sustentação. Assim, o trânsito interno em construções desta natureza se torna bastante difícil, e o deslocamento de meros 10 metros podem exigir cerca de 30 minutos.

Por outro lado, o revestimento destes espaços é realizada com produtos tóxicos, e a emanção de gases reduz o percentual de oxigênio a níveis não toleráveis pelo ser humano, havendo histórico de acidentes graves em fainas similares.

Em face destas premissas, torna-se imperioso esclarecer



1892

"aguardando" a inspeção, mas sim **deliberadamente** abertos, como forma de propiciar a ventilação do tanque e, conseqüentemente, o aumento do percentual de oxigênio em níveis de segurança, **permitindo** a realização da inspeção de forma **segura**.

Assim, considerando que a exigüidade de espaço impedia a utilização de máscaras autônomas, a boa prática indica pelo procedimento adotado no dia do acidente, onde, em última análise, foi "criada" uma situação de risco para um perigo até então abstrato — dada as excelentes condições de mar (entre força 0-1) — em favor de um procedimento de segurança mitigador de um risco certo e iminente: a presença de pessoas em um ambiente de baixa concentração de oxigênio aliada à necessidade de inspeção do tanque, **pelo que merece ser exculpada a Representada, neste particular.**

TUDO EXPOSTO, protestando pela produção de todas as provas em direito admitidas, notadamente a juntada posterior de documentos, a prova pericial e a oitiva de testemunhas, espera e confia a Representada que este E. Tribunal rejeite, por unanimidade, a presente Representação, exculpando-se a PETROBRAS pela responsabilidade do acidente de navegação, por ser medida de JUSTIÇA.

Rio de Janeiro, 31 de maio de 2002.

Walter de Sá Leitão

OAB/RJ 15.802

É Cópia fiel do documento original.

JOSE CARLOS RIBEIRO DE ALMEIDA
PROCURADOR GERAL DA PETROBRAS

TABELIÃO Lulz Fernando C. de Faria

SUBSTITUTO Jaques Rezende Faria

13º ofício
de notas

PROCURAÇÃO BASTANTE QUE
FAZ: PETRÓLEO BRASILEIRO S/A -
PETROBRAS, na forma abaixo:

5

TRASLADO

LIVRO: 512

FOLHAS: 168

ATO: 78

DATA: 14/01/2002

SAIBAM quantos este público instrumento de procuração bastante virem que, no ano dois mil e dois, aos quatorze (14) dias do mês de janeiro, nesta cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, neste cartório do 13º Ofício de Notas, sito na Av. Rio Branco nº 135/3º andar, perante mim, **MARIA DE LURDES DA SILVA MARQUES**, Escrevente Substituta, compareceu como Outorgante **PETRÓLEO BRASILEIRO S/A - PETROBRAS**, Sociedade de Economia Mista com sede nesta Cidade, na Av. República do Chile, número 65, inscrita no CNPJ-MF sob o número 33.000.167/0001-01, neste ato representada por seu Presidente **FRANCISCO ROBERTO ANDRÉ GROS**, brasileiro, casado, economista, portador da carteira de identidade do IEP nº 01978553-4 e inscrito no CPF sob o nº 038.644.137-53, residente e domiciliado na rua Paulo Cezar de Andrade, 200, apartamento 902 - Laranjeiras/RJ; identificado por mim. Então pela Outorgante, por seu representante me foi dito que, por este público instrumento, nomeia e constitui, na forma dos incisos I e X do artigo 38, do Estatuto da Companhia, seus bastante procuradores; **RUI BERFORD DIAS**, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade registro nº 18.238 expedida pela OAB/RJ, inscrito no CPF sob o nº 271.962.837-91, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente Executivo do Jurídico, da Outorgante, e **NELSON SÁ GOMES RAMALHO**, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade da OAB/RJ nº 37.506 e inscrito no CPF sob o nº 344.289.927-34, residente e domiciliado nesta cidade, na qualidade de Gerente Jurídico de Serviços, ambos com escritório na Av. República do Chile, nº 65, 5º andar, nesta cidade, aos quais Outorga poderes da cláusula "ad judicium e et extra", inclusive para receber citações, notificações e intimações, reconhecer a procedência do pedido, requerer falências, desistir, renunciar ao direito sobre que se funda a ação, efetuar depósito como garantia de instância ou levá-los, receber, dar quitação e firmar compromissos, requerer cancelamento de protestos de título, ficando outrossim, investidos dos poderes para representar a Outorgante na fase de conciliação prevista no Artigo 447 do Código de Processo Civil, recebendo intimações para comparecer como representante da parte às audiências de instrução e julgamento, nelas podendo acordar e transigir com o que ficam os Outorgados qualificados para representar e defender a Outorgante em juízo e perante quaisquer pessoas naturais ou jurídicas, de direito público ou de direito privado, interno ou externo, bem como a União Federal, os Estados da Federação, o Distrito Federal e os Municípios, por seus diversos órgãos da administração direta ou indireta, aí abrangendo as autarquias, as empresas, as sociedades de economia mista e os delegados, concessionários ou permissionários de serviços públicos e habilitados para a prática de todos os atos de interesse da Outorgante, junto as mesmas pessoas, entidades, órgãos e unidades da Outorgante e unidades administrativas, facultando ainda aos Outorgados, substabelecer aos chefes dos Órgãos Jurídicos Regionais, todos os poderes da presente procuração, com reserva de iguais para si, e substabelecer os poderes desta procuração, em parte, a profissionais integrantes do quadro de advogados da Outorgante, a estes exceto os poderes de receber citações, bem como, quando necessário, substabelecer a advogados, não pertencentes aos quadros da PETROBRAS, ou pessoas



PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.
PETROBRAS

1886
m

SUBSTABELECIMENTO

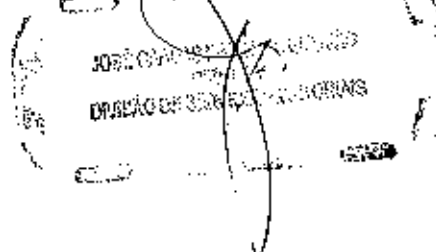
SUBSTABELEÇO, com reserva de iguais para mim, aos advogados **GUILHERME RODRIGUES DIAS**, brasileiro, casado, OAB/RJ 58.476 e **WALTER DE SÁ LEITÃO**, brasileiro, solteiro, OAB/RJ 15.802, todos com escritório nesta cidade à Avenida República do Chile n.º 65, 5º andar, todos os poderes conferidos na anexa procuração, exclusivamente os relativos à cláusula AD JUDICIA, lavrada no livro 512, fls. 168, em 14.01.2002, no 13º Ofício de Notas desta Cidade, salvo o de receber citações, podendo os substabelecidos praticar, em conjunto ou isoladamente, todos os atos inerentes ao presente mandato.

Rio de Janeiro, 31 de maio de 2002

Rui Berford Dias

OAB/RJ 18.238 – CFP n.º 271.962.837-91

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



1985
1985

JUNTADA

Aos 16 de Julho de 200 0 em Secretaria junto aos
presentes autos Deputado CLAUDIO MARINHO MACHADO
que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

1985

CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS DE
DIVISÃO DE

7550-ER-218-1030



EXM.º SR. DR. JUIZ RELATOR DO PROC. N.º 19.489/01

Ref. Plataforma "P-36"

CLAUDIO MARINHO MACHADO, por seu procurador infra firmado, conforme instrumento de mandato incluso (doc. 01), já qualificado nos autos da **Representação** em epígrafe, com fundamento no artigo 56 da Lei 2.180, de 1954, vem apresentar sua **D E F E S A**, o que faz nos seguintes termos:

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

DOS FATOS

1. Trata o presente processo sobre "duas explosões sucessivas... e posterior alagamento, seguido de naufrágio com perda total da Plataforma P-36 e morte de 11 pessoas... eventos estes ocorridos, inicialmente, aos 15 de março de 2001, cerca de 00:20 horas, na baía de Campos, Macaé, litoral deste Estado do Rio de Janeiro".
2. Em 26 de outubro de 2001, o Requerente foi apontado, através da presente representação, como um dos co-responsáveis pelos incidentes que contribuíram com o afundamento da plataforma, "pela realização da operação de lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade (...) e, ainda, pela não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da 1ª explosão e, finalmente, por ter permitido a retirada dos elipses de acesso ao tanque de estanqueidade da embarcação por período excessivamente longo."
3. Conforme será demonstrado, merece ser declarada a exculpabilidade de Claudio Marinho Machado sobre o sinistro em tela. Senão, vejamos:

1887
1885

4. Inicialmente, gostaríamos de ressaltar que tratam os presentes autos de caso atípico na história deste Egrégio Tribunal. De fato, poucos acidentes de navegação causaram tanta comoção quanto os lamentáveis incidentes que vitimaram onze pessoas na madrugada de 15 de março de 2001 e resultaram no afundamento da Plataforma P-36.
- 2 5. O forte clamor público compeliu diversas instituições — dentre as quais a Agência Nacional do Petróleo, a Diretoria de Portos e Costas e, principalmente, a própria PETROBRAS — a produzirem um grande número de informações, na tentativa de identificação das causas do acidente.
6. Assim, meses após a faina, de posse de plantas, manuais, relatórios, simulações computacionais e laudos periciais, é compreensível que, sendo possível identificar uma série de providências aptas a terem interrompido a trágica seqüência de eventos, procuremos imputar aos agentes competentes por tais providências a responsabilidade por sua não realização.
7. Entretanto, quando, sob a direção desta Corte Especializada, mais uma vez, nos debruçamos sobre os trágicos incidentes de março de 2001, com objetivos subsidiariamente punitivos, não podemos perder de vista que o Representado merece ter seu comportamento apreciado em face das poucas informações disponíveis durante os exíguos 17 minutos decorridos entre a explosão mecânica e a explosão química, já que, depois desta, é incontroverso que, "em razão das inúmeras variáveis envolvidas", não há nada que desaprove as ações determinadas pelo "grupo de lastro" (itens 69/72 da Representação).
8. E, conforme nos revela o depoimento do Representado, o segundo evento ocorreu enquanto o Representado ainda procedia a análise da emergência, não lhe competindo qualquer atitude antes da avaliação do cenário.

COPIA ORIGINAL
JUL 10 2001
COPIA ORIGINAL
JUL 10 2001

18

1388
MIA

DEPOIMENTO

2º TESTEMUNHA – CLAUDIO MARINHO MACHADO

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 no computador, quando estava tentando pular em outras telas, aconteceu a segunda explosão. Comecei a alagar o compartimento diametralmente oposto, para compensar o alagamento."

9. Cumpra esclarecer, ainda, que exigiram a direta participação do Representado nos referidos 17 minutos:

- o a co-participação na administração do emprego das embarcações de combate à incêndio, desde a convocação dos comandantes até às operações fire fighting;
- o solicitação de informações com o pessoal de produção sobre as tarefas que estavam sendo realizadas naquele momento (eventuais carregamentos excessivos de óleo na planta poderiam alterar o nivelamento);
- o cheque das condições de estanqueidade da plataforma na sala de controle;

DOCUMENTO ORIGINAL
EXEMPLAR
JOSÉ CARLOS DE ALMEIDA
DIRETOR DE DEFESA CIVIL

A

1839
P22

o assessoria ao COPLAT no que diz respeito à estabilidade da plataforma.

10. Neste particular, vale ressaltar que, sem saber a extensão da avaria, e considerando os fortes indícios de incêndio (calor e fumaça), o fechamento das caixas de mar de popa boreste implicaria na parada das bombas de água do mar daquela perna e, conseqüentemente, falta de disponibilidade do automatismo para combate à incêndio, colocando em risco a vida dos integrantes da brigada.
11. Em suma, o Representado merece ser exculpado do afundamento da Plataforma, no que se refere a não realização de ações diretas para o esgoto das áreas alagadas em consequência da 1ª explosão, uma vez que o mesmo ainda estava buscando as informações necessárias a tomada de decisão quando aconteceu a 2ª explosão, não lhe restando, a partir deste evento, qualquer possibilidade de interromper o afundamento da P-36.
12. Outrossim, no que se refere ao lastreamento dos tanques de BB, diminuindo a reserva de flutuabilidade, o mesmo se procedeu após a 2ª explosão, em um cenário de emergência onde a prioridade era a salvaguarda das vidas a bordo, conforme determinação do Plano de Contingência.
13. Nesta ordem de idéias, o nivelamento da plataforma tornou-se medida prioritária, como forma de afastar o pânico dos tripulantes da plataforma, preservar as operações de evacuação da plataforma e, ainda, viabilizar as tentativas de resgate dos membros da brigada de incêndio, dada as informações sobre as dificuldades de acesso ao local da explosão, merecendo ser exculpado o Representado, também, neste particular.
14. Finalmente, no que se refere a conduta adotada aos tanques 26S e 61S, também não assiste qualquer responsabilidade ao Representado, uma

É Cópia do Documento Original
JOSE CARLOS DE MOURA
DEPARTAMENTO DE INVESTIGACAO

vez que a mesma teve respaldo nos manuais de operação da unidade, sendo certo que o tempo de abertura foi o normalmente usado para tarefas equivalentes, e que tinha por escopo questões de segurança, no que se refere ao procedimento de inspeção do referido tanque.

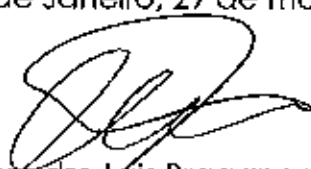
15. Como se sabe, os tanques de lastro e os void spaces são estruturas complexas, compostas por diversos elementos internos, necessários a sua sustentação. Assim, o trânsito interno em construções desta natureza se torna bastante difícil, e o deslocamento de meros 10 metros podem exigir cerca de 30 minutos.
16. Por outro lado, o revestimento destes espaços é realizada com produtos tóxicos, e a emissão de gases reduz o percentual de oxigênio a níveis não toleráveis pelo ser humano, havendo histórico de acidentes graves em fainas similares.
17. Assim, considerando que a exigüidade de espaço impedia a utilização de máscaras autônomas, a boa prática indica pelo procedimento adotado no dia do acidente, onde, em última análise, foi "criada" uma situação de risco relacionada a um perigo até então abstrato — dada as condições de mar entre força 0-1 — em favor de um procedimento de segurança mitigador de um risco certo e iminente, a necessidade de concentração de oxigênio no local aliada à necessidade de inspeção do tanque, o qual tivera sua integridade comprometida pelas trincas passantes.
18. Vale ressaltar a este respeito que, naturalmente, por ocasião da elaboração dos manuais de operação da plataforma, não se vislumbrava a possibilidade de falha dos dumpers estanques do sistema de ventilação da coluna, os quais, se tivessem cumprido seu papel, não tornariam relevante o procedimento ora impugnado.
19. **Em suma, o Representado merece ser exculpado do acidente, no que se refere a retrada dos elipses de acesso ao tanque de estanquidade da embarcação, uma vez que o procedimento teve respaldo nos manuais de operação da unidade.**

1393
000

TUDO EXPOSTO, protestando pela produção de todas as provas em direito admitidas, notadamente a juntada posterior de documentos, a oitiva de testemunhas e a prova pericial, espera e confia o Representado CLAUDIO MARINHO MACHADO que este E. Tribunal rejeite, por unanimidade, a presente Representação, na forma da fundamentação supra, exculpando-se o Representado pela responsabilidade do acidente de navegação, por ser medida de JUSTIÇA.

Termos em que pede deferimento.

Rio de Janeiro, 29 de maio de 2002.



Alexandre Luis Bragança Penteado

OAB/RJ 88.979

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSÉ CARLOS DE A. MACHADO
20/05/2002
CANCIONARIO

PROCURAÇÃO

Através do presente instrumento particular de mandato, CLAUDIO MARINHO MACHADO, brasileiro, casado, Profissão Técnico de Mecânica, cédula de identidade nº 04907832-2 IFP, CIC 746867127-34, número de inscrição no CREA 96-1-22880-7 - RJ residente e domiciliado na rua Geraldino Fraga nº 620, Município de Miguel Pereira, RJ, nomeia e constitui seu procurador ALEXANDRE LUIS BRAGANÇA PENTEADO, brasileiro, casado, advogado inscrito na OAB/RJ sob o n.º 88.979, com escritório nesta cidade à Avenida Chile 52, sala 502, Centro, a quem confere poderes para o foro em geral e para todos os demais atos necessários ao fiel cumprimento do presente mandato, que tem por objetivo a defesa dos interesses do outorgante nos autos do Processo 19.489/01, em curso no Tribunal Marítimo, instaurado para apurar os incidentes que culminaram com o afundamento da Plataforma P-36 e a morte de 11 pessoas, aos 15 de março de 2001, no litoral deste Estado do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 23 de maio de 2002


CLAUDIO MARINHO MACHADO

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:


ALEXANDRE LUIS BRAGANÇA PENTEADO
OAB/RJ 88.979

1893
110

JUNTADA

Aos 15 de Julho de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Difamação de Carlos José Maciel
Azeredo que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

DMB

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBUEMOS
O DIA 15 DE JULHO DE 2002
CARLOS JOSÉ MACIEL

EXM.º SR. DR. JUIZ RELATOR DO PROC. N.º 19.489/01

(PLATAFORMA "P-36")

2794
1003

Val 11 - (30)

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

REPRESENTAÇÃO
DE DEFESA

CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, por seu procurador infra firmado, conforme instrumento de mandato incluso (doc. 01), já qualificado nos autos da **Representação** em epígrafe, com fundamento no artigo 56 da Lei 2.180, de 1954, vem apresentar sua **D E F E S A**, o que faz nos seguintes termos:

DOS FATOS

1. Trata o presente processo sobre "duas explosões sucessivas... e posterior alagamento, seguido de naufrágio com perda total da Plataforma P-36 e morte de 11 pessoas... eventos estes ocorridos, inicialmente, aos 15 de março de 2001, cerca de 00:20 horas, na baía de Campos, Macaé, litoral deste Estado do Rio de Janeiro".
2. Em 26 de outubro de 2001, o Requerente foi apontado, através da presente representação, como um dos co-responsáveis pelo acidente, "pois, estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis conseqüências da demora da entrada de funcionamento da bomba de esgoto do TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operação".
3. Conforme será demonstrado, merece ser declarada a exculpabilidade de CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO sobre o sinistro em tela. Senão, vejamos.

1395
12/10

DAS POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS DA DEMORA DA ENTRADA DE
FUNCIONAMENTO DA BOMBA DE ESGOTO DO TANQUE
DE ARMAZENAMENTO DE DRENOS DE BOMBORDO.

- 1) 4. Inicialmente, gostaríamos de ressaltar que tratam os presentes autos de caso atípico na história deste Egrégio Tribunal. De fato, poucos acidentes de navegação em águas nacionais causaram tanta comoção quanto os lamentáveis incidentes que vitimaram onze pessoas na madrugada de 15 de março de 2001, culminando com o afundamento da Plataforma P-36.
- 2 5. O estado de incerteza instalado no que se refere às condições de trabalho dos trabalhadores na Bacia de Campos, agravada com a perda de uma das principais plataformas marítimas brasileiras, refletiu-se em intensa mobilização de nossas instituições, refletindo a demanda social por respostas sobre as causas do acidente.
- 3 6. Neste cenário, a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, a Agência Nacional do Petróleo, a Diretoria de Portos e Costas e, principalmente, a própria PETROBRAS, constituíram comissões de investigação, na busca de informações que possibilitassem a mitigação do risco da atividade off-shore, mediante a identificação das possíveis causas do acidente.
- X 7. Sob esta perspectiva – a melhoria dos padrões de segurança – podemos considerar como aceitável que meras presunções tenham sido elevadas à condição de fatos; pois, naquele momento, buscava-se estabelecer novos padrões de segurança.
8. Entretanto, no presente momento, quando, sob a direção desta Corte Especializada, mais uma vez, nos debruçamos sobre os trágicos incidentes de março de 2001, estamos em busca da fixação das responsabilidades e a eventual sanção a ser aplicada, conforme artigo 74, "c" da Lei 2.180 de 1954, pelo que a abordagem neste momento merece distinguir-se das demais, estabelecendo seus alicerces calcados nos **FATOS** – e não em presunções.
- É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

1306
10/08

9. Assim, desde já, cumpre esclarecer que a válvula de acesso ao heder de produção (XV-53360004) não foi mantida abertas pelos 54 minutos decorridos entre tentativa de partida remota e a partida local da bomba, como referido nos relatórios da ANP/DPC e PETROBRAS. De fato, verifica-se que nem a análise dos dados resgatados, nem os depoimentos colhidos, autorizam tal afirmação, sendo esta decorrente tão somente de "métodos analíticos de engenharia", na tentativa de justificar a presença de hidrocarbonetos por ocasião das explosões.
10. Ocorre que, como ressaltado no próprio Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (Página 5/30), "investigações em acidentes dessa natureza e porte ocorridos no exterior, nos quais houve a possibilidade do exame físico da instalação avariada, exigiram vários meses para a completa investigação de suas causas. São exemplos os acidentes de Main Pass Block 153 (Dez/98, Golfo do México, 3 meses), Eugene Island Block 108 (1998, Golfo do México, 6 meses) e Piper Alpha (Jul/88, Mar do Norte, 24 meses)."
11. O Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (base de tantos outros), sem a possibilidade de exame físico do local, foi proferido em menos de três meses, pelo que podemos afirmar que o mesmo não tenha esgotado todas as possibilidades da dinâmica do acidente.
12. Assim, vale ressaltar que não foi estudado nenhum cenário envolvendo o rompimento total da válvula durante a operação.
13. Por outro lado, não se pode perder de vista que o Representado deve ter seu comportamento julgado sob a perspectiva de operador do sistema, com base no conhecimento de uma pessoa média nas mesmas circunstâncias.
14. Em outras palavras, enquanto hoje, meses após a faina, de posse de plantas, manuais, relatórios, simulações computacionais e laudos periciais, talvez possamos identificar uma série de providências aptas a interrupção

5

COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

dos funestos eventos, o operador, naquele momento, somente dispunha do *manual de operação*, não cabendo ao mesmo contestar o projeto do sistema referendado por diversos profissionais e, ainda, duas sociedades classificadoras.

15. Nesta ordem de idéias, pode-se afirmar, sem sombra de dúvidas, que não era exigível que o Representado conjecturasse sobre a hipótese de rompimento da válvula.
16. Em outras palavras, seria lícito ao Representado admitir que todas as peças do sistema suportariam as condições de pressão para as quais foram projetadas; tal como nós, ao dirigirmos um automóvel, admitimos o funcionamento do freio mediante pressão no pedal... ou, ao utilizarmos um fogão, presumimos que o mesmo não provoque explosões quando corretamente manuseado... ou, ao ligarmos um aspirador de pó, esperamos que o eletrodoméstico não sobrecarregue o sistema elétrico...
17. Ora, qual deveria ter sido a consequência da alegada demora da partida da bomba se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel?
NENHUMA!
18. Em suma, o Representado **CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO** merece ser exculpado do acidente em tela, no que se refere ao acompanhamento das possíveis consequências da demora da entrada de funcionamento da bomba de esgoto do tanque de armazenamento de drenos de bombordo, uma vez que:
- I. a válvula de acesso ao heder de produção não permaneceu aberta durante a faina de partida da bomba;
 - II. ainda que assim não fosse, porque nenhuma consequência adviria da alegada demora se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel, não sendo exigível do Representado cogitar o não funcionamento de qualquer elemento do sistema.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

1898
p1º

DO ACOMPANHAMENTO DA EVOLUÇÃO DOS NÍVEIS DOS DOIS TANQUES DE
DRENAGEM DE EMERGÊNCIA APÓS O INÍCIO DA DRENAGEM E O
MONITORAMENTO NA SALA DE OPERAÇÃO.

19. Novamente, voltamos a ressaltar que o Representado deve ter seu comportamento julgado sob a perspectiva de operador do sistema, com base no conhecimento de uma pessoa média nas mesmas circunstâncias, a qual não dispunha de outro instrumento senão o *manual de operação* — Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16 (doc. 02) — o qual preconizava as seguintes instruções:

Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16 (doc.02)	
ORIGINAL	TRADUÇÃO LIVRE
"DRAINS STORAGE PUMPS OPERATION The Drains Storage Pumps, B-533604A/B, are started manually when required. The oil is pumped to the production trains for reprocessing. The procedure below is for operating B-533604A which is typical for either pump. - o Check that a production train is lined up to receive liquids from the drains recycle manifold - o Close V-534 and 535 in both tanks inlet line - o Open XV53360004 in the line to the drains recycle manifold - o Open the pump suction and discharge valves XV65002 and 65001 with PB65002 and 65001 - o Check the valve status on ECOS with ZLOC65002 and 65001 - o Start B-533604A with the local start push button - o Check the operation of the pump with the discharge pressure gauge PI53360017	OPERAÇÃO DAS BOMBAS DOS TANQUES DE ESTOCAGEM DE DRENO As bombas B-533604 A/B são partidas manualmente, quando necessário. O óleo é bombeado para os trens de produção para reprocessamento. O procedimento abaixo de operação da B-533604 A é típico para ambas as bombas. - o Checar se o trem de produção está alinhado para receber líquido do manifold de reciclo de drenos. - o Fechar a V-534 e 535 na entrada de ambos os tanques. - o Abrir a XV-53360004 da linha de reciclo dos drenos. - o Abrir as válvulas de sucção / descarga, XV-65002 e 65001 através do PB-65002 e 65001. - o Checar o status das válvulas na Bailey pelo ZLO-65002 e 65001. - o Partir a B-533604 A pelo comando local. - o Checar a operação da bomba pelo manômetro de descarga PI-53360017.

É Cópia do Documento ORIGINAL

1209

- o Monitor the level in the tank and when the level reaches close to the low level trip, stop the pump with the local stop push button - o Close the pump suction and discharge valves XV65002 and 65001 with PB65002 and 65001 - o Close XV53360004 in the line to the drains recycle manifold - o Open V-534 in the tank inlet line If the liquid in the Drains Storage Tanks, consists of a large volume of produced water, the liquid is pumped directly to the Production Caisson for disposal to sea. For this operation, V-533 is opened instead of XV53360004. The pumped liquid is sampled frequently to prevent the transfer of oil to the caisson."	- o Monitorar o nível do tanque e quando o nível atingir o LSLI, pare a bomba pelo comando local. - o Fechar as válvulas de sucção / descarga, XV-65002 e 65001 através dos PB-65002 e 65001. - o Fechar a XV-53360004 da linha de reciclo de drenos. - o Abrir a V-534 de entrada do tanque 'A'. Se o líquido nos tanques de estocagem consistir de grandes volumes de água produzida, bombear diretamente para o caisson de produção para descarte no mar. Para esta operação a V-533 é aberta, com a XV-53360004 fechada. O líquido bombeado deve ser analisado constantemente para prevenir a transferência fora de especificação para o caisson."
---	--

20. Logo, neste particular, verifica-se que o Representado CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO merece ser exculpado do acidente em tela, uma vez que o acompanhamento da operação de esgotamento do tanque de armazenamento de drenos de bombordo foi realizada de acordo com os procedimentos regulamentares pertinentes à execução da tarefa. Serão

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL:

TERMO DE INQUIRÇÃO

(8ª TESTEMUNHA) - EVANILDO SOUZA SANTOS

"(...)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 da sala de controle informava em torno de 9% de nível, foi solicitado então uma sondagem no tanque para confirmar este valor e após calibração, ele apresentou 58%.(...)" (os destaques são nossos)

21. Como revela a leitura do manual de instrução, foram cumpridos os dois elementos de controle previstos no manual de operação: 1) cheque da operação da bomba pelo manômetro de descarga PI-53360017; e 2) monitoramento do nível do tanque bombeado.
22. Em outras palavras, vale dizer que o estrito cumprimento das instruções previstas no manual de operação não garantiria a percepção da não elevação do nível do tanque de armazenamento de drenos de boreste durante na execução da faina de bombeamento sob análise.
23. Outrossim, merece registro que o sistema transmissão de nível dos tanques de armazenamento de drenos para a sala de controle funcionava por borbulhamento, mediante injeção de nitrogênio o qual, conseqüentemente, foi inibido em relação ao tanque de boreste por ocasião do isolamento do tanque, a fim de não pressurizá-lo.
24. Em suma, o Representado **CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO** merece ser exculpado do acidente em tela, no que se refere ao acompanhamento da evolução dos níveis dos dois tanques de drenagem de emergência após o início da drenagem e o monitoramento na sala de operação, uma vez que:
- I. o Representado efetuou todos os controles regularmente previstos no manual de instruções [Documento ET-3010,38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16 (fls.X)];
 - II. ainda que assim não fosse, porque os procedimentos regulamentares não contemplavam o monitoramento do tanque de armazenamento de drenos não utilizado na faina de bombeio, conforme acima exposto;
 - III. o sistema transmissão de nível do tanque de armazenamento de drenos de boreste para a sala de controle foi desativado na ocasião do isolamento do tanque.

1901
1902

TUDO EXPOSTO, protestando pela produção de todas as provas em direito admitidas, notadamente a juntada posterior de documentos, a oitiva de testemunhas e a prova pericial, espera e confia a Representada que este E. Tribunal rejeite, por unanimidade, a presente Representação, na forma da fundamentação supra, exculpando-se o Representado pela responsabilidade do acidente de navegação, por ser medida de JUSTIÇA.

Termos em que pede deferimento.

Rio de Janeiro, 29 de maio de 2002.



SÉRGIO BARREIRA BELERIQUE

OAB/RJ n.º 63.114

É CÓPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



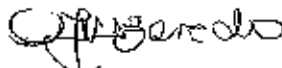
JOSE CARLOS ...
UNIVERSIDADE ...

PROCURAÇÃO

1902
1999

Através do presente instrumento particular de mandato, CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO, brasileiro, casado, cédula de identidade nº 06531974-1 IFP-RJ, CIC nº 842317937-00, Profissão Operador de Produção, residente na Rua Joaquim Macedo, nº 129, Horto – Município de Campos de Goytagazes, RJ, nomeia e constitui seu procurador SERGIO BARREIRA BELERIQUE, brasileiro, casado, advogado inscrito na OAB/RJ sob o n.º 63.114, com escritório nesta cidade à Avenida Chile 52, sala 502, Centro, a quem confere poderes para o foro em geral e para todos os demais atos necessários ao fiel cumprimento do presente mandato, que tem por objetivo a defesa dos interesses do outorgante nos autos do Processo 19.489/01, em curso no Tribunal Marítimo, instaurado para apurar os incidentes que culminaram com o afundamento da Plataforma P-36 e a morte de 11 pessoas, aos 15 de março de 2001, no litoral deste Estado do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 23 de maio de 2002


CARLOS JOSÉ MACIEL AZEREDO

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:


SERGIO BARREIRA BELERIQUE

JUNTADA

Aos 16 de Julho de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Delito, of. Evaristo Souza Santos
que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

2002

É CÚPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

EXM.º SR. DR. JUIZ RELATOR DO PROC. N.º 19.489/01
(PLATAFORMA "P-36")

1904

Vol 11

40

EVANILDO SOUZA SANTOS, por seu procurador infra firmado, conforme instrumento de mandato incluso (doc. 01), já qualificado nos autos da **Representação** em epígrafe, com fundamento no artigo 56 da Lei 2.180, de 1954, vem apresentar sua **D E F E S A**, o que faz nos seguintes termos:

DOS FATOS

1. Trata o presente processo sobre "duas explosões sucessivas... e posterior alagamento, seguido de naufrágio com perda total da Plataforma P-36 e morte de 11 pessoas... eventos estes ocorridos, inicialmente, aos 15 de março de 2001, cerca de 00:20 horas, na baía de Campos, Macaé, litoral deste Estado do Rio de Janeiro".
2. Em 26 de outubro de 2001, o Requerente foi apontado, através da presente representação, como um dos co-responsáveis pelo acidente, "pois, estando de serviço no horário, não acompanharam as possíveis consequências da demora da entrada de funcionamento da bomba de esgoto do TDE de BB e a evolução dos níveis dos dois TDE, após o início da drenagem e o deficiente monitoramento na sala de operação".
3. Conforme será demonstrado, merece ser declarada a exculpabilidade de EVANILDO SOUZA SANTOS sobre o sinistro em tela. Senão, vejamos.

1995
PUB

DAS POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS DA DEMORA DA ENTRADA DE
FUNCIONAMENTO DA BOMBA DE ESGOTO DO TANQUE
DE ARMAZENAMENTO DE DRENOS DE BOMBORDO.

- 1) 4. Inicialmente, gostaríamos de ressaltar que tratam os presentes autos de caso atípico na história deste Egrégio Tribunal. De fato, poucos acidentes de navegação em águas nacionais causaram tanta comoção quanto os lamentáveis incidentes que vitimaram onze pessoas na madrugada de 15 de março de 2001, culminando com o afundamento da Plataforma P-36.
- 2) 5. O estado de incerteza instalado no que se refere às condições de trabalho dos trabalhadores na Bacia de Campos, agravada com a perda de uma das principais plataformas marítimas brasileiras, refletiu-se em intensa mobilização de nossas instituições, refletindo a demanda social por respostas sobre as causas do acidente.
- 3) 6. Neste cenário, a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, a Agência Nacional do Petróleo, a Diretoria de Portos e Costas e, principalmente, a própria PETROBRAS, constituíram comissões de investigação, na busca de informações que possibilitassem a mitigação do risco da atividade *off-shore*, mediante a identificação das possíveis causas do acidente.
- X 7. Sob esta perspectiva – a melhoria dos padrões de segurança – podemos considerar como aceitável que meras presunções tenham sido elevadas à condição de fatos; pois, naquele momento, buscava-se estabelecer novos padrões de segurança.
- Y 8. Entretanto, no presente momento, quando, sob a direção desta Corte Especializada, mais uma vez, nos debruçamos sobre os trágicos incidentes de março de 2001, estamos em busca da fixação das responsabilidades e a eventual sanção a ser aplicada, conforme artigo 74, "c" da Lei 2.180 de 1954, pelo que a abordagem neste momento merece distinguir-se das demais, estabelecendo seus alicerces calcados nos **FATOS** – e não em presunções.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

1905
P33

9. Assim, desde já, cumpre esclarecer que a válvula de acesso ao heder de produção (XV-53360004) não foi mantida aberta pelos 54 minutos decorridos entre tentativa de partida remota e a partida local da bomba, como referido nos relatórios da ANP/DPC e PETROBRAS. De fato, verifica-se que nem a análise dos dados resgatados, nem os depoimentos colhidos, autorizam tal afirmação, sendo esta decorrente tão somente de "métodos analíticos de engenharia", na tentativa de justificar a presença de hidrocarbonetos por ocasião das explosões.

4
10. Ocorre que, como ressaltado no próprio Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (Página 5/30), "investigações em acidentes dessa natureza e porte ocorridos no exterior, nas quais houve a possibilidade do exame físico da instalação avariada, exigiram vários meses para a completa investigação de suas causas. São exemplos os acidentes de Main Pass Block 153 (Dez/98, Golfo do México, 3 meses), Eugene Island Block 108 (1998, Golfo do México, 6 meses) e Piper Alpha (Jul/88, Mar do Norte, 24 meses)."

5
11. O Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (base de tantos outros), sem a possibilidade de exame físico do local, foi proferido em menos de três meses, pelo que podemos afirmar que o mesmo não tenha esgotado todas as possibilidades da dinâmica do acidente.

12. Assim, vale ressaltar que não foi estudado nenhum cenário envolvendo o rompimento total da válvula durante a operação.

13. Por outro lado, não se pode perder de vista que o Representado deve ter seu comportamento julgado sob a perspectiva de operador do sistema, com base no conhecimento de uma pessoa média nas mesmas circunstâncias.

14. Em outras palavras, enquanto hoje, meses após a faina, de posse de plantas, manuais, relatórios, simulações computacionais e laudos periciais, talvez possamos identificar uma série de providências aptas a interrupção

1907
pr

dos funestos eventos, o operador, naquele momento, somente dispunha do *manual de operação*, não cabendo ao mesmo contestar o projeto do sistema referendado por diversos profissionais e, ainda, duas sociedades classificadoras.

15. Nesta ordem de idéias, pode-se afirmar, sem sombra de dúvidas, que não era exigível que o Representado conjecturasse sobre a hipótese de rompimento da válvula.

16. Em outras palavras, seria lícito ao Representado admitir que todas as peças do sistema suportariam as condições de pressão para as quais foram projetadas; tal como nós, ao dirigirmos um automóvel, admitimos o funcionamento do freio mediante pressão no pedal... ou, ao utilizarmos um fogão, presumimos que o mesmo não provoque explosões quando corretamente manuseado... ou, ao ligarmos um aspirador de pó, esperamos que o eletrodoméstico não sobrecarregue o sistema elétrico...

17. Ora, qual deveria ter sido a consequência da alegada demora da partida da bomba se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel?
NENHUMA!

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

18. Em suma, o Representado EVANILDO SOUZA SANTOS merece ser exculpado do acidente em tela, no que se refere ao acompanhamento das possíveis consequências da demora da entrada de funcionamento da bomba de esgoto do tanque de armazenamento de drenos de bombordo, uma vez que:

- I. a válvula de acesso ao heder de produção não permaneceu aberta durante a faina de partida da bomba;
- II. ainda que assim não fosse, porque nenhuma consequência adviria da alegada demora se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel, não sendo exigível do Representado cogitar o não funcionamento de qualquer elemento do sistema.

1908
11/11

DO ACOMPANHAMENTO DA EVOLUÇÃO DOS NÍVEIS DOS DOIS TANQUES DE
DRENAGEM DE EMERGÊNCIA APÓS O INÍCIO DA DRENAGEM E O
MONITORAMENTO NA SALA DE OPERAÇÃO.

19. Novamente, voltamos a ressaltar que o Representado deve ter seu comportamento julgado sob a perspectiva de operador do sistema, com base no conhecimento de uma pessoa média nas mesmas circunstâncias, a qual não dispunha de outro instrumento senão o manual de operação — Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16 (doc. 02) — o qual preconizava as seguintes instruções:

Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16 (doc.02)	
ORIGINAL	TRADUÇÃO LIVRE
"DRAINS STORAGE PUMPS OPERATION The Drains Storage Pumps, B-533604A/B, are started manually when required. The oil is pumped to the production trains for reprocessing. The procedure below is for operating B-533604A which is typical for either pump. - o Check that a production train is lined up to receive liquids from the drains recycle manifold - o Close V-534 and 535 in both tanks inlet line - o Open XV53360004 in the line to the drains recycle manifold - o Open the pump suction and discharge valves XV65002 and 65001 with PB65002 and 65001 - o Check the valve status on ECOS with ZLOC65002 and 65001 - o Start B-533604A with the local start push button - o Check the operation of the pump with the discharge pressure gauge PI53360017	OPERAÇÃO DAS BOMBAS DOS TANQUES DE ESTOCAGEM DE DRENO As bombas B-533604 A/B são partidas manualmente, quando necessário. O óleo é bombeado para os trens de produção para reprocessamento. O procedimento abaixo de operação da B-533604 A é típico para as duas bombas. - o Checar se o trem de produção está alinhado para receber líquido do manifold de reciclo de drenos. - o Fechar a V-534 e 535 na entrada de ambos os tanques. - o Abrir a XV-53360004 da linha de reciclo dos drenos. - o Abrir as válvulas de sucção / descarga, XV-65002 e 65001 através do PB-65002 e 65001. - o Checar o status das válvulas na Bailey pelo ZLO-65002 e 65001. - o Partir a B-533604 A pelo comando local. - o Checar a operação da bomba pelo manômetro de descarga PI-53360017.

21. Como revela a leitura do manual de instrução, foram cumpridos os dois elementos de controle previstos no manual de operação: 1) cheque da operação da bomba pelo manômetro de descarga PI-53360017; e 2) monitoramento do nível do tanque bombeado.

22. Em outras palavras, vale dizer que o estrito cumprimento das instruções previstas no manual de operação não garantiria a percepção da não elevação do nível do tanque de armazenamento de drenos de boreste durante na execução da faina de bombeamento sob análise.

23. Outrossim, merece registro que o sistema transmissão de nível dos tanques de armazenamento de drenos para a sala de controle funcionava por borbulhamento, mediante injeção de nitrogênio o qual, conseqüentemente, foi inibido em relação ao tanque de boreste por ocasião do isolamento do tanque, a fim de não pressurizá-lo.

24. Em suma, o Representado **EVANILDO SOUZA SANTOS** merece ser exculpado do acidente em tela, no que se refere ao acompanhamento da evolução dos níveis dos dois tanques de drenagem de emergência após o início da drenagem e o monitoramento na sala de operação, uma vez que:

- I. o Representado efetuou todos os controles regularmente previstos no manual de Instruções [Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16 (fls.X)];
- II. ainda que assim não fosse, porque os procedimentos regulamentares não contemplavam o monitoramento do tanque de armazenamento de drenos não utilizado na faina de bombeio, conforme acima exposto;
- III. o sistema transmissão de nível do tanque de armazenamento de drenos de boreste para a sala de controle foi desativado na ocasião do isolamento do tanque.

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL:

JOSE VALERIO DA SILVA
DEPUTADO
ESTADUAL

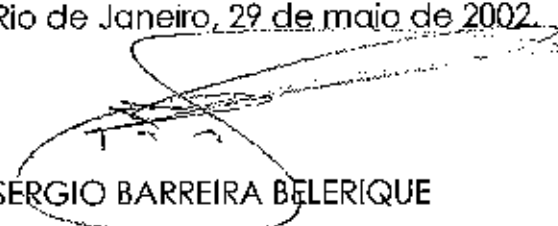
[Assinatura]

1911

TUDO EXPOSTO, protestando pela produção de todas as provas em direito admitidas, notadamente a juntada posterior de documentos, a oitiva de testemunhas e a prova pericial, espera e confia a Representada que este E. Tribunal rejeite, por unanimidade, a presente Representação, na forma da fundamentação supra, exculpando-se o Representado pela responsabilidade do acidente de navegação, por ser medida de JUSTIÇA.

Termos em que pede deferimento.

Rio de Janeiro, 29 de maio de 2002



SERGIO BARREIRA BELERIQUE

OAB/RJ n.º 63.114

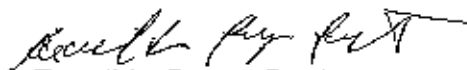
É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

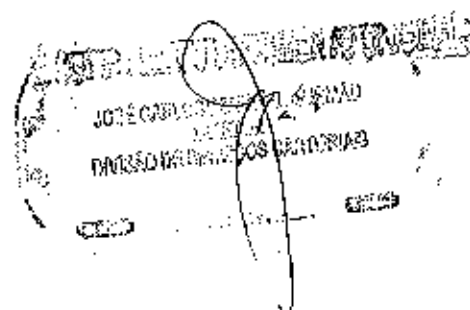
ASSISTENTE DE PROTOCOLO
CIVIL
CIVIL

PROCURAÇÃO

Através do presente instrumento particular de mandato, EVANILDO SOUZA SANTOS, brasileiro, divorciado, operador de produção, inscrito no CPF/MF sob o n.º 104087895-49, domiciliado à Rua João José Rescala, 140B, Edifício Igara apt.º 1204, Bairro do Imbuí, Salvador/BA, nomeia e constitui seu procurador SERGIO BARREIRA BELERIQUE, brasileiro, casado, advogado inscrito na OAB/RJ sob o n.º 63.114, com escritório nesta cidade à Avenida Chile 52, sala 502, Centro, a quem confere poderes para o foro em geral e para todos os demais atos necessários ao fiel cumprimento do presente mandato, que tem por objetivo a defesa dos interesses do outorgante nos autos do Processo 19.489/01, em curso no Tribunal Marítimo, instaurado para apurar os incidentes que culminaram com o afundamento da Plataforma P-36 e a morte de 11 pessoas, aos 15 de março de 2001, no litoral deste Estado do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 23 de maio de 2002


Evanildo Souza Santos





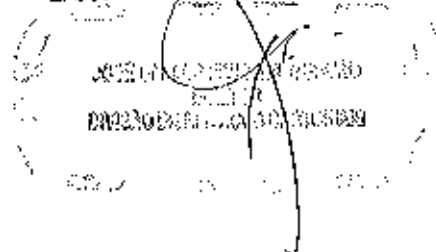
OPERATING MANUAL

14.0 Closed Drains

Contents

- 14.1 System Overview
- 14.2 System Description
- 14.3 Equipment Summary
- 14.4 Relief Valve Schedule
- 14.5 Alarm & Trip Schedule
- 14.6 Reference Documents
- 14.7 Operating Procedures
 - 14.7.1 Initial Start-Up
 - 14.7.2 Normal Start-Up
 - 14.7.3 Normal Operation
 - 14.7.4 Abnormal Conditions
 - 14.7.5 Normal Shutdown
 - 14.7.6 Emergency Shutdown
 - 14.7.7 Restart from Emergency Shutdown
 - 14.7.8 Preparation for Maintenance
 - 14.7.9 Manual Operation

É Cópia Fiel do Documento Original



14.1 System Overview

Process drainage on the Spirit of Columbus is provided by three separate systems, closed drains, hazardous open drains, and non-hazardous open drains, designed to provide segregation of pressurised and atmospheric hazardous fluids and non-hazardous fluids.

The closed drains system is used for draining pressurised process systems during normal operation and for maintenance. The system consists of three sub-systems:

- the normal closed drains
- the oil storage
- the tank top sump

The drained liquid and any flash vapour generated by the reduction in pressure is collected by the closed drains piping system which feeds the Closed Drains Drum, V-45002, on the tank top aft extension. The flash vapour vents to the LP Flare system. The liquid separated in the drum is pumped by the Closed Drains Pumps, B-533603A/B, to the oil separation trains, upstream of the Oil/Produced Water Exchangers. If the pumps fail, the liquid is drained to the Port and Starboard Drains Storage Tanks, V-533604A/B.

Maintenance drainage of large process equipment, e.g. Atmospheric Separators, which require a greater holding capacity than that available in the Closed Drains Drum is directed to the Drains Storage Tanks, V-533604A/B. The structural tanks are located in the port-aft and starboard-aft columns. The tanks vent to the Atmospheric Vent. The liquid is pumped by the Port and Starboard Drains Storage Pumps, B-533604A/B, to the oil separation trains, upstream of the Oil/Produced Water Exchangers.

Closed drains from equipment on the tank top which are too low to flow into the Closed Drains Drum are routed to the Tank Top Deck Sump, V-533605, located between structural beams in the tank top deck. The tank is fitted with a local atmospheric vent. The liquids drained into the sump are normally crude oil with little flash vapour. Liquid from the tank is pumped by The Tank Top Deck Sump Pump, B-533605, to the closed drains header.

1916

14.2 System Description

The closed drains system is used for draining pressurised process systems during normal operation and for maintenance. Some equipment continuously discharge fluids into the system under level control. The system consists of three separate sub-systems. The normal closed drains system, which handles most of the process equipment drains, the oil storage system, which is used to hold large volumes of oil, and the tank top deck sump system, which is used for equipment too low for the normal closed drain system.

Normal Closed Drains System

Liquids from equipment are drained to the closed drains system continuously under level control or intermittently by hand control for start-up or maintenance.

The liquid drained and any flash vapour generated by the reduction in pressure is collected by the closed piping system which feeds the Closed Drains Drum, V-45001, on the tank top. The continuous feed from the oil production hydrocyclones which contains oil with produced water is routed separately to near the drum inlet in plastic pipe (FRP).

The Closed Drains Drum is a horizontal vessel designed for 10 barg, -20/85°C. The flash vapour from the drum vents to the LP Flare header.

The liquids separated in the drum are pumped by the Closed Drains Pumps, B-533603A/B under on-off level control on the drum, to the production separation trains, at the inlet to the Oil/Produced Water Heat Exchangers. The Closed Drains Pumps have a capacity of 20 m³/h with a differential of 16 bars.

When the inflow to the drum exceeds the capacity of one pump, the second pump starts, and if the pumps fail to start, the dump valve XV53360102 opens and liquids are discharged under on-off level control to the Drains Storage Tanks, V-533604A/B.

Oil Storage System

The oil storage system is used to collect liquids drained for maintenance or an emergency from equipment with a capacity too large for the Closed Drains Drum.

The Atmospheric Separators can be drained directly to the storage system with XV53360022 at the Crude Oil Booster Pumps suction manifold. The other production separation vessels can be drained to the system via the Produced Water Degasser. The Closed Drains Drum discharges to the system under level control if its pumps fail. Liquids from the HP and LP Flare Drum Pumps, Matrix Separator Oil Pump, and Closed Drains Pumps which normally go to the inlet of the production trains can also be directed to the system for a limited period if a problem occurs in the oil separation trains.

The oil storage system collects liquids in a header which runs down to the bottom of the Port and Starboard Drains Storage Tanks, V-533604A/B. The structural tanks are located in the port-aft and starboard-aft columns, have a capacity of 450 m³ each, and vent to the Atmospheric Vent. The tanks are purged by a small flow of nitrogen

through a dip pipe which also gives an indication of level.

É COPIA DE DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBIDO EM 19/10/2010
RECEBIDO EM 19/10/2010

The tanks are provided with the Port and Starboard Drains Storage Pumps, B-533604A/B, which transfer the liquid back to the oil separation trains upstream of the Oil/Produced Water Exchangers trains or to the

Production Caisson. The vertical screw type pumps have a capacity of 60 m³/h and a differential of 19 bar.

Tank Top Deck Sump System

Closed drains from equipment on the tank top which are too low to flow into the Closed Drains Drum are routed to the Tank Top Deck Sump, V-533605, located between structural beams supporting the tank top aft deck extension. The atmospheric sump has a capacity of 16 m³.

Manual drains from the oil export pig launchers, oil export pumps and fuel gas filters are piped to the sump. The sump is also used to collect hazardous open drains from skids for the oil export pig launchers, oil export pumps, drains drums, and fuel gas treatment. The open drains and the closed drains systems are segregated by discharging into the vessel via separate dip pipes to provide a liquid seal. The sump is purge by a small flow of nitrogen through a dip pipe which also gives an indication of level. The Tank Top Deck Sump is fitted with a blow-off cover and a local atmospheric vent with a flame arrestor.

The liquid drained into the sump is normally crude oil with little flash vapour. Liquid from the sump is pumped by the Tank Top Deck Sump Pump, B-533605, to the closed drains header. The horizontal screw pump has a capacity of 5 m³/h with a differential of 1 bar.

The system collects drains from the equipment in Table 1 below:

É CÓPIA FEITA DO DOCUMENTO ORIGINAL:

Table 1

Equipment Tag No	Description (P&ID)
Closed Drains System	
LP-121002A-F,N,P-Y	Paraffin Removal Pig Launchers (-138)
LP-121003	Subsea Lift Gas Manifold Pig Launcher (-124)
RP-121001A/B	Paraffin Removal Pig Receivers (-135/136)
RP-121001A/B	Pig Receiver Barred-Ts (-135/136)
LP-122302	Gas Export Pig Launcher (-273)
LP-513501	Fuel Gas Export Pig Launcher (-318)
UQ-121001-01	Production and Test Manifolds (-142)
P-122300A/B	Oil/Produced Water Exchangers (-151/161)
P-122302A/B	Production Heaters (-152/162)
SG-122301A/B	Production Separators (-153/163)
TO-122301A/B	Oil Electrostatic Dehydrators (-154/164)
SG-122303A/B	Atmospheric Separators (-155/165)
P-122303	Test Heater (-171)
SG-122302	Test Separator (-172)
B-122303A/B	Test Separator Crude Pump (-173)
CI-533601 A/B	Production Separator Hydrocyclones (-322/323) *
CI-533603 A/B	Oil Dehydrator Hydrocyclones (-325/326) *
CI-533602	Test Separator Hydrocyclone (-324)
CI-533602	Test Separator Hydrocyclone recovered oil (-324)
V-533601	Produced Water Degasser (-327)
V-533601	Produced Water Degasser condensate (-327) *
V-43001	HP Flare Drum (-402)
V-541202	LP Flare Drum (-404)
T-123301A/B	TBG Contactors (-262/263)
V-123301	Glycol Flash Tank condensate (-303) *
V-UC-122301A/B/C-01	1st Stage Suction KO Drums (-211/231/251)
V-UC-122301A/B/C-02	2nd Stage Suction KO Drums (-213/233/253)
V-UC-122301A/B/C-03	3rd Stage Suction KO Drums (-215/235/255)
UQ-122304/6/8	Compressors Casings (-218/238/258)
V-30001	Gas Booster Suction KO Drum (-202) *
E-30001	Gas Booster Interstage Cooler (-204)
V-30002	Gas Booster Interstage KO Drum (-205)
E-30002	Gas Booster Outlet Cooler (-207)
K-30002A/B	Gas Booster Compressors Casings (-208)
V-122301	Safety Gas KO Drum (-209) *
B-533606A/B	Production Caisson Skim Oil Pumps (-397) *
-	Riser BSDVs (-121/141)
B-533605	Tank Top Deck Sump Pump (-393) *

É Cópia Fiel do Documento Original.

Equipment Tag No	Description (P&ID)
Oil Storage System	
SG-122303A/B	Atmospheric Separators (-181)
V-533601	Produced Water Degasser (-327/397)
V-45002	Closed Drains Drum (-392)
-	Flare Drums and Drains recycle manifold (-402)
Tank Top Drains	
LP-122301A/B/C	Crude Export Pig Launchers (-183/184/185)
B-122302A/B/C	Crude Oil Pipeline Pumps (-182)
UQ-122312-02	Crude Oil Pipeline Pumps Manifold (-182)
B-122301A/B/C	Crude Oil Booster Pumps (-181)
V-513501	Fuel Gas KO Drum drain (-313)
FT-513501A/B	Fuel Gas Filters drain (-314)

1919
Rev

* Items discharge into the closed drains system under normal operation

É COPIA DE DOCUMENTO ORIGINAL:

10-11-2009 10:00:00
10-11-2009 10:00:00
10-11-2009 10:00:00

14.3 Equipment Summary

Closed Drains Drum, V-45002

Size 2135mm ID x 3150mm T/T
DP/DT 10 barg/ 85/-20°C

Closed Drains Pump, B-533603A/B

Capacity 20 m³/h
Head 16 bar
Manufacturer Flowtronex Int.
Type Screw
Motor Rating/Speed 21.3 kW / 1750 rpm
Manufacturer Siemens

Port and Starboard Drains Storage Tank, V-533604A/B

Size 10670mm high structural tank
DP/DT Atmos. / Amb.

Port and Starboard Drains Storage Pump, B-533604A/B

Capacity 60 m³/h
Head 18.1 bar
Manufacturer Flowtronex
Type Vertical Screw
Motor Rating/Speed 53 kW / 1750 rpm
Manufacturer Siemens

Tank Top Deck Sump, V-533605

Size 1180mm x 8806mm x 2600mm high structural tank
Capacity 16 m³
DP/DT Atmos. / Amb.

Tank Top Deck Sump Pump, B-533605 (was P-45001A)

Capacity 5 m³/h
Head 1 bar
Manufacturer Mono Merlin.
Type Screw
Motor Rating/Speed 0.75 kW / 1750 rpm
Manufacturer Brook-Crompton

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

2006/05/01 10:00:00
2006/05/01 10:00:00

14.4 Relief Valve Schedule

Tag No.	P&ID No.	Equip't./ Pkg No.	Service Description	Set Press.
PSV 5336 0014	398	B-533604A	Port Drains Storage Pump	19.0
PSV 5336 0024	398	B-533604B	Starboard Drains Storage Pump	19.0
PSV 5336 0033	393	B-533605	Tank Top Deck Sump Pump (was P45001A)	4.5
PSV 5336 0103	392	B-533603A	Closed Drains Pump	17.0
PSV 5336 0113	392	B-533603B	Closed Drains Pump	17.0
PSV 6825 1122	421.01	B-UQ-682503-01B	Gas Hydrate Inhibitor Pump	293.0

14.5 Alarm & Trip Schedule

Below are the normal operating, alarm and trip set points of the Closed Drains system.

Tag No.	Description	System	Units	Control Set Point	Alarm		Trip	
					Lo	Hi	Lo	Hi
Drains								
LI53360104	Closed Drains Drum Level	ECOS	% / mm	Pump on 600 / off 300	5	95	-	-
LSH53360102	Closed Drains Drum Level	ECOS	mm	-	-	-	-	1070
LSHH45511	Closed Drains Drum Level	ESD	mm	-	-	-	-	1500
LSLL45514	Closed Drains Drum Level	ESD	mm	-	-	-	200	-
PSL53360007	Closed Drains Pumps Discharge Pressure	ECOS	barg	-	14	-	-	-
LI53360013	Port Drains Storage Tank 'A' Level	ECOS	mm	-	2.5			
LSH65001A	Port Drains Storage Tank 'A' Level	ECOS	mm	-	-	10388	-	-
LSLL65001B	Port Drains Storage Tank 'A' Level	ESD	mm	-	-	-	200 *	-
LI53360023	St bd Drains Storage Tank 'B' Level	ECOS	mm	-	2.5	-	-	-
LSH65002A	St bd Drains Storage Tank 'B' Level	ECOS	mm	-	-	10388	-	-
LSLL65002B	St bd Drains Storage Tank 'B' Level	ESD	mm	-	-	-	200 *	-
LI53360031	Tank Top Deck Sump Level	ECOS	mm	Pump on 750 / off 300	20	80	-	-
LSLL53360032	Tank Top Deck Sump Level	ESD	mm	-	-	-	200	-
PSHH53360031	Tank Top Deck Sump Pump Press.	ESD	barg	-	-	-	-	4

COPIES OF DOCUMENT ORIGINAL

3015 01/01/2000 10:25:20
C:\WORK\16\16331\16331.DOC



14.6 Reference Documents

Closed Drains System UFD / P&ID List

Equipment	P&ID/UFD
Drainage System Utility Flow Diagram	033
Closed Drains Collection	391
Closed Drains Drum	392
Tank Top Deck Sump	393
Drains Storage Tanks	398

Supplementary Documentation (not included as part of Operating Manual)

Basis of Design : ET-3010.38-1200-941-AMK-921
Drains System Design Philosophy : ET-3010.38-5336-941-AMK-906
Instrument ESD Cause and Effect Chart : DE-3010.38-5400-840-AMK-621 to 643
Electrical One Line Diagrams : DE-3010.38-946-AMK-001-01
Operations Manual : DE-3010.38-1320-915-NDB-909

14.7 Operating Procedures

Systems Required For Start-Up

The following systems must be in operation and available before Start-Up of the closed drains system can begin:

System Description
Open Drains
Instrument Air
Nitrogen Generation
Main power
Firewater and F&G System
Control and ESD System

Start-Up Assumptions

It is assumed that the closed drains system has been purged with nitrogen and is liquid free.

The following procedures assume that the system is mechanically complete, tested, pre-commissioned, purged with nitrogen and with all main isolation, vent and drain valves closed and instrument isolation valves open. The position of spades, spectacle blinds and valve locks should be as shown on the R&IDs.

E COPIA DEL DOCUMENTO ORIGINAL

14.7.1 Initial Start-Up

As part of the purging of the plant the system is left full of nitrogen with the Closed Drains Drum venting to the LP Flare header and the nitrogen purge gas flow established to the Port and Starboard Drains Storage Tanks and the Tank Top Deck Sump. Unless the vessel have been left with sufficient liquid inside, the low level alarms and trips will be activated.

As the low level trips only prevent the pumps from running, the system can be started by waiting for normal levels to be established during normal operation before resetting the low level ESD trips. Alternatively, a level is established manually at the beginning and the pumps prepared so that the pumps will start automatically when the level increases in the vessels. The second method is used in this procedure.

Establish Liquid Levels

Fresh water is used to fill the Closed Drains Drum, Drains Storage Tanks and the Tank Top Deck Sump just above the LSLI trip level.

Connect a hose to the fresh water or potable water supply and discharge the water into the drains treatment skid floor drain which drains into the Tank Top Deck Sump.

Monitor the level in the Sump and when the level rises above the trip setting reset ESD for LSLI53360032.

Check that the Tank Top Deck Sump Pump discharge valve V-523 is open and then start the pump locally with HS53360010A to start filling the Closed Drains Drum.

Check that the level in the sump is maintained by LT53360031 on ECOS stopping and starting the pump while continuing to discharge water to the skid floor drain.

Monitor the level rising in the Closed Drains Drum and when the level rises above the trip setting reset ESD for LSLI45514.

Check that the Port Drains Storage Tank A liquid inlet valve V-534 is open and V-535 on the B tank is closed. Open XV53360004 in the line to the storage tanks. Maintain the level in the Closed Drains Drum just above the low level trip by opening the bypass on XV53360102 to direct water to the Port Drains Storage Tank.

Monitor the level rising in the Port Drains Storage Tank and when the level rises above the trip setting reset ESD for LSLI65001B.

Open V-535 on the Starboard Drains Storage Tank and close V-534 on the A tank. Monitor the level rising in the Starboard Drains Storage Tank and when the level rises above the trip setting reset ESD for LSLI65002B.

Close the bypass on XV53360102. Close XV53360004 in the line to the storage tanks. Open V-534 and lock open V-534 and 535 on the Drains Storage Tanks.

Stop discharging water to the drains treatment skid floor drain.

The Closed Drains Pumps and the Drains Storage Pumps are now prepared for start. The Tank Top Deck Sump Pump is already operational.

Prepare Closed Drains Pumps for Start-Up

With the liquid level above the minimum in the Closed Drains Drum, fill the Closed Drains Pumps as follows.

Check that the pumps suction and discharge valves V-473, 474, 476, 477 and 479 are open.

Check that the valves V-493, and 494 in the line to the production trains are open (P&ID 402).

Force the pumps suction XV53360101 open by putting instrument air onto the actuator. Vent any trapped gas in the suction line with the drain valves V-475 and 478. Close XV53360101 by reinstating its normal air supply.

Check that a production separation train is available to receive liquids from the Closed Drains Pumps and the isolation valves SDV12230111, 12230211 and V-089A/B are open. Select one of the Closed Drains Pumps for 'Duty' with HS53360105. The pumps are now ready to start under level control.

Prepare Drains Storage Pumps for Start-Up

With the liquid level above the minimum in the Drains Storage Tanks, fill the Drains Storage Pumps as follows.

Open the pumps suction XV65002 and 65004 with PB65002 and 65004. Vent any trapped gas in the suction line with the drain valves. Close XV65002 and 65004 with PB65002 and 65004.

The pumps are ready to start under manual control when required.

General

The closed drains system is now ready to receive liquids from the process or for maintenance.

When oil production starts, the following equipment will start to discharge oily water to the Closed Drains Drum:

- Separators and Dehydrators hydrocyclones oil stream
- Produced Water Degasser separated oil
- Safety Gas KO Drum liquids
- Gas Booster Suction KO Drum liquid

Liquids from the Tank Top Deck Sump will be transferred to the closed drains when the level rises due to drainage of the oil export pig launchers and from open drains on the tank top.

Check that when the level in the Closed Drains Drum rises to the high level, the duty Closed Drains Pump starts automatically on level control and discharges to a production train.

Check that the pump stops on low level.

The Drains Storage Tanks and Pumps are not normally in use and are not operated until a problem occurs with the Closed Drains Pumps or production trains, or oil needs to be drained from the oil separators. The tanks are used to store large volumes of oil in an emergency or for maintenance of the oil handling equipment. The oil is returned to the production trains when normal production resumes by manually starting the Drains Storage Pumps as described in section "Manual Operation" below.

14.7.2 Normal Start-Up

A normal start-up for the closed drains systems can be from a full process plant shutdown (ESD2) or partial shutdown due to a local trip of the pumps in the system.

Pump trips can be caused by a power failure or low level in the suction vessel. In either case, the cause of the trip is corrected and the ESD reset to re-establish automatic operation of the pumps and associated XVs.

Start-Up from ESD2 Shutdown Status

If the shutdown has been initiated by an ESD2 trip, the Closed Drains Pumps, Tank Top Deck Sump Pump, and the Drains Storage Pumps will be tripped and the following valves in the drains system will be closed:

- XV-53360101 Closed Drains Drum liquid outlet to pump
- XV-53360102 Closed Drains Drum outlet to Drains Storage Tanks
- XV-65001,2,3,4 Drains Storage Pumps isolation

The cause of the shutdown has to be rectified and the ESD reset to allow the system to start.

Check that at least one production train is ready to receive liquids from the drains system with SDV12230111/12230211 at the inlet to the Oil/Produced Water Exchanger open.

Check that the controls for the Closed Drains Pumps are switched to ECOS control with the 'B' pumps selected as the stand-by.

Reset HS53360101, HS53360102, and the MCC for the pumps

Check that the HP and LP Flare Pumps, Drains Storage Tank Pumps, and Matrix Separator Oil Pump are operational or isolated from the common liquid recycle line to the production trains.

The Closed Drains Drum Pumps will start when required by the level control on the drum.

The Tank Top Deck Sump Pump is reinstated by resetting the ESD trip to the MCC for the pump. The pump will start when required by the level control on the tank.

É Cópia do Documento Original

The Drains Storage Pumps are reinstated by resetting the ESD trip to the MCC for the pumps. The pumps are started manually when required.

14.7.3 Normal Operation

The closed drains system requires little supervision under normal operating conditions. The following checks are required on a regular basis at a frequency which will be dictated by operating experience.

The following checks should be performed at regular intervals:

- Performance of pumps
- Liquid level in the drum is maintained within the normal range
- The pressure in the drum and tanks

The Drains Storage Pumps are provided with suction strainers which require inspection and cleaning periodically.

Check that a small flow of nitrogen is maintained to the Deck Sump and the Drains Storage Tanks for level measurement.

The Closed Drains Drum liquid outlet line is provided with corrosion and microbiological monitoring devices which are inspected periodically.

Control Set Points

Refer to section 14.5 for the normal operating, alarm and trip set points of the Lift Gas system.

14.7.4 Abnormal Conditions

The system is provided with pre-alarms for pressure and level to give early indication of operating faults. If the faults escalate, the ESD trips will be initiated to protect the equipment.

Low Level

LSLL-45514 on the Closed Drains Drum will stop the pumps, B-533603A/B, and close XV53360101 and 53360102 on the drum liquid outlet upon detection of low level in the drum.

LSLL-53360032 on the Tank Top Deck Sump will stop the pump, B-533605, upon detection of low level in the sump.

LSLL-65001B and 65002B on the Drains Storage Tanks will stop the respective pump, B-533604A or B, upon detection of low level in the tank.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
JUL 19 2007 14:00
BRASILEIRA

High Level

LSHH-45511 on the Closed Drains Drum will initiate an ESD Level 2, and stop the pumps B-533603A/B, and close XV53360101 and 53360102 on the drum liquid outlet upon detection of high level in the drum.

LAH53360102 on the Closed Drains Drum will open XV53360102 if the pumps, B-533603A/B have not started on high level.

High Pressure

PSHH53360031 on the discharge of the Tank Top Deck Sump Pump will stop the pump, B-533605, upon detection of high pressure.

General

A high level in the Tank Top Deck Sump can be caused by a failure of the level controls or pump. This requires inflow to the sump to be stopped by closing the manual drain valves on equipment feeding the sump.

If the oil in a production train has to be drained due to a leak or for maintenance, the oil is transferred to the Drains Storage Tanks. Oil from the Atmospheric Separators is drained by opening XV53360022 at the Crude Oil Booster Pumps suction manifold. The other vessels are drained to the Drains Storage Tanks via their associated hydrocyclones and the Produced Water Degasser by opening XV53360020 and closing XV53360021 in the line to the Production caisson.

If both production trains are shutdown with XVI2230111/12230211 closed, liquids collected in the Closed Drains Drum can be pumped to one of the Drains Storage Tanks by opening XV53360004.

14.7.5 Normal Shutdown

The closed drains system is not normally shutdown with the process as drainage can continue to occur from utilities. The system is only shutdown if the whole platform is shutdown and all liquids prevented from draining into the system. This may be required for major maintenance of the plant.

The pumps in the system will stop automatically on low level in the drains drum and tanks. The Closed Drains Pumps can be prevented from running with the stop hand switches HS53360103B and 53360113B on ECOS.

The Tank Top Deck Sump Pump can be prevented from running with the local stop hand switch HS53360010B.

The Drains Storage Pumps can be prevented from running with their local stop push buttons.

If both production trains are shutdown and XVI2230111/12230211 closed, liquids collected in the Closed Drains Drum can be pumped to one of the Drains Storage Tanks by opening XV53360004.

É CÓPIA FEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

14.7.6 Emergency Shutdown

The closed drains system is not normally shutdown with the process.

A high level in the Closed Drains Drum will initiate an ESD level 2 shutdown.

ESD functions are automatic and covered above under Abnormal Conditions. An ESD level 2 will stop all the drains pumps and close the associated XVs.

For an emergency detected by the operator, the pumps can be stopped with their hand switches on ECOS or local to the pumps. If necessary the system is shutdown by using the ESD2 push-button.

When both production trains are shutdown and XV12230111/12230211 are closed, open XV53360004 to direct liquids pumped from the Closed Drains Drum to one of the Drains Storage Tanks.

14.7.7 Restart from Emergency Shutdown

The status after an emergency shutdown will depend on the trip initiated.

The cause of the trip is rectified and the ESD reset.

The system is restarted as described above under Normal Start-Up.

14.7.8 Preparation for Maintenance

The equipment which can be serviced while the system is in operation are the Closed Drains Pumps and the Drains Storage Pumps which are provided with a standby/spare.

The pump requiring maintenance is switched to standby duty where applicable and electrically isolated at the MCC. The suction and discharge isolation valves are locked closed and the drain valve opened. The pump discharge is depressurised with the vent on the pressure gauge. The suction and discharge piping spools can be remove for access to the pump.

XV53360102 on the Closed Drains Drum can be manually bypassed, isolated and removed for servicing.

14.7.8 Manual Operation

Control Failure

The level in the Closed Drains Drum and Deck Sump can be maintained manually by switching the pump control to local and starting and stopping the pumps with the local push buttons and monitoring the level on the local gauges.

If the Closed Drains Pumps and the XV53360102 have failed to control the level in the Closed Drains Drum, the level can be maintained with the bypass valve on XV53360102 and monitoring the level gauge.

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

The operation of the Drains Storage Tanks and Pumps is manual. Apart from the Closed Drains Drum high level dump via XV53360102, all filling operations are manual. Liquids normally pumped to the production trains, can be directed to one of the Drains Storage Tanks by opening XV53360004.

Drains Storage Pumps Operation

The Drains Storage Pumps, B-533604A/B, are started manually when required. The oil is pumped to the production trains for reprocessing. The procedure below is for operating B-533604A which is typical for either pump.

Check that a production train is lined up to receive liquids from the drains recycle manifold

Close V-534 and 535 in both tanks inlet line

Open XV53360004 in the line to the drains recycle manifold

Open the pump suction and discharge valves XV65002 and 65001 with PB65002 and 65001

Check the valve status on ECOS with ZLOC65002 and 65001

Start B-533604A with the local start push button

Check the operation of the pump with the discharge pressure gauge PI53360017

Monitor the level in the tank and when the level reaches close to the low level trip, stop the pump with the local stop push button

Close the pump suction and discharge valves XV65002 and 65001 with PB65002 and 65001

Close XV53360004 in the line to the drains recycle manifold

Open V-534 in the tank inlet line

If the liquid in the Drains Storage Tanks, consists of a large volume of produced water, the liquid is pumped directly to the Production Caisson for disposal to sea. For this operation, V-533 is opened instead of XV53360004. The pumped liquid is sampled frequently to prevent the transfer of oil to the caisson.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

RECEBUE
CALCULADO
14-16

AMEC PROCESS AND ENERGY - NOBLE DENTON

P-36 - DESENVOLVIMENTO DO CAMPO DE RONCADOR
CONTRATO No L0277

No DO DOCUMENTO: ET-3010.38.1200.941.AMK-924.15

TITULO DO DOCUMENTO:

MANUAL DE OPERAÇÃO

SISTEMA DE DRENO FECHADO

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

TRADUÇÃO DO ORIGINAL

Revisão 01

SISTEMA DE ESTOCAGEM DE ÓLEO (V-533604 A/B)

O vaso de dreno fechado (V-45002) descarrega para o sistema através de controle de nível, se as bombas falharem. O líquido das bombas dos vasos de flare de alta e baixa pressão, bombas dos separadores de óleo e bombas do dreno fechado que normalmente vão para a entrada dos trens de produção, podem também ser direcionados para o sistema por um período limitado de tempo, se o problema ocorrer nos trens de separação de óleo.

O sistema de estocagem de óleo coleta líquidos no header direcionando para os V-533604 A/B. Estes estão localizados nas colunas de popa bombordo/boreste e tem capacidade de 450 m³, cada, ventando para o sistema de vent atmosférico. São providos com tubos purgados com pequena vazão de nitrogênio fornecendo indicação de nível.

Os tanques são equipados com bombas B-533604 A/B, que transferem o líquido de volta para os trens de produção, a montante dos trocadores de calor óleo/água produzida ou para o caisson de produção. A capacidade dessas bombas de parafuso é de 60 m³/h, com diferencial de pressão de 19 barg.

SISTEMA DE SUMP.

Os drenos fechados dos equipamentos ao nível do Tank Top, que possuem um fluxo muito baixo para o vaso de dreno fechado são desviados para o sump, V-533605. A capacidade do mesmo é de 16 m³ e pressão atmosférica.

Os drenos manuais dos lançadores de pig na exportação de óleo, bombas de exportação de óleo e filtros de gás combustível, são enviados para o Sump. O Sump também é usado para coletas de drenos abertos perigosos dos skids dos lançadores pig de exportação, bombas de exportação de óleo e tratamento de gás combustível. O sistema de drenos abertos e fechados tem suas linhas mergulhadas na fase líquida do V-533605 com intuito de propiciar um selo líquido. A indicação de nível é feita com a injeção de pequeno fluxo de nitrogênio. Este vaso é equipado com uma tampa fusível e um vent atmosférico local com abafador de chamas.

O líquido drenado para este vaso é normalmente óleo com algum vapor e é drenado via bomba P-45001 A para o header de drenos fechados. A bomba de parafuso horizontal tem capacidade de 5 m³/h com diferencial de pressão de 1 barg.

Relação de equipamentos que alimentam os sistemas de dreno fechado, estocagem de óleo e sump.

TAG	DESCRIÇÃO
Sistema de dreno fechado	
LP-121002 A-F,N,P-Y	Lançadores de Pig p/ remover parafina (138)
LP-121003	Lançadores de Pig do Manifold submarino de gás lift (124)
RP-121001 A/B	Recebedores de Pig removedor de parafina (135/136)
LP-122302	Lançador de Pig do gasoduto de exportação (273)
LP-513501	Lançador de Pig do gasoduto de gás combustível (318)
UQ-121001-01	Manifold de produção e teste (142)
P-122300 A/B	Trocadores de calor óleo/água produzida (151/161)
P-122302 A/B	Aquecedores de produção (152/162)
SG-122301 A/B	Separadores de produção (153/163)
TO-122301 A/B	Desidratadores eletrostático do óleo (154/164)
SG-122303 A/B	Separadores atmosféricos (155/165)
P-122303	Aquecedor de teste (171)
SG-122302	Separador de teste (172)
B-122303 A/B	Bombas de óleo do separador de teste (173)

1932
PM

Verificar se as válvulas de sucção e descarga V-473, 474, 476, 477 estão abertas.

Verificar se as válvulas da linha dos trens de produção V-493 e 494 estão abertas.

Forçar abertura da XV-53360101 de sucção da bomba, colocando ar de instrumento no atuador. Ventar algum gás trapeado na linha de sucção, drenando pelas válvulas V-475 e 478. Fechar a XV-53360101, restabelecendo a normalidade no suprimento de ar comprimido.

Verificar se os trens de produção estão aptos a receber líquido das bombas de dreno fechado e se as válvulas SDV-I2230111 / 0211 e V-089 A/B estejam abertas. Selecione uma das bombas de dreno fechado pelo HS-53360105. As bombas estão agora prontas para rodar sob controle de nível.

PREPARO DAS BOMBAS DE ESTOCAGEM DE DRENO PARA PARTIDA

Com o nível de líquido acima do mínimo nos tanques de estocagem de dreno, proceder com as bombas, conforme a seguir:

Abrir as XV-65002 e 65004 com os comandos PB-65002 e 65004. Ventar algum gás trapeado nas linhas de sucção através das válvulas de dreno a montante das bombas. Fechar as XV-65002 e 65004.

As bombas estão agora prontas para partir sob controle manual, quando necessário.

GERAL

O sistema de dreno fechado está agora pronto para receber líquido do processo.

Ao se partir o sistema de produção de óleo, os seguintes equipamentos poderão partir para descarregar água oleosa para o vaso de dreno fechado.

Hidrociclones dos separadores e desidratadores

Desgastificador de água produzida

Vaso de condensado de gás produzido

Vaso de condensado de sucção do compressor booster

O líquido do Sump será transferido para o vaso de dreno fechado assim que o nível subir, alimentado pelos drenos do lançador de Pig's de exportação de óleo e da drenagem aberta.

Verificar se quando o nível subir dentro do vaso de dreno fechado, se a bomba selecionada partirá automaticamente sob controle de nível, descarregando para o trem de produção. Verificar também se a mesma irá parar quando o nível baixar.

Os tanques de estocagem de dreno não estarão em uso normalmente, sendo operado apenas quando ocorrer algum problema com as bombas do vaso de dreno fechado, trens de produção ou quando houver necessidade de drenagem de óleo dos separadores. Os mesmos são usados para estocar grandes volumes de óleo em emergência ou para manutenção dos equipamentos. O óleo retorna para os trens de produção quando normalizar o sistema, pela partida manual das bombas do tanque de estocagem de drenos, conforme descrito na seção "operação Manual", abaixo.

B) PARTIDA NORMAL

A partida normal do sistema de dreno fechado se dá após uma parada por ESD-2 ou parada parcial com trip local do sistema.

1933
10/10

A causa do trip deve ser corrigida e resetado o ESD.

O sistema é reiniciado conforme descrição na seção "Partida normal".

H) PREPARAÇÃO PARA MANUTENÇÃO

Os equipamentos que poderão ter manutenção enquanto o sistema estiver em operação, são: As bombas do vaso de dreno fechado e as bombas dos tanques de estocagem de dreno, que possuem stand by.

A bomba que sofrerá manutenção deverá ser retirada de operação, eletricamente isolada no CCM. As válvulas de sucção / descarga deverão estar travadas na posição fechada e os seus drenos abertos.

A descarga da bomba é despressurizada pelo vent do indicador de pressão (PI). Os spools de sucção e descarga devem ser removidos para possibilitar acesso a bomba.

A XV-53360102 do vaso de dreno fechado poderá também poderá ser removida para reparo, usando-se o by pass da mesma para continuidade operacional.

I) OPERAÇÃO NORMAL

FALHA DE CONTROLE

O nível do vaso de dreno fechado e do Sump podem ser mantidos manualmente, trocando o controle da bomba para o status local, partir e parar as bombas pelos HS locais e monitorado os níveis pelo indicador local.

Se as bombas de dreno fechado e a XV-53360102 apresentarem falhas de controle de nível no vaso de dreno fechado, o nível poderá ser mantido pelo by pass da XV-53360102 e monitorado pelo indicador local. A operação das bombas dos tanques de estocagem é manual. A exceção do nível alto do vaso de dreno fechado que descarrega o líquido via XV-53360102, toda a operação é manual. A líquido proveniente dos trens de produção podem ser direcionados para um dos tanques de estocagem de dreno, abrindo-se a XV-53360004.

OPERAÇÃO DAS BOMBAS DOS TANQUES DE ESTOCAGEM DE DRENO.

As bombas B-533604 A/B são partidas manualmente, quando necessário. O óleo é bombeado para os trens de produção para reprocessamento. O procedimento abaixo de operação da B-533604 A é típico para as duas bombas.

Checar se o trem de produção está alinhado para receber líquido do manifold de reciclo de drenos.

Fechar a V-534 e 535 na entrada de ambos os tanques.

Abrir a XV-53360004 da linha de reciclo dos drenos.

Abrir as válvulas de sucção / descarga, XV-65002 e 65001 através do PB-65002 e 65001.

Checar o status das válvulas na Bailey pelo ZLO-65002 e 65001.

Partir a B-533604 A pelo comando local.

Checar a operação da bomba pelo manômetro de descarga PI-53360017.

Monitorar o nível do tanque e quando o nível atingir o LSL, pare a bomba pelo comando local.

Fechar as válvulas de sucção / descarga, XV-65002 e 65001 através dos PB-65002 e 65001.

Fechar a XV-53360004 da linha de reciclo de drenos.

Abrir a V-534 de entrada do tanque "A".

É Cópia Fiel do Documento Original:

Se o líquido nos tanques de estocagem consistir de grandes volumes de água produzida, bombear diretamente para o caisson de produção para descarte no mar. Para esta operação a V-533 é aberta, com a XV-53360004 fechada. O líquido bombeado deve ser analisado constantemente para prevenir a transferência fora de especificação para o caisson.

1934

089

É CÓPIA DE UM DOCUMENTO ORIGINAL

EXCERPTADO DO DOCUMENTO
CNS 0012.01-00000000

1931
108

JUNTADA

Aos 16 de Julho de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos Processo de Félis Cárlos de Menezes
que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

213

COPIA DO ORIGINAL

COPIA DO ORIGINAL
COPIA DO ORIGINAL

HELIO GALVÃO DE MENEZES, por seu procurador infra firmado, conforme instrumento de mandato incluso (doc. 01), já qualificado nos autos da **Representação** em epígrafe, com fundamento no artigo 56 da Lei 2.180, de 1954, vem apresentar sua **D E F E S A**, o que faz nos seguintes termos:

DOS FATOS

1. Trata o presente processo sobre "duas explosões sucessivas... e posterior alagamento, seguido de naufrágio com perda total da Plataforma P-36 e morte de 11 pessoas... eventos estes ocorridos, inicialmente, aos 15 de março de 2001, cerca de 00:20 horas, na baía de Campos, Macaé, litoral deste Estado do Rio de Janeiro".
2. Em 26 de outubro de 2001, o Requerente foi apontado, através da presente representação, como um dos co-responsáveis pelo acidente, "pela execução da operação de flangeamento da rede de esgoto e do suspiro (vent) do TDE de BE, desde o mês fevereiro, *señal da operação* se das providências contingenciais necessárias. *com o documento original*
3. Conforme será demonstrado, merece ser declarada a exculpabilidade de Helio Galvão de Menezes sobre o sinistro em tela. Senão, vejamos.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

- 1) 4. Inicialmente, gostaríamos de ressaltar que tratam os presentes autos de caso atípico na história deste Egrégio Tribunal. De fato, poucos acidentes de navegação causaram tanta comoção quanto os lamentáveis incidentes que vitimaram onze pessoas na madrugada de 15 de março de 2001, culminando com o afundamento da Plataforma P-36.
- 2 5. O estado de incerteza instalado acerca no que se refere às condições de trabalho dos trabalhadores na Bacia de Campos, agravada com a perda de uma das principais plataformas marítimas brasileiras, refletiu-se em intensa mobilização de nossas instituições, refletindo a demanda social por respostas sobre as causas do acidente.
- 3 6. Assim sendo, a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, a Agência Nacional do Petróleo, a Diretoria de Portos e Costas e, principalmente, a própria PETROBRAS, constituíram comissões de investigação, na busca de informações que possibilitassem a mitigação do risco da atividade off-shore através da identificação das inúmeras possíveis causas do acidente.
- 4 7. Entretanto, como ressaltado no próprio Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (Página 5/30), "investigações em acidentes dessa natureza e porte ocorridos no exterior, nos quais houve a possibilidade do exame físico da instalação avariada, exigiram vários meses para a completa investigação de suas causas. São exemplos os acidentes de Main Pass Block 153 (Dez/98, Golfo do México, 3 meses), Eugene Island Block 108 (1998, Golfo do México, 6 meses) e Piper Alpha (Jul/88, Mar do Norte, 24 meses).
- 5 8. O Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (ponto de partida dos outros relatórios), sem a possibilidade de exame físico do local, foi proferido em menos de três meses, pelo que é razoável admitir que o mesmo não tenha esgotado

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

todas as possibilidades da dinâmica do acidente, ou, ainda, todas as causas contribuintes.

- 6
9. Neste cenário, podemos considerar como aceitável que meras presunções tenham sido elevadas à condição de fatos; pois, naquele momento, buscava-se afastar a hipótese de outros acidentes do mesmo porte.
- 7
10. Todavia, quando, sob a direção desta Corte Especializada, mais uma vez, nos debruçamos sobre os trágicos incidentes de março de 2001, estamos em busca da fixação das responsabilidades e a eventual sanção a ser aplicada, conforme artigo 74, "c" da Lei 2.180 de 1954, pelo que a abordagem deste feito merece distinguir-se das demais pela necessidade de estabelecer seus alicerces nos fatos – e não em presunções.
- 8
11. Assim, orientados por esta premissa chave, passamos a entrar no mérito das proposições oferecidas pela Procuradoria Especial da Marinha a este E. Tribunal.

DO FLANGEAMENTO DO SUSPIRO E DA REDE DE ESGOTO DO TANQUE DE DRENAGEM DE EMERGÊNCIA, MANTENDO A LINHA DE ADMISSÃO ISOLADA APENAS PELA VÁLVULA DE ADMISSÃO, SEM RAQUETEAMENTO.

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

12. O Representado HELIO GALVÃO DE MENEZES merece ser exculpado sobre o sinistro em tela, uma vez que a decisão de flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do que se convencionou chamar de Tanque de Drenagem de Emergência (TDE), mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão, sem raqueteamento, era tecnicamente compatível com os manuais técnicos e demais informações disponíveis aos operadores da P-36, tema sobre o qual passamos a discorrer.

13. Conforme nos esclarece o Documento ET-3010.38-5336-941-AMK-906 (**doc.IV**), que trata da filosofia do sistema de drenos, o processo de drenagem da Spirit of Columbus era composto por três sistemas distintos, desenhados de forma a fim de propiciar a segregação entre materiais perigosos e não perigosos. São eles o Sistema de Dreno Fechado (Closed Drain System), Sistema de Dreno Aberto para Materiais Perigosos (Harzadous Open Drains System) e o Sistema de Dreno Aberto para Materiais Não Perigosos (Non-Harzadous Open Drains System).
14. O Sistema de Dreno Fechado (Closed Drain System) tinha por função coletar condensados de processo durante a operação e, ainda, armazenar líquidos em situações de manutenção; para a sua composição, foi promovida a reutilização do Vaso de Dreno Fechado (Closed Drains Drum) V45002 da Spirit of Columbus (renumerado para V-533603).
15. Entretanto, as exigências operacionais do Sistema de Dreno Fechado requeriam maior capacidade do que a disponível no referido Vaso de Dreno Fechado; assim, para compor este sistema, foi cogitada a utilização dos Tanques de Armazenagem de Granéis (Bulk Storage Tanks) T-05001C/D (renumerados para V-533604A/B) como Tanques de Armazenamento de Drenos (Drains Storage Tanks) e, ainda, dos já citados Base Oil Tanks, como tanques de drenagem de manutenção (ou emergência, conforme denominado pela petição inicial).
16. A leitura do referido documento revela, ainda, que a reutilização dos Base Oil Tanks integrado ao Sistema de Dreno Fechado tinha como pressuposto maiores investigações relacionadas, dentre outras questões, a confirmação dos seus limites de pressão e a respectiva adequação para as funções do sistema de dreno fechado e, ainda, a existência de classificação de área perigosa; providências infelizmente não realizadas, como será demonstrado.

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

DA ANÁLISE PRELIMINAR DE PERIGOS – APP
E DA ANÁLISE DE OPERAÇÕES PERIGOSAS – HAZOP.

17. Todo projeto de qualquer sistema de produção de óleo e gás, durante a sua fase de concepção, requer análises de segurança do mesmo, inclusive em situações anormais, pelo que são realizados diversos estudos de avaliação de perigos, dentre os quais destacamos a *Análise Preliminar de Perigos – APP*, e a *Análise de Operações Perigosas*, denominada em inglês HAZOP (**hazardous operations**).
18. A *Análise Preliminar de Perigos* pode ser realizada consultando-se apenas os diagramas de processo, e ser independente de uma realização prévia de HAZOP. O propósito maior de uma APP é mapear os pontos críticos de uma instalação para realização aprofundada de HAZOP. Ocorre que a *Análise Preliminar de Perigos* não contemplou nenhum cenário de gás para o sistema de drenagem fechada.
19. O HAZOP analisa com maior profundidade cada sistema, estudando o comportamento dos mesmos quando sujeitos a condições anormais, como *sobrepresão*, vácuo, alta temperatura, nível e fluxo. Constitui requisito de aprovação do sistema, conforme os termos da norma API RP 14C (**doc.VIII-A**).
20. Em outras palavras, quando se faz o HAZOP, analisa-se, entre outros fatores, o tipo de fluido, (óleo, gás, água ou outros) que será contido no sistema, assim como o volume da descarga estimada em caso de falha de algum componente do sistema, para assim avaliar a possibilidade de geração de atmosfera explosiva.
21. Entretanto, verifica-se que o P&I DIAGRAM DRAIN STORAGE TANKS DE-3010.38-5336-944-AMK-398 (**doc.III**), onde descreve-se o sistema sinistrado, não foi objeto de estudo do HAZOP da P-36 (**doc.I**).
22. Ao não terem sido realizadas estas análises, permitiu-se que uma condição insegura permanecesse no projeto; qual seja, a possibilidade

ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva.

23. Logo, tem-se que esta condição insegura tal que poderia ter sido acionada a qualquer instante desde o início de produção da P-36, principalmente se levarmos em consideração que, já em julho de 1997, vislumbrava-se a circulação de consideráveis quantidades de gás nos **Base Oil Tanks**. Senão, vejamos.

DA CIRCULAÇÃO DE SIGNIFICATIVO VOLUME DE GÁS NOS **BASE OIL TANKS**

24. Voltando ao Documento ET-3010.38-5336-941-AMK-906 (doc.IV), que trata da filosofia do sistema de drenos, percebe-se que, já naquele momento, e independentemente de estudos posteriores, não existia qualquer dúvida sobre a necessidade de promover o escoamento dos gases armazenados tanto no Vaso de Dreno Fechado como dos Tanques de Armazenamento de Drenos através do Sistema de Queimador de Baixa Pressão(LP Flare System); *in verbis*:

ET-3010.38-5336-941-AMK-906, Sh1 No: 4/10 (Doc.IV).	
ORIGINAL	TRADUÇÃO LIVRE
"Flashed vapour from both the closed drains drum and the <u>drains storage vessel</u> will pass to the <u>LP flare system</u> ."	"Vapores de gás de ambos os vasos de drenagem fechada e dos <u>tanques de armazenamento de drenos</u> deverão descarregar para o <u>sistema de queimador de baixa pressão</u> ."

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

(Os destaques são nossos)

25. Neste particular, é imperioso esclarecer que são três os sistemas de ventilação de uma plataforma: Sistema de Vent Atmosférico, Sistema de Queimador de Baixa Pressão e Sistema de Queimador de Alta Pressão.

Logo, considerando que o sistema de vent Atmosferico da Plataforma (Platform Atmospheric Vent System) tinha sua capacidade máxima de vazão estimada em 50Mm³/d, ou seja, pelo menos 10 vezes inferior à capacidade máxima de vazão do Sistema de Queimador de Baixa Pressão — projetado em 500Mm³/d — é possível afirmar que, já em 1997, tinha-se como certa a presença de gás em volumes consideráveis nos vasos a serem utilizados como Tanques de Armazenamento de Drenos.

27. Ocorre que, conforme nos revela o P&I DIAGRAM DRAIN STORAGE TANKS DE-3010.38-5336-944-AMK-398, (doc.III), os Base Oil Tanks foram utilizados como Tanques de Armazenamento de Drenos¹ sem que, para tanto, tivesse seu sistema reestruturado para a presença de tais volumes de gás.

28. Conseqüentemente, não foi previsto para os Base Oil Tanks, dentre outros elementos, a conexão ao Sistema de Queimador de Baixa Pressão, premissa de seu funcionamento como Tanque de Armazenamento de Drenos (conforme já explicitado no item XX supra), mas sim ao Sistema de Vent Atmosférico da Plataforma, com capacidade de escoamento 10 vezes menor; ou, ainda, a conexão a uma segunda linha de vent, conforme preconizado a norma API RP 14C², em seu item A5.2.2,³ (doc.VIII-A) c/c ET-3010.38-1200-940-PPC-0014 da P-36 (doc.IX).

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

29. Apresentadas estas premissas, passamos, enfim, a proceder a análise do isolamento do tanque de armazenamento de drenos de boreste.

¹ Drains Storage Tanks

² Recommended Practice for Analysis, Design, Installation and Testing of Basic Surface Safety Systems for Offshore Production Platforms (Prática recomendada para Análise, Projeto, Instalação e Prova de Sistemas de Segurança de Superfície Básicos para Plataformas de Produção Offshore)

³ Pressure Safety Devices - Vent and PSV (Dispositivos de Segurança de Pressão - linha de alívio e válvula de segurança de pressão)

⁴ SANA 150000 - P-36. General Technical Specification (Especificação Técnica Geral). Item M 19-1.

30. Hoje, meses após a faina, de posse de plantas, manuais, relatórios, simulações computacionais e laudos periciais, talvez possamos identificar uma série de providências aptas a terem interrompido a seqüência de eventos que culminaram na primeira explosão e demais incidentes ora sob estudo.
31. Entretanto, cumpre esclarecer que o Representado deve ter seu comportamento julgado sob a perspectiva de operador do sistema, ou seja, do usuário de uma construção referendada por diversos profissionais capacitados e, ainda, duas sociedades classificadoras.
32. Nesta ordem de idéias, verifica-se não ser exigível das equipes de operação o questionamento do projeto da obra mas, tão somente, a busca da integração com os equipamentos, através dos respectivos manuais de instrução. Este raciocínio é intuitivo e inerente à natureza humana, podendo ser identificado em vários campos do conhecimento, incluído o próprio Direito.
33. De fato, como esclarecem os estudiosos do direito adjetivo, a palavra processo (pro + cedere) significa pender para a frente, ir adiante, caminhar, progredir; e desenvolve-se mediante o encadeamento de atos sucessivos e preclusivos, onde a prática de um ato, além de exigir a prática de outros, esgota a sua própria possibilidade de renovação.
34. Em outras palavras, tal como a coisa julgada gera presunção absoluta de certeza do direito, não sendo lícito ao juiz negar-lhe execução; finda a construção, está o operador autorizado a presumir que o elemento original segura, não lhe competindo criticar o projeto como um todo.
35. **Como consequência lógica desta perspectiva, tem-se que, ao analisar um sistema inserido em uma área tida como "não classificada" para a ocorrência de gás; bem como conectado ao Sistema de Vent Atmosférico da Plataforma; o operador esta autorizado a concluir que**

uma operação com vasos sujeitos a baixa pressão e, para esta hipótese, o isolamento mediante simples fechamento de válvulas é expressamente admitido, conforme ET-3010.38-1200- -AMK-928 Design Philosophy – Process Plant Isolation, item 4.5, Página 5 de 6 (doc.XIV-A).

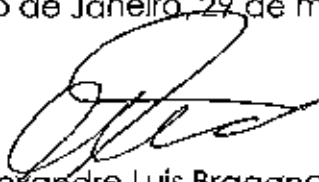
36. Agora, nenhuma responsabilidade pode ser atribuída ao Representado se, dada a falta de previsão de óleo com parcela significativa de gás (o chamado óleo vivo), os Base Oil Tanks foram contemplados com válvulas do tipo bloqueio simples (Single Block - SB), previstas apenas para a operação com fluidos não perigosos, nestes não incluídos os condensados de processo e águas oleosas, conforme norma ET-3010.38-1200- -AMK-928 Design Philosophy – Process Plant Isolation, item 2.1 (doc. XIV-A).
37. Em outras palavras, se a válvula V-535, responsável por controlar a admissão do sinistrado Tanque de Armazenamento de Drenos de boreste fosse do tipo bloqueio simples com sangria (Single Block and Bleed - SB&B), a mesma não estaria sujeita a sobrepressão indevida, (dada a existência de rota de alívio) e, dificilmente, teria permitido qualquer passagem de fluidos.
38. Por outro lado, parece ser incontroverso que o isolamento do Tanque de Armazenamento de Drenos de boreste do Sistema de Vent Atmosférico da Plataforma decorreu de força maior, provocado pelo fluxo imprevisto de água de chuva através desta rede de sucção, associado ao ruído da bomba para reparo.
39. Em suma, o Representado **HELIO GALVÃO DE MENEZES** merece ser exculpado, neste particular, uma vez que, em um cenário onde não se contemplava a presença de óleo vivo no sistema, o isolamento do Tanque de Armazenamento de Drenos de boreste foi executado de acordo com as normas técnicas, não sendo exigível do mesmo proceder crítica sobre o projeto ou os laudos das sociedades classificadoras.

...e, espera e contra o Representado HELIO GALVÃO DE MENEZES que este E. Tribunal rejeite, por unanimidade, a presente Representação, na forma da fundamentação supra, exculpando-se o Representado pela responsabilidade do acidente de navegação.

O Representado se reporta aos documentos anexados aos autos por Paulo Roberto Viana, para os fins de referência na presente petição (dentre as quais destacamos o laudo pericial encaminhado ao Ministério Público Federal, através de seu patrono – Dr. Nilo Batista), e requer a produção de todas as provas em direito admitidas, protestando pela juntada posterior de documentos, a oitiva de testemunhas e a prova pericial.

Termos em que pede deferimento.

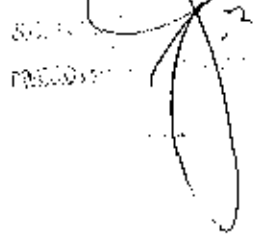
Rio de Janeiro, 29 de maio de 2002.



Alexandre Luis Bragança Penteado

OAB/RJ 88.979

É Cópia fiel do documento original:



Através do presente instrumento particular de mandato, HÉLIO GALVÃO DE MENEZES, brasileiro, casado, Profissão Técnico de Produção, cédula de identidade nº 08123851-79, SSP-BA, CIC 259078917-34, residente e domiciliado na Rua Lopes Trovão, nº 171, aptº 201, Icaraí, Niterói, Rio de Janeiro – RJ, nomeia e constitui seu procurador ALEXANDRE LUIS BRAGANÇA PENTEADO, brasileiro, casado, advogado inscrito na OAB/RJ sob o n.º 88.979, com escritório nesta cidade à Avenida Chile 52, sala 502, Centro, a quem confere poderes para o foro em geral e para todos os demais atos necessários ao fiel cumprimento do presente mandato, que tem por objetivo a defesa dos interesses do outorgante nos autos do Processo 19.489/01, em curso no Tribunal Marítimo, instaurado para apurar os incidentes que culminaram com o afundamento da Plataforma P-36 e a morte de 11 pessoas, aos 15 de março de 2001, no litoral deste Estado do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 23 de maio de 2002


HÉLIO GALVÃO DE MENEZES

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

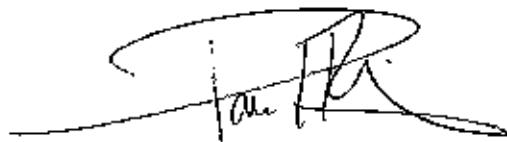

NOTARIAL
PROCURADOR

PROCURAÇÃO

1947
100

Através do presente instrumento particular de mandato, PAULO ROBERTO VIANA, brasileiro, casado, profissão Engenheiro Eletrônico, Cédula de Identidade nº 057981102 IFP, CIC 830370127-49, número de inscrição no CREA-RJ 86-1-01569-0, residente e domiciliado na Av. Ary Parreiras, 625, aptº 601, Niterói - RJ, nomeia e constitui seu procurador ALEXANDRE LUIS BRAGANÇA PENTEADO, brasileiro, casado, advogado inscrito na OAB/RJ sob o n.º 88.979, com escritório nesta cidade à Avenida Chile 52, sala 502, Centro, a quem confere poderes para o foro em geral e para todos os demais atos necessários ao fiel cumprimento do presente mandato, que tem por objetivo a defesa dos interesses do outorgante nos autos do Processo 19.489/01, em curso no Tribunal Marítimo, instaurado para apurar os incidentes que culminaram com o afundamento da Plataforma P-36 e a morte de 11 pessoas, aos 15 de março de 2001, no litoral deste Estado do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro, 23 de maio de 2002



PAULO ROBERTO VIANA

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

carimbo
março 2002



1948
R

Rio de Janeiro, 24 de Abril de 2002

Caro Doutor Nilo Batista,

Somente após a divulgação dos relatórios das comissões da PETROBRAS, da Marinha / ANP e da Capitania dos Portos, sobre o acidente com a P-36, nos foi dado acesso a documentação do projeto para podermos demonstrar que o ocorrido é consequência de uma condição pré-existente no projeto da Plataforma. Alertamos para o fato de que desde o início das investigações, afirmávamos que o cenário da presença de gás na perna da plataforma era o ponto crucial do acidente, visto que 10 companheiros integrantes da brigada, morreram devido à explosão de gás, sendo que o 11º companheiro veio a falecer uma semana após o acidente devido a queimaduras também causadas pela mesma explosão.

Também é indiscutível que após esta explosão não havia o que ser feito com os recursos existentes na plataforma, para salvá-la de seu afundamento. Observa-se que a alegada conjunção de fatores se refere ao fato da perda da unidade, não ao fato de que a explosão tenha sido uma conjunção rara de fatores. Esta condição pré-existente levaria a um cenário de gás em uma área não classificada, em qualquer época da vida útil da unidade, o qual poderia vir a ser detonado, sem, entretanto, resultar necessariamente na perda efetiva da embarcação.

A nosso ver, a explosão é o fator determinante de toda a análise e estranhamente pouco se falou sobre a mesma. A impressão passada ao público foi que o acidente ocorrido se deveu a uma operação indevida, potencializada pela falha mecânica de uma válvula. No entanto, podemos **provar com documentos de projeto, extraídos do mesmo conjunto de documentos utilizado pela Comissão de Sindicância da Petrobras**, que o ocorrido se deveu a **ERROS DE PROJETO**, trazidos à tona pela falha mecânica de uma válvula. Ou seja, o enfoque apresentado ao público está baseado nos efeitos, em vez de focar a CAUSA FUNDAMENTAL, a saber, o PROJETO ERRADO do sistema de drenagem.

Vale a pena mencionar, a título de ilustração, um evento similar ao ocorrido na P-36, se deu na plataforma PIPER-ALPHA, cujo relatório foi concluído somente após anos de investigação, e com resgate de partes da estrutura que foi avariada. A pergunta que se faz é: Um relatório emitido em três meses de investigação, sem provas físicas, pode ser sem sombra de dúvidas, recebido como inquestionável? Ressalta-se que a DNV deu seu aval apenas a metodologia usada, não às conclusões obtidas.

Uma premissa crucial na análise apresentada a seguir é que não compete às equipes de operação re-analisarem os projetos entregues pela ENGENHARIA. Foi necessário que nós da equipe de operação da P-36, fizéssemos esta análise, na certeza de que não houvera erro de operação, e que é necessário que a verdade do ocorrido na P-36 seja mostrada.

Normalmente, as equipes de operação recebem o projeto, certos de que todos os mecanismos de garantia de segurança operacional estão atendidos, mecanismos estes providos por outros departamentos dentro da Petrobras. Portanto, até a ocorrência do evento fatídico, nós da equipe de operação acreditávamos que o projeto era totalmente seguro. Esta certeza de segurança residia nos documentos de operação que tínhamos à bordo, como por exemplo, o fato de que, em nossos documentos, as colunas de popa

bombordo e boreste não eram áreas classificadas, ou seja, nunca haveria a presença de uma atmosfera explosiva no interior destas colunas, conforme citado por diversos operadores em seus depoimentos à comissão de sindicância da Petrobras. Esta certeza resultou na perda de onze companheiros, pois os onze, todos da equipe de combate a incêndio, se dirigiram à coluna de popa boreste prontos para combater um incêndio sem a presença de gás, visto que segundo o projeto NUNCA poderia haver uma mistura explosiva naquele lugar.

Após o acidente, e com o parecer distorcido da comissão de sindicância, nos vimos obrigados a estudar o projeto, cujos pontos de erros apresentamos a seguir.

Ausência de HAZOP do Sistema dos Tanques de Armazenamento de Drenos.

Todo projeto de qualquer sistema de produção de óleo e gás, durante a sua fase de concepção, requer análises de segurança do mesmo inclusive em situações anormais, ou seja, sempre são feitos diversos estudos de avaliação de perigos, dentro os quais mencionamos a Análise de Operações Perigosas, denominado em inglês HAZOP (HAZARDOUS OPERABILITY ANALYSIS) e a Análise Preliminar de Perigos - APP.

Apresentamos, nos anexos a esta carta, o **DOCUMENTO I** que contém o HAZOP (RL-3010.38-5400-947-AMK-903) da plataforma P-36, realizado pela projetista em julho de 1997 e o **DOCUMENTO II** que contém a Análise Preliminar de Perigos - APP - do Sistema de Drenagem da P-36, realizada pela Petrobras em agosto de 1998.

Esclarecemos que o HAZOP analisa o comportamento dos diversos sistemas quando sujeito a SOBREPRESSÃO, VÁCUO, ALTA TEMPERATURA, NÍVEL e FLUXO. Este estudo de HAZOP é requerimento da norma API RP 14J - *Recommended Practice for Design and Hazard Analysis for Offshore Production Facilities* (trad. Prática Recomendada para Projeto e Análise de Perigos para Plataformas de Produção em Alto Mar). Ao verificarmos o HAZOP da P-36, vemos que o sistema de drenagem, **DOCUMENTO III** - o P&I DIAGRAM DRAIN STORAGE TANKS DE-3010.38-5336-944-AMK-398 (trad. Diagrama de Processo e Instrumentação dos Tanques de Armazenamento de Drenos), não consta do escopo analisado pelo HAZOP.

Observamos também que na APP não foi contemplando nenhum cenário de gás para o sistema de drenagem fechada. A APP pode ser realizada consultando-se apenas os diagramas de processo, e ser independente de uma realização prévia de HAZOP. O propósito maior de uma APP é mapear os pontos críticos de uma instalação para realização aprofundada de HAZOP. É importante mencionar que a APP da P-36 não caracterizou o sistema de drenagem fechada como um ponto de preocupação operacional.

Este fato - ausência de estudo do P&I DIAGRAM DRAIN STORAGE TANKS (trad. Diagrama de Instrumentação e Processo dos Tanques de Armazenamento dos Drenos) DE-3010.38-5336-944-AMK-398 - no HAZOP, permitiu que um sistema fosse projetado e construído, a partir de um sistema já existente, sem que uma análise de conjunto fosse feita sobre os impactos, no projeto como um todo, de uma falha de componentes e/ou operação neste sistema.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:



Ao não ter sido feita esta análise, se permitiu que uma **CONDIÇÃO INSEGURA** permanecesse no projeto, **CONDIÇÃO INSEGURA** tal que poderia ter sido acionada a qualquer instante desde o início de produção da P-36.

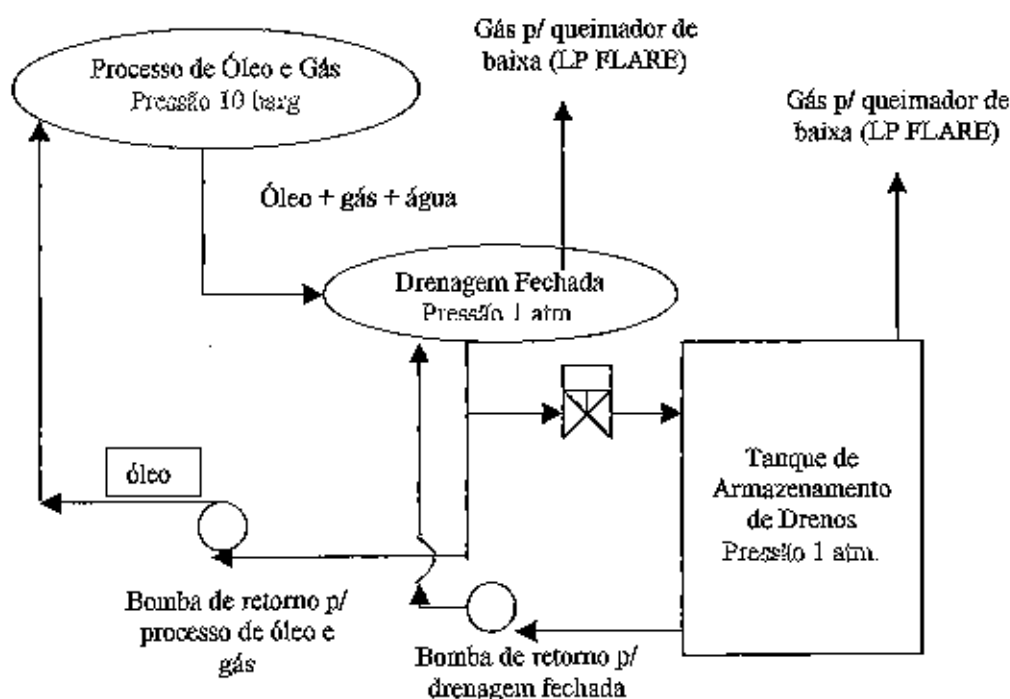
Essa **CONDIÇÃO INSEGURA** se traduz na possibilidade de poder ocorrer um vazamento de gás nas pernas de popa da plataforma com uma conseqüente explosão.

Quando se faz o HAZOP, analisa-se entre outros fatores, o tipo de fluido, (óleo, gás, água ou outros) que será contido no sistema, assim como o volume da descarga estimada em caso de falha de algum componente do sistema, para assim avaliar a possibilidade de geração de uma atmosfera explosiva.

Divergência entre o projeto concebido e o implementado

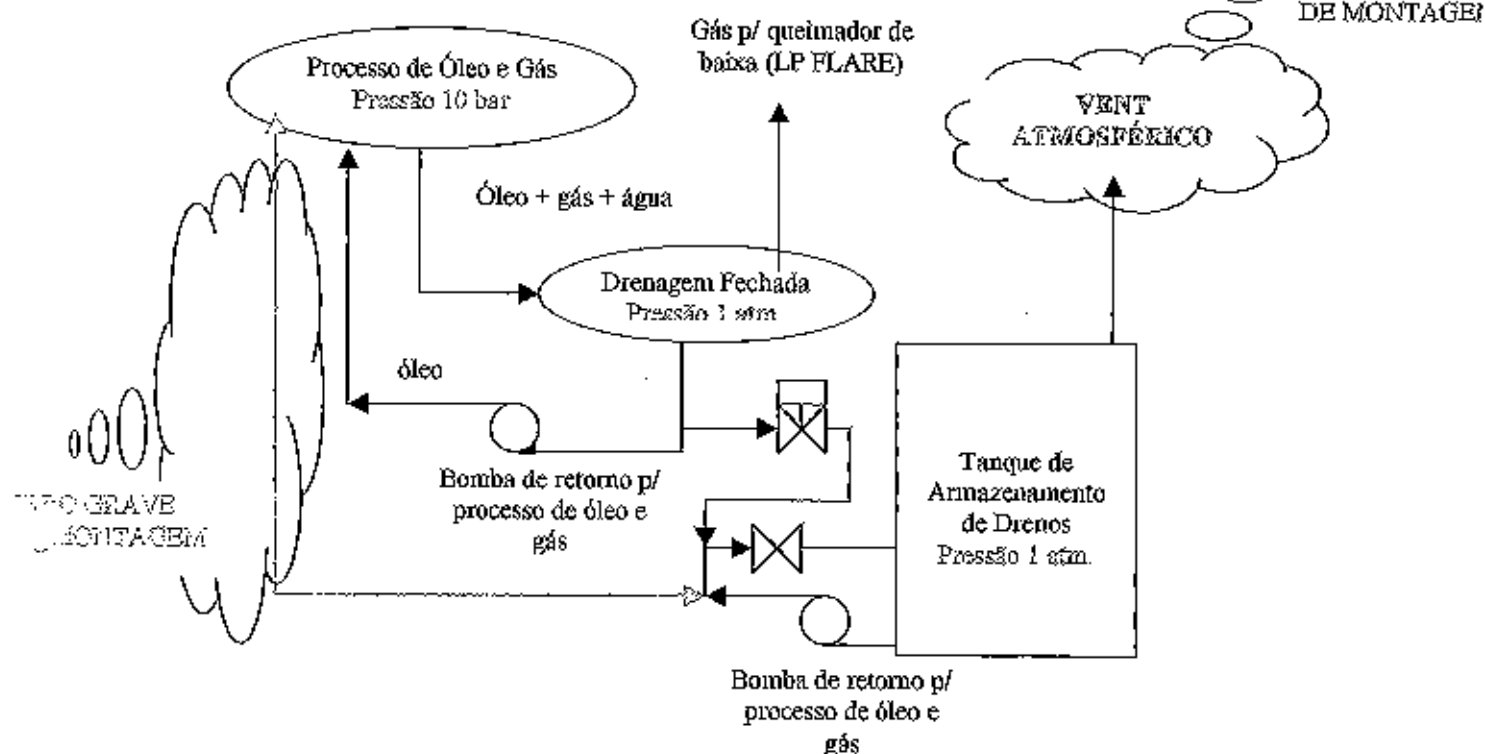
A título de esclarecimento, qualquer projeto de uma plataforma possui pelo menos duas grandes etapas, a primeira de concepção e detalhamento (*design phase*) e a segunda de construção efetiva do que foi concebido (*construction phase*). Observamos, no caso da P-36, o que foi efetivamente construído, neste sistema em particular, não obedeceu ao que foi concebido na fase de detalhamento. Vamos aos fatos que comprovam este erro gravíssimo.

1. Em forma esquemática, o que foi concebido é :



É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

2. Em forma esquemática, o que foi construído é:



3. Como pode ser visto no comentário de projeto, durante a fase conceitual, fax **E&P121/97** de 25/09/1997, **DOCUMENTO XXVI** em anexo, se lê "O *Drains Storage Vessel (V-533604 A/B)* ainda não está de todo definido (volume, localização, etc) e não faz parte do sistema de drenagem de processo normal, mas de uma opção de drenagem em condições de emergência. Seria algo como transferir um grande volume de óleo de uma área de risco para outra até que a situação encontre-se sob controle". Observa-se que nesta época, o propósito do tanque de armazenamento de drenos não está totalmente definido, o que veio a se realizar quando da conclusão do **DOCUMENTO IV**, em anexo, denominado **DESIGN PHILOSOPHY – DRAINS SYSTEM** (trad. Filosofia de Projeto – Sistema de Drenos) ET-3010.38-5336-941-AMK-906. Ou seja, o projeto concebido utilizaria o tanque de base oil a fim de permitir a estocagem de drenagem do maior vaso da planta de processo, servindo estes tanques, portanto, como uma salvaguarda para o vaso de drenagem fechada.
4. Na fase de concepção, os tanques das colunas, num total de dois, cujo **NOME CORRETO** dos mesmos é **TANQUE DE ARMAZENAMENTO DE DRENOS** ou **TAD's** ou **DRAINS STORAGE TANKS**, em inglês, foram **ERRADAMENTE** divulgados pela comissão de sindicância da PETROBRAS, como **TANQUES DE DRENAGEM DE EMERGÊNCIA** ou **TDE's**. É fato que estes tanques poderiam ser usados em casos de emergência na planta de processo, mas este não era o único propósito dos mesmos. Eles também podiam receber água oleosa, óleo morto do sistema de drenagem da plataforma, bem como óleo e gás oriundos da planta de processo. Ou seja, estes tanques tinham função contínua de operação e que devido à premissa de receber óleo da planta

de processo numa emergência ou numa eventual manobra de drenagem para manutenção, deveriam ser mantidos vazios.

- No **DOCUMENTO IV**, em anexo, denominado **DESIGN PHILOSOPHY – DRAINS SYSTEM** (trad. Filosofia de Projeto – Sistema de Drenos) ET-3010.38-5336-941-AMK-906, à folha 4 de 10 lê-se: “*Re-use of the base oil tanks requires further investigation to:*
 - i. *confirm existing hazardous area classification.*” (trad. A re-utilização do tanque de óleo base requer maiores investigações para: **CONFIRMAR** a existência de classificação da área).
- Também, no mesmo documento, logo abaixo deste trecho encontramos “*Flashed vapour from both the closed drains drum and the drains storage vessel will pass to the LP flare system*” (trad. “Vapores de gás de ambos os vasos de drenagem fechada e dos tanques de armazenamento de drenos deverão descarregar para o sistema de queimador de baixa pressão”), ou seja, o projeto pedia a interligação dos tanques ao queimador de baixa, pois vislumbrava a presença de gás em volumes consideráveis, reforçando a frase anterior de que se fossem re-utilizar os tanques, deveriam ter classificado a área. Observe no esquema apresentado anteriormente, que o TAD foi interligado efetivamente ao VENT ATMOSFÉRICO (ERRO GROSSEIRO DE MONTAGEM E ANÁLISE PELO PROJETO).
- Esta interligação equivocada compromete **TOTALMENTE** a segurança de toda a plataforma, tendo em vista que o sistema de queimador de baixa pressão (LP FLARE) é dimensionado para escoar 400 Mm3/dia de gás, conforme P36 – RONCADOR FIELD DEVELOPMENT – EQUIPMENT LIST (trad. P36 – Desenvolvimento do Campo de Roncador – Lista de Equipamentos) DOCUMENTO XXVII, em anexo. O sistema de vent atmosférico DOCUMENTO XXVIII, em anexo, é dimensionado para escoar um volume significativamente inferior. Esta diferença de vazão de gás imporia ao sistema de vent atmosférico uma grande sobrecarga a partir dos tanques de armazenamento de drenos, no caso de qualquer falha de um componente do sistema de drenagem fechada durante uma manobra operacional de drenagem dos TAD's. Este cenário levaria a uma sobre-pressurização total da rede de vent atmosférico, com possibilidade de ruptura de qualquer um dos tanques interligados neste sistema, e até passível de ocorrer um arraste de óleo para o abafador de chamas (localizado próximo aos queimadores) ocasionando uma *chuva dourada (golden rain)*, que consiste no derrame de óleo inflamado sobre a plataforma. Este evento é classificado como catastrófico e pode levar a uma explosão total e imediata da unidade.

5. Ao se construir, efetivamente, o sistema de ARMAZENAMENTO DE DRENAGEM (P&I DIAGRAM DRAIN STORAGE TANKS DE-3010.38-5336-944-AMK-398) o grupo de construção da projetista assumiu como premissa que o fluido a ser contido nos tanques das colunas de popa seria apenas água oleosa e/ou óleo morto, como pode ser visto no mesmo **DOCUMENTO IV**, em sua folha 4 de 10 no detalhe 1, onde lê-se: “*The use of the existing BASE OIL tanks located in the port/aft column is also being considered for maintenance drainage*” (trad. “O uso dos tanques de óleo base localizados nas colunas de bombordo/popa é também considerado para

1953
100

drenagem de manutenção”). Entenda-se por drenagem de manutenção aquela onde se descarrega óleo morto para o tanque. A título de elucidação os TANQUES de DRENAGEM nas colunas eram originalmente denominados BASE OIL TANKS. Portanto, os referidos tanques foram interligados ao sistema de vent atmosférico (que foi projetado para um volume mínimo de gás).

- Entende-se por óleo morto, aquele óleo do qual a parcela de gás livre foi retirada.

6. Esta divergência entre o projeto – que previa possibilidade de gás, e a construção – que não considerava esta hipótese de um afluxo de gás em volume considerável, implica em um gravíssimo erro, posto que o tanque de drenagem de emergência ficou efetivamente conectado ao sistema de vent atmosférico em vez de no sistema de queimador de baixa pressão (LP FLARE).
7. A projetista ao assumir como premissa a estocagem de óleo morto nos TAD's, projetou o sistema não adotando os cuidados requeridos caso pudesse ocorrer descarga de óleo vivo. Entenda-se por óleo vivo aquele que ainda tem sua parcela de gás livre associado. Se esse sistema tivesse sido incluído no HAZOP, teria sido observado o fato de que havia interligação dos TAD's com o processo de produção, via XV-53360004 e que permitia, SIM, o FLUXO de óleo vivo para aquele tanque em caso de falha de equipamento ou falha de operação. Para evitar que tal interligação pusesse em risco a integridade da Plataforma, a projetista deveria ter projetado e implementado medidas restritivas, alertando no manual de operação para os cuidados de não se poder drenar para o processo se o mesmo estivesse pressurizado, e também instalando dispositivos de segurança nos TAD's caso viesse a ocorrer fluxo reverso em qualquer circunstância, como por exemplo, instalando-se uma segunda linha de vent com uma válvula de segurança de pressão –PSV, conforme preconizado na norma *Recommended Practice for Analysis, Design, Installation, and Testing of Basic Surface Safety for Offshore Production Platforms* (trad. Prática Recomendada para Análise, Projeto, Instalação e Teste de Segurança Básica de Superfície para Plataformas de Produção em Alto Mar) API RP 14C, em seu item A5.2.2.1 *Pressure Safety Devices (Vent and PSV)*, (Dispositivos de Segurança de Pressão (linha de alívio e válvula de segurança de pressão) DOCUMENTO VIIIa em anexo, onde se lê: “... a second vent should be installed to protect the vessel in case the primary vent control device(s) fouls or otherwise obstruct flow...” (trad. ...uma linha de vent secundária deve ser instalada para proteger o vaso no caso em que dispositivo de controle do vent primário falhe ou haja obstrução de fluxo...). Também neste mesmo documento, no mesmo parágrafo descreve que este vent secundário só pode ser dispensado caso o vaso não possua NENHUMA fonte de pressão que possa alimentá-lo. Sabemos que existia uma linha direta do processo, como apresentado no esquema citado ao item 2 acima. Importante frisar que a especificação Petrobras para tal equipamento impõe à projetista os códigos de projeto a serem usados, apresenta os requerimentos para este tanque atender aos códigos API, os quais exigem a segunda linha de vent no caso do tanque poder receber pressão além da atmosférica, esta especificação Petrobras está contida no DOCUMENTO IX - General Technical Specification ET-3010.38-1200-940-PPC-001 (trad. Especificação Técnica Geral) da P-36, em

anexo, em seu capítulo M 19-1, onde podemos constatar o seguinte texto
"M19.1 - GENERAL

A drainage system shall be provided in accordance to IMO-MARPOL, rules, API rules and Class Society rules."

(trad. M19.1 - Geral

Um sistema de drenagem deverá ser fornecido de acordo com as regras da IMO-MARPOL, regras API e regras da Sociedade Classificadora).

8. No **DOCUMENTO IV**, em anexo, denominado DESIGN PHILOSOPHY - DRAINS SYSTEM (trad. Filosofia de Projeto - Sistema de Drenos) ET-3010.38-5336-941-AMK-906, à folha 8 de 10 vemos "*the base oil tank will provide more than adequate capacity, if used*" e à folha 10 vemos que no apêndice C está descrito que o Vaso de Drenagem Fechada e os Base Oil Tanks substituirão o Slop Vessel. Apresentamos, no **DOCUMENTO XVII** o esquema do referido Slop Vessel, conforme projeto original da Petrobras, desenho DRAINAGE DE-3010.38-5336-944-PPC-003, em que se observa na nota 9, que diz "*to be defined by detailing design in order to avoid overpressure of the equipment*" (trad. a ser definido pelo detalhamento do projeto de modo a evitar sobre-pressurização do equipamento). Este detalhe é **extremamente importante**, posto que no momento em que a projetista propõe e substitui um vaso solicitado pelo projeto da Petrobras por dois tanques já existente na P-36, a saber, os TAD's, no mínimo o que se espera é que o substituto desempenhe a mesma função do substituído, ou seja, que haja previsão de sobre-pressurização dos ditos tanques, o que requereria uma segunda linha de vent em cada um.
9. Ao investigarmos esta reutilização dos Base Oil Tanks, na nova função de Tanques de Armazenamento de Drenos, ou seja, como tanque para receber o excedente do Vaso de Drenagem Fechada, no **DOCUMENTO XXII** em anexo, desenho A51531 060 da Fincantieri, **DIAGRAM DIESEL OIL, BASE OIL, JP-5 & GAS TURBINE FUEL PIPING SYSTEM** (TRAD. Diagrama dos sistemas de óleo diesel, de óleo sujo, JP-5 e diesel da turbina a gás) observamos que o referido tanque não possuía nenhuma interligação com a linha de Vent Atmosférico. Isto comprova o fato de que a interligação com este vent atmosférico foi proposital, apesar do projeto conceitual pedir para interligar estes tanques (caso viessem a ser usados) no sistema do queimador de baixa (**LP FLARE**). Também ressaltamos que a bomba original deste sistema possuía uma pressão de descarga de 30 metros de coluna d'água (e foi substituída pela bomba com uma pressão de descarga de 190 metros de coluna d'água (para ser capaz de bombear diretamente para o processo).

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

CLASSIFICAÇÃO DE ÁREAS

1. Visto não existirem medidas que evitassem o alinhamento dos dois TAD's para o processo de produção da plataforma, automaticamente a premissa de **RECEBER APENAS ÓLEO MORTO é invalidada**. A **invalidação desta premissa tem consequências sérias e graves**, visto que muda todo o cenário do desenvolvimento do projeto. A primeira consequência está na mudança de **classificação de área**, deixando a coluna de ser área não classificada e

1955
102

passando a ser área classificada – Zona 2. Entende-se por Zona 2, aquela na qual pode haver mistura explosiva em caso de falha de equipamento, ruptura do tanque, etc., segundo a norma *Recommended Practice for Classification of Locations for Electrical Installations at Petroleum Facilities Classified as Class I, Division 1 and Division 2* (trad. Prática Recomendada para Classificação de Locais para Instalações Elétricas na Indústria do Petróleo Classificadas com Classe I, Divisão 1 e Divisão 2) - API RP 500, em seu item 6 CLASSIFICATION CRITERIA (trad. Critérios de Classificação), subitem 6.2.1.1 alínea b – **DOCUMENTO VIIIb em anexo**, onde está escrito: “b. Class I, Division 2 Locations – Locations (1) in which volatile flammable liquids or flammable gases are handled, processed or used, but in which the liquids, vapors or gases normally will be confined within closed containers or closed systems from which they can escape only in case of accidental rupture or breakdown of such containers or systems, or in case of abnormal operation of equipment; (2) in which ignitable concentrations of gases or vapors normally are prevented by positive ventilation, and that might become ignitable through failure or abnormal operation of the ventilating equipment...” (trad. b. Locais Classe I, Divisão 2 – Locais (1) nos quais líquidos inflamáveis ou gases inflamáveis são manuseados, processados ou usados, mas que estes líquidos, vapores ou gases normalmente estarão confinados dentro de containeres ou sistemas fechados dos quais poderão escapar somente em caso de **RUPTURA ACIDENTAL** ou **quebra** destes containeres ou sistemas, ou em caso de operação anormal de equipamentos; (2) nos quais concentrações ignitáveis de gases ou vapores normalmente são prevenidos pela presença de ventilação positiva, e que podem se tornar ignitáveis pela falha ou operação anormal dos equipamentos de ventilação...). Ou seja, o cenário de ruptura de um tanque é previsto nesta norma API, bem como a falha do sistema de ventilação. Portanto, toda a área onde se encontrava o tanque deveria ter sido classificado como Classe 1, Divisão 2, e necessariamente todos equipamentos elétricos desta área deveriam ser à prova de explosão, adequados para esta classificação. Cabe aqui deixar claro que o quesito ventilação de uma área, por si só não pode reclassificar uma área do status CLASSIFICADA para NÃO CLASSIFICADA, como descrito no item 6.3.1.2 desta mesma norma API 500, onde está escrito “Providing ventilation to allow the reclassification of an enclosed area from classified to unclassified is not allowed in enclosed areas containing devices handling hydrocarbons...” (trad. A provisão de ventilação para permitir a reclassificação de uma área confinada de classificada para não classificada não é permitido em áreas confinadas contendo dispositivos que manuseiem hidrocarbonetos...).

- a. Áreas não classificadas são aquelas que em nenhuma condição pode haver mistura explosiva.
2. Em sendo a coluna área classificada – Zona 2, os equipamentos elétricos existentes deveriam ser adequados a operar em Zona 2. A PROJETISTA não reviu as especificações dos equipamentos elétricos da coluna, pois assumiu que a coluna era área não classificada, apesar da mesma projetista alertar no **DOCUMENTO IV em anexo**, denominado DESIGN PHILOSOPHY – DRAINS SYSTEM (trad. Filosofia de Projeto – Sistema de Drenos) ET-3010.38-5336-941-AMK-906, em sua folha 4 de 10 no



detalhe 2, que a utilização dos tanques TAD's requeriam a confirmação da classificação da coluna como área classificada.

3. Como existia a **CONDIÇÃO INSEGURA** de se poder ter a presença de mistura explosiva em área não classificada, a saber, as colunas de popa bombordo e boreste, é claro que haveria uma explosão caso isto viesse a ocorrer, pelo simples fato dos equipamentos elétricos instalados naquelas colunas não serem adequados a operar em atmosfera explosiva. Ou seja, havia uma condição de projeto que permitia o que efetivamente ocorreu no caso de falha de equipamento.
4. Explicando melhor em que consiste **CLASSIFICAR ÁREAS**, esta é uma exigência de projeto que antecede o detalhamento das especificações dos equipamentos elétricos a serem usados para um determinado objetivo. Então, ao denominarmos uma área como **NÃO CLASSIFICADA**, isto significa que não há cenário possível onde se possa ter geração de uma atmosfera explosiva, ou que já se adotaram **TODOS** os mecanismos requeridos para se evitar esta possibilidade.
5. Portanto, se o TAD era, pelo grupo de construção do projeto, apenas para receber água oleosa e/ou óleo morto, justificando assim a determinação das áreas naquelas colunas de bombordo e boreste como sendo **não classificadas**, por que foi construída a linha que permite a interligação dos tanques com o processo de produção de óleo e gás, sem as proteções cabíveis para ingresso de gás àquelas colunas?
6. Sabemos que a especificação das bombas de esgotamento daqueles TAD's em 19 barg (pressão de descarga) era suficiente para vencer a pressão de operação do processo em torno de 10 barg, permitindo que a água oleosa e/ou óleo morto fosse esgotado para o processo **operando com gás**, bem como o manual de operação descrever a manobra de esgotamento como sendo para a planta de produção, conforme se vê no **DOCUMENTO Va** (versão em inglês) e **Vb** (versão em português) em anexo, em sua página 14-12, onde se lê: "*The oil is returned to the production Trains when normal production resumes by manually starting the drain storage pumps*" (trad. O óleo é retornado para os trens de produção quando a produção normal for re-estabelecida ligando-se manualmente as bombas dos tanques de armazenamento de drenagem). Também há referência ao mesmo assunto na página 14-16 sob o título Drain Storage Pumps Operation, onde se lê: "*The drain storage pumps B-533604 A/B are started manually when required. The oil is pumped to the production trains for reprocessing*" (trad. As bombas dos tanques de armazenamento de drenagem B-533604 A/B são ligadas manualmente quando requeridas. O óleo é bombeado diretamente aos trens de produção para re-processamento). Esta orientação de esgotamento direto para os trens de produção de óleo e gás aparece também no **DOCUMENTO XI, System Start-up Procedures System 31 – Closed Drain System (Including Tank Top Deck Sump V-533605)** (trad. Procedimentos de Partida do Sistema 31 – Sistema de Drenos Fechados (Incluindo o Tanque de Drenos no Nível do Tank Top V-533605)) ET-3010.38-1200-950-AMK-939, em seu item 3.1 onde se lê: *Drain Storage Vessel Pumps (B-533604 A/B) normally transfer from Drains Storage Tanks (V-533604 A/B) to the inlet of the Production Trains. Each pump (1 x 100%) is driven by a 63.0 kW with a design capacity of 60.0 m³/h at 19.0 bar DP*, (trad. As bombas do Vaso de armazenamento de drenagem B-533604 A/B normalmente transferem dos Tanques de

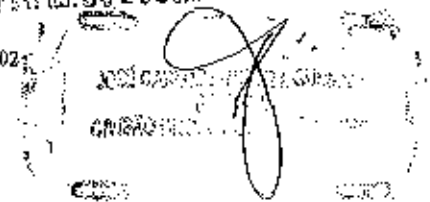


Armazenamento de Drenagem V-533604 A/B para a entrada dos Trens de Produção. Cada bomba (1 x 100%) é acionada por um motor de 63.0 kW a 19 bar de pressão diferencial DP).

7. Outra consequência da classificação de área ERRADA está na inadequação do TAD em si. Se houvesse previsão destes tanques virem a receber gás, os mesmos deveriam possuir uma segunda linha de vent, conforme preconiza a norma *Recommended Practice for Analysis, Design, Installation, and Testing of Basic Surface Safety for Offshore Production Platforms* (trad. Prática Recomendada para Análise, Projeto, Instalação e Teste de Segurança Básica de Superfície para Plataformas de Produção em Alto Mar) API RP 14C, em seu item A5.2.2.1 *Pressure Safety Devices (Vent and PSV)*, (Dispositivos de Segurança de Pressão (linha de alívio e válvula de segurança de pressão) **DOCUMENTO VIII** em anexo. Importante frisar que a especificação Petrobras para tal equipamento impõe à projetista os códigos de projeto a serem usados, apresenta os requerimentos para este tanque atender aos códigos API, os quais exigem a segunda linha de vent no caso do tanque poder receber pressão além da atmosférica, esta especificação Petrobras está contida no General Technical Specification (trad. Especificação Técnica Geral) ET-3010.38-1200-940-PPC-001 da P-36, **DOCUMENTO IX** em anexo, em seu capítulo M 19-1.

8. Sabemos que os tanques em si até receberam uma análise dos quesitos de segurança, mesmo essa análise sendo pontual sem a visão global do projeto (que teria sido obtido se o HAZOP tivesse contemplado o sistema onde estão os TAD's). Entretanto, observa-se que nesta análise pontual se requer a instalação de um dispositivo de segurança para evitar um transbordamento no caso das saídas dos tanques estarem obstruídas, **DOCUMENTO X** em anexo, *Safety Analysis Tables* (trad. Tabelas de análise de segurança) (API RP 14C) DE-3010.38-5400-947-AMK-600, Sheet 59. Estes dispositivos, denominados, *chaves de nível muito alto ou LSHH*, constam da folha de análise de segurança e NÃO CONSTAM do fluxograma do processo Process and Instrument Diagram P&ID DE-3010.38-5336-944-AMK-398, ou seja estes LSHH's deveriam ter sido incluídos no P&ID como uma proteção para FLUXO e não foram. Caso estas chaves tivessem sido incluídas, o desenrolar do cenário apresentado pela comissão poderia ter sido diferente, visto que o alegado ingresso de fluido no tanque de Boreste teria aumentado o nível no mesmo, acionando este dispositivo de segurança LSHH, vindo a parar todo o sistema de produção, ou pelo menos todos os ramais que abasteciam aqueles tanques. Por questões de clareza de entendimento a que se referem estas tabelas de segurança de equipamentos, inserimos também a análise do sistema constante do **DOCUMENTO X** em anexo, *Safety Analysis Tables* (API RP 14C) DE-3010.38-5400-947-AMK-600, Sheet 09, por onde os tanques se conectavam ao processo de óleo e gás, a saber, a montante dos trocadores de água/óleo, conforme DE-3010.38-1223-944-AMK-151 Process and Instrument Diagram. Também incluímos os P&ID DE-3010.38-1210-944-AMK-150, DE-3010.38-1210-944-AMK-152 e DE-3010.38-1210-944-AMK-153 para realçar o fato que os limites de bateria de cada sistema, com relação a segurança, começam em uma ESDV e terminam na seguinte, garantindo a limitação de possível impacto que em caso de emergência. Entenda-se por ESDV- Emergency Shut-Down Valve - Válvula de Segurança com requisitos mais rígidos de segurança.

CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL



9. Esta sequência de erros no projeto vem desde a etapa de detalhamento e construção do sistema de drenagem (ET-3010.38-5336-941-AMK-906) onde é explícito que caso se usasse o TAD, tanque que no projeto original da SPIRIT OF COLUMBUS (rebatizada com P-36) era denominado BASE OIL TANK, deveria ser confirmada a existência de classificação de área da coluna, bem como de sua interligação ao sistema de queimador de baixa pressão, conforme DOCUMENTO IV, denominado DESIGN PHILOSOPHY - DRAINS SYSTEM (trad. Filosofia de Projeto - Sistema de Drenos) ET-3010.38-5336-941-AMK-906 em anexo, em sua folha 4 de 10. No entanto, a coluna permaneceu como Área Não Classificada.
10. Podemos constatar que a área da coluna não foi classificada no DOCUMENTO XVIII HAZARDOUS AREA SCHEDULE (COMPLETE VESSEL) LI-3010.38-5400-947-AMK-603 (trad. Planilhas de Classificação de Áreas (Toda embarcação)), que afirma em seu corpo que todas as áreas foram classificadas de acordo com a norma API RP500, e que também apresenta o mapa de classificação de áreas UNIT P36, HAZARDOUS AREA CLASSIFICATION COLUMNS AND RISER PLATFORM EL. 28956 - EL31955 A.B.L (trad. Unidade P36, Classificação de Áreas Perigosas Colunas e Plataforma dos Risers Elevação 28956 - Elevação 31955 acima da linha d'água). Note que as colunas não possuem hachuras, as quais representam áreas classificadas como Classe I, Divisão 2.
11. O DOCUMENTO XXI - Documentação Complementar da Comissão de Sindicância do Acidente da P-36, em seu capítulo 10, folhas 10-1/3, 2/3 e 3/3 afirma que não há meios de relacionar a classificação de áreas adotadas pela projetista e aprovada pelo RINA e ABS como sendo uma das causas básicas do acidente. Tal afirmação carece de base, posto que os argumentos usados são improcedentes por todos os pontos listados acima, bem como de todos os documentos emitidos pela AMEC estabelecerem que foi usada a norma API RP500 no tocante a classificação das áreas da Unidade P-36. Há uma menção inclusive de que o modelo da Tabela de Áreas de Risco é o sugerido pelo IEC - mas não importa a forma de apresentação e sim o conteúdo apresentado. Este argumento não pode esconder o fato de que houve uma explosão de uma área devido ao erro de classificação da mesma. Observe até que a localização dos tanques está erradamente descrito neste documento, ou seja, a projetista assumiu que os tanques estavam na extensão de popa (que efetivamente era uma área classificada e também considerada confinada), e portanto instalados em área adequada. Este erro pode ter custado a vida de onze companheiros.
12. É imprescindível apresentar o comentário interno Petrobras, emitido durante o projeto, DOCUMENTO XII - COMMENTS ON PROJECT DOCUMENTS COM-P36 P010/98, datado de 11/02/98, onde se explica à projetista sobre a não aceitação da ocorrência de gás nas linhas de dreno, o que consiste em violação dos requerimentos de segurança. Neste mesmo comentário se informa que a XV 53360102, constante do DOCUMENTO XIII - DE-3010.38-5336-944-AMK-392 CLOSED DRAINS DRUM (trad. vaso de drenagem fechada), era requerida para garantir a drenagem do maior vaso da planta de processo de óleo e gás em caso de emergência, sendo que esta XV 53360102 seria apenas comandada remotamente. Este comentário, emitido ainda na fase de concepção de projeto implica em que a drenagem do maior vaso de processo deveria ser feita através do vaso de drenagem

1959
54

fechada, este com trabalho em pressão atmosférica e com ligação ao queimador de baixa (*LP FLARE*). Se tal comentário tivesse sido observado e aceito, a linha onde se encontra a XV-53360004 não estaria comunicando o processo diretamente ao TAD e sim comunicando o processo à linha de entrada do vaso de drenagem fechada, evitando-se o mencionado fluxo do processo de óleo e gás diretamente para os TAD's.

13. Com relação a adequação dos tanques TADs existente segundo a filosofia do projeto global do processo de óleo e gás, nota-se que não foi seguida a recomendação constante do documento, **DOCUMENTO XI** *Design Philosophy – Process Plant Isolation ET-3010.38-1200- -AMK-928* (trad. Filosofia de Projeto – Isolamento da Planta de Processo), no qual se exige que todos os processos que operassem com baixa pressão (pressão inferior a 150 libras) tivessem bloqueio simples com sangria – em inglês denominado **SINGLE BLOCK & BLEED**. A existência deste tipo de isolamento de processo garantiria que não houvesse sobrepressurização do tanque, estando este fora de operação.
14. No **DOCUMENTO XIVb**, N-2111 – Segurança na Limpeza, Inspeção e Reparo de Tanque de Armazenamento observamos que só há exigência de raqueteamento de todas as linhas de entrada e saída do tanque se o mesmo for isolado para reparos de manutenção do dito tanque. No caso da P36, o tanque de boreste estava sendo isolado do processo devido ao ingresso de fluidos pela sua linha de vent, proveniente do sistema de drenagem aberta, mas não com o propósito de realizar manutenção no tanque. No caso de isolamento do tanque para questões de processo bastaria o fechamento da válvula de admissão do mesmo, que era sabido ser uma Válvula de Estanqueidade Total – VET. Ainda neste quesito vale lembrar que até o evento catastrófico, a operação aceitava que o tanque TAD's só receberiam água e óleo morto, portanto, não haveria riscos de estufar um tanque (que requereria um grande volume de gás e implicaria na classificação da área – que não existia, etc...). Ou seja, o único risco que a operação corria ao manter um tanque dito atmosférico pelo projeto, sem possibilidades de receber gás, seria de romper o tanque hidraulicamente – **SEM ESTUFAMENTO** (o que não causaria a ruptura das linhas anexas aos tanques e nem tampouco uma nuvem de gás na coluna, etc...). Esta ruptura hidráulica seria o equivalente a trincar uma caixa d'água por excesso de fluido.

INGRESSO DE FLUIDOS PELA LINHA DE VENT DO TAD

1. Outro fato relevante a análise do acidente é o ingresso de fluidos (água, óleo e condensado) pela linha de vent dos TAD's, oriundo do sistema de drenagem aberta, conforme **DOCUMENTO XV P&I DIAGRAM HAZARDOUS OPEN DRAINS DRUM** (trad. Vaso de drenagem aberta de áreas perigosas), DE-3010.38-5336-944-AMK-394, onde se observou durante o período de um ano de operação da P-36 que havia transbordamento do vaso V-45001 por sua linha de vent atmosférico, em virtude de subdimensionamento das bombas B-45002 A/B deste vaso, quando da ocorrência de chuva e ou dilúvio nas áreas de processo de óleo e gás.

ROTINA DE OPERAÇÃO

1. Tendo apresentado todos os pontos acima e qualificado sem sombras de dúvida que o que ocorreu na P-36 se deveu a falhas graves de projeto, passemos agora a explanar as ações da equipe de operação, demonstrando que a esta equipe não pode ser imputado o ônus do acidente.
- Outra inverdade divulgada pela comissão de sindicância da Petrobrás, diz respeito a uma operação não rotineira de drenagem do tanque de armazenamento de drenos – TAD.
 - Visto que tais tanques ficam normalmente operando, existia uma parte no manual de operação em inglês - **DOCUMENTO Va em anexo** e a traduzida pela equipe de operação do referido manual - **DOCUMENTO Vb em anexo**, explicando como drená-lo, **CONSTITUINDO**, portanto, rotina operacional o seu esgotamento. Entenda-se por rotina operacional as manobras constantes do manual de operação. A comissão apresenta esta manobra como sendo de competência do supervisor e/ou coordenador. O fato é que é competência do SUPERVISOR e/ou COORDENADOR a decisão de **DRENAR PARA** o tanque TAD no caso de emergência. A operação de **DRENAR DO** tanque TAD em condições normais de operação é de competência do operador e/ou supervisor quando o volume nestes TAD's chegasse a 30 % do seu volume total - **DOCUMENTO VII em anexo**, portanto não necessitando de autorização prévia do coordenador da plataforma.
 - Ainda neste **DOCUMENTO VII**, na folha de passagem de serviço dos operadores datado de 25/11/00, observamos que há menção de manobra de drenagem dos referidos tanques para o processo (lê-se *Reiniciado o bombeio às 17:50 h para header "A" - onde header "A" significa o trem de produção "A"*), e que esta manobra foi realizada pela mesma equipe que estava a bordo no dia 14 de março de 2001. Ainda mais, esta mesma equipe também fizera outra drenagem do mesmo sistema no dia 31/01/01, portanto, é de estranhar que esta equipe não soubesse como seguir um procedimento detalhado no manual de operação.
 - Conforme relatado em carta anterior datada de 20 de agosto de 2001, entregue à Petrobras, reiteramos que a operação de drenagem do Tanque era rotineira, conforme DOCUMENTOS Va, Vb e VII anexos (também foram apresentado anteriormente). Outrossim, o acompanhamento desta rotina operacional, bem como de qualquer rotina operacional é de competência e responsabilidade exclusiva do SUPERVISOR DE PRODUÇÃO – SUPROD (ver DOCUMENTOS XIX e XX, anexos, que comprovam esta atribuição). Neste mesmo documento é apresentada também as atribuições de um COORDENADOR DE PLATAFORMA – COPLAT, como estabelecida nas unidades de produção P40 e P-31.
 - Informamos que não existia a tão propagada senha de COPLAT. Existiam apenas as senhas de operador de produção e de supervisor de produção / facilidades – como pode ser comprovado por consulta aos técnicos que faziam a manutenção do sistema de automação, a

1951
RUBRICA

saber José Carlos da Silva Junior e Arthur Hecht. As demais senhas existentes eram de manutenção do sistema de automação. Elas tinham o propósito único de garantir que qualquer manobra operacional fosse feita apenas após autorização do Operador de Produção da Sala de Controle ou de seu Supervisor imediato – SUPROD. Lembramos que com respeito a operações relativas ao Tanque de Armazenagem de Drenos (apelidado de TDE) a única participação do COPLAT se daria em casos de emergência, e mesmo assim apenas se fosse necessário drenar a planta de processo para o referido tanque. *A manobra operacional executada naquela noite, pelos operadores de produção, foi de drenar do tanque para a planta de processo, e não drenar a planta de processo para o tanque em questão (o que requereria neste caso o comando do COPLAT, e execução pelo SUPROD e sua equipe).* Se o cenário fosse de emergência operacional, que não é o que efetivamente ocorreu, o COPLAT daria a ordem para que o SUPROD executasse a manobra operacional para esvaziar os vasos de processo para o tanque. **ESTA ORDEM NÃO FOI DADA**, como verificamos em diversos depoimentos. Reforçamos o ponto que o cenário apresentado na denúncia é equivocado, posto que a plataforma não estava em emergência quando a equipe de produção decidiu drenar do TANQUE para a Planta de Processo. E não estando a plataforma em emergência, não existe a possibilidade do COPLAT vir a dar a ordem anteriormente mencionada. Neste cenário de normalidade operacional, a responsabilidade é total e exclusiva do SUPROD e sua equipe. Mais uma vez, **frisamos que a manobra era rotina operacional e de ação por parte dos operadores de produção e de seu supervisor imediato – SUPROD.**

- f. Não compete ao COPLAT operar a planta de processo, como pode ser comprovado pelos demais COPLATs da P-36, ou mesmo pelos COPLATs das demais plataformas da Bacia de Campos. Isto é atribuição de SUPRODs.
- g. O Manual de Operação também diz que em caso de óleo, este deveria ser alinhado para o processo. O Tanque continha água e óleo, como visto em diversos depoimentos. Além deste fato, o alinhamento para o caisson de produção não seria uma opção, visto este caisson estar fora de operação (a colocação e retirada de equipamentos de operação é de responsabilidade do SUPROD).
- h. Com relação a alegação pelo promotor de que houve inversão da sequência durante a manobra de drenagem do tanque pela operação, o que permitiria o retorno de óleo e gás do processo para os tanques, tal fato não procede, posto que foi seguido o que é exigido no manual de operação do sistema de drenagem, ver DOCUMENTO Va e Vb. Também, no DOCUMENTO VI, *INSTALLATION, OPERATION & MAINTENANCE MANUALS* (trad. manuais de instalação, operação e manutenção) da bomba de esgotamento dos TAD's, no item 6.2 há uma recomendação expressa de abrir as válvulas de sucção e descarga desta bomba antes de acioná-la. Esta recomendação se deve ao fato deste equipamento ser uma bomba de deslocamento positivo, e portanto capaz de ser danificada se operar com descarga bloqueada.

- 1963
p. 29
- i. Na questão da válvula que falhou, não havia meios de se detectar esta falha antes da solicitação à mesma. A Engenharia da PETROBRAS entregou-a como operacional e não havia sinais anteriores ao acidente que indicassem que a mesma estava com defeito.
 - j. No tocante a afirmativa dada pela comissão de que a XV-53360004, que alinhava o processo aos tanques, ficou aberta por 54 minutos enquanto se tentava resolver o problema da bomba de deslocamento positivo – tal informação não encontra suporte nos depoimentos prestados pelos operadores Maciel e Evanildo, os quais afirmam que tal XV só foi alinhada após se conseguir sucesso na operação da bomba. Este fato coloca em cheque o parecer da comissão, a qual fez uma conta de chegar para afirmar que a válvula manual de admissão de fluidos ao tanque de boreste deu 20% de passagem. Não podemos descartar a hipótese de uma ruptura súbita e instantânea desta válvula manual, o que permitiria a pressurização do tanque num tempo muito inferior ao alegado pela comissão. Não sabemos os motivos que levaram a comissão a descartar a hipótese da ruptura total e apenas considerar esta abertura parcial de 20% da referida válvula VET (válvula de estanqueidade total). Lembramos que há registros de que a vazão de processo aumentou quando desta manobra, o que implica no fato de que efetivamente a bomba estava enviando fluido ao processo. Na hipótese da comissão não poderia haver tal aumento, visto que a bomba do tanque de bombordo (pressão de 19 barg) estaria preferencialmente alimentando o tanque de boreste em conjunto com a alimentação vinda do processo (pressão de 10 barg).
 - k. Quanto aos detectores de gás, a determinação de número, local e tipo de detector é feita na fase de projeto e construção. Quando a Plataforma é entregue à equipe de operação, esta deve garantir que o que foi projetado e instalado esteja disponível e operacional. A afirmativa de que o COPLAT deveria ter instalado detectores de gás na coluna não procede, visto que a área foi determinada pelo projeto como sendo **ÁREA NÃO CLASSIFICADA**, a saber, uma área na qual em **NENHUMA** hipótese poderia haver gás. Ou seja, segundo o projeto não haveria qualquer chance de ter gás em nenhuma das colunas.
 - l. Apresentamos os ADENDOS I, II e III com as teses de defesa pessoais dos denunciados para maior clareza de detalhes.

É Cópia Fiel do Documento Original

JOSÉ CARLOS...
DEPARTAMENTO DE...
BRASÍLIA, 1963

MANOBRAS DE LASTRO

- 1. Na análise do acidente com a P-36, foram levantadas hipóteses de possíveis erros de manobras de lastro. Vale aqui esclarecer que não há discussão sobre o que poderia ter sido feito após a segunda explosão, visto que a mesma impediu o acesso à perna avariada, bem como à análise do que estava ocorrendo nesta. Também é fato que esta explosão causou a perda do sistema de controle de lastro e do sistema de controle de facilidades de produção

1963
m

- segundo evento, a
- 100
- 101
- 102
- 103
- 104
- 105
- 106
- 107
- 108
- 109
- 110
- 111
- 112
- 113
- 114
- 115
- 116
- 117
- 118
- 119
- 120
- 121
- 122
- 123
- 124
- 125
- 126
- 127
- 128
- 129
- 130
- 131
- 132
- 133
- 134
- 135
- 136
- 137
- 138
- 139
- 140
- 141
- 142
- 143
- 144
- 145
- 146
- 147
- 148
- 149
- 150
- 151
- 152
- 153
- 154
- 155
- 156
- 157
- 158
- 159
- 160
- 161
- 162
- 163
- 164
- 165
- 166
- 167
- 168
- 169
- 170
- 171
- 172
- 173
- 174
- 175
- 176
- 177
- 178
- 179
- 180
- 181
- 182
- 183
- 184
- 185
- 186
- 187
- 188
- 189
- 190
- 191
- 192
- 193
- 194
- 195
- 196
- 197
- 198
- 199
- 200
- 201
- 202
- 203
- 204
- 205
- 206
- 207
- 208
- 209
- 210
- 211
- 212
- 213
- 214
- 215
- 216
- 217
- 218
- 219
- 220
- 221
- 222
- 223
- 224
- 225
- 226
- 227
- 228
- 229
- 230
- 231
- 232
- 233
- 234
- 235
- 236
- 237
- 238
- 239
- 240
- 241
- 242
- 243
- 244
- 245
- 246
- 247
- 248
- 249
- 250
- 251
- 252
- 253
- 254
- 255
- 256
- 257
- 258
- 259
- 260
- 261
- 262
- 263
- 264
- 265
- 266
- 267
- 268
- 269
- 270
- 271
- 272
- 273
- 274
- 275
- 276
- 277
- 278
- 279
- 280
- 281
- 282
- 283
- 284
- 285
- 286
- 287
- 288
- 289
- 290
- 291
- 292
- 293
- 294
- 295
- 296
- 297
- 298
- 299
- 300
- 301
- 302
- 303
- 304
- 305
- 306
- 307
- 308
- 309
- 310
- 311
- 312
- 313
- 314
- 315
- 316
- 317
- 318
- 319
- 320
- 321
- 322
- 323
- 324
- 325
- 326
- 327
- 328
- 329
- 330
- 331
- 332
- 333
- 334
- 335
- 336
- 337
- 338
- 339
- 340
- 341
- 342
- 343
- 344
- 345
- 346
- 347
- 348
- 349
- 350
- 351
- 352
- 353
- 354
- 355
- 356
- 357
- 358
- 359
- 360
- 361
- 362
- 363
- 364
- 365
- 366
- 367
- 368
- 369
- 370
- 371
- 372
- 373
- 374
- 375
- 376
- 377
- 378
- 379
- 380
- 381
- 382
- 383
- 384
- 385
- 386
- 387
- 388
- 389
- 390
- 391
- 392
- 393
- 394
- 395
- 396
- 397
- 398
- 399
- 400
- 401
- 402
- 403
- 404
- 405
- 406
- 407
- 408
- 409
- 410
- 411
- 412
- 413
- 414
- 415
- 416
- 417
- 418
- 419
- 420
- 421
- 422
- 423
- 424
- 425
- 426
- 427
- 428
- 429
- 430
- 431
- 432
- 433
- 434
- 435
- 436
- 437
- 438
- 439
- 440
- 441
- 442
- 443
- 444
- 445
- 446
- 447
- 448
- 449
- 450
- 451
- 452
- 453
- 454
- 455
- 456
- 457
- 458
- 459
- 460
- 461
- 462
- 463
- 464
- 465
- 466
- 467
- 468
- 469
- 470
- 471
- 472
- 473
- 474
- 475
- 476
- 477
- 478
- 479
- 480
- 481
- 482
- 483
- 484
- 485
- 486
- 487
- 488
- 489
- 490
- 491
- 492
- 493
- 494
- 495
- 496
- 497
- 498
- 499
- 500
- 501
- 502
- 503
- 504
- 505
- 506
- 507
- 508
- 509
- 510
- 511
- 512
- 513
- 514
- 515
- 516
- 517
- 518
- 519
- 520
- 521
- 522
- 523
- 524
- 525
- 526
- 527
- 528
- 529
- 530
- 531
- 532
- 533
- 534
- 535
- 536
- 537
- 538
- 539
- 540
- 541
- 542
- 543
- 544
- 545
- 546
- 547
- 548
- 549
- 550
- 551
- 552
- 553
- 554
- 555
- 556
- 557
- 558
- 559
- 560
- 561
- 562
- 563
- 564
- 565
- 566
- 567
- 568
- 569
- 570
- 571
- 572
- 573
- 574
- 575
- 576
- 577
- 578
- 579
- 580
- 581
- 582
- 583
- 584
- 585
- 586
- 587
- 588
- 589
- 590
- 591
- 592
- 593
- 594
- 595
- 596
- 597
- 598
- 599
- 600
- 601
- 602
- 603
- 604
- 605
- 606
- 607
- 608
- 609
- 610</

ADENDO I

Eu, Paulo Roberto Viana, engenheiro eletrônico, identidade 05798110-2 IEP-RJ, CPF 830370127-49, apresento, como resposta à denúncia feita contra mim em 27 de fevereiro de 2002, os seguintes argumentos:

- Conforme relatado em carta anterior datada de 20 de agosto de 2001, reitero que a operação de drenagem do Tanque era rotineira, conforme documentos anexos (também fora apresentado anteriormente). Outrossim, o acompanhamento desta rotina operacional, bem como de qualquer rotina operacional é de competência e responsabilidade exclusiva do SUPERVISOR DE PRODUÇÃO – SUPROD (ver documentos anexos que comprovam esta atribuição). Neste mesmo documento é apresentada também as atribuições de um COORDENADOR DE PLATAFORMA – COPLAT, que era a minha função na P-36.
- Informo que não existia a tão propagada senha de COPLAT. Existiam apenas as senhas de operador de produção e de supervisor de produção / facilidades – como pode ser comprovado por consulta aos técnicos que faziam a manutenção do sistema de automação, a saber José Carlos da Silva Junior e Arthur Hecht. As demais senhas existentes eram de manutenção do sistema de automação. Eu posso afirmar isto por ter sido o engenheiro responsável pela área de automação durante o projeto e construção da plataforma P-36. Eu sabia as senhas por este motivo, mesmo não sendo o usuário das mesmas. Elas tinham o propósito único de garantir que qualquer manobra operacional fosse feita apenas após autorização do Operador de Produção da Sala de Controle ou de seu Supervisor imediato – SUPROD. Os demais COPLATs não conheciam nenhuma das senhas. Reitero que eu as conhecia, bem como as demais senhas de manutenção, mesmo não cabendo a mim operar a planta de processo a partir da sala de controle. Lembro que com respeito a operações relativas ao Tanque de Armazenagem de Drenos (apelidado de TDE) a única participação do COPLAT se daria em casos de emergência, e mesmo assim apenas se fosse necessário drenar a planta de processo para o referido tanque. *A manobra operacional executada naquela noite, pelos operadores de produção, foi de drenar do tanque para a planta de processo, e não drenar a planta de processo para o tanque em questão (o que requereria neste caso o comando do COPLAT, e execução pelo SUPROD e sua equipe).* Se o cenário fosse de emergência operacional, que não é o que efetivamente ocorreu, o COPLAT daria a ordem para que o SUPROD executasse a manobra operacional para esvaziar os vasos de processo para o tanque. **ESTA ORDEM NÃO FOI DADA**, como frisei em diversos dos meus depoimentos. Reforço o ponto que o cenário apresentado na denúncia é equivocado, posto que a plataforma não estava em emergência quando a equipe de produção decidiu drenar do TANQUE para a Planta de Processo. E não estando a plataforma em emergência, não existe a possibilidade do COPLAT vir a dar a ordem anteriormente mencionada. Neste cenário de normalidade operacional, a responsabilidade é total e exclusiva do SUPROD e sua equipe. Mais uma vez, friso que a manobra era rotina operacional e de ação por parte dos operadores de produção e de seu supervisor imediato – SUPROD.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

28/5/2002

JOÃO CARLOS FERREIRA DE SOUZA
UNIDADE DE PRODUÇÃO

Anexos:

- o DOCUMENTO I - HAZOP REPORT RL-3010.38-5400-947-AMK-903
- o DOCUMENTO II - ANÁLISE PRELIMINAR DE PERIGOS DA P-36
- o DOCUMENTO III - DRAINS STORAGE TANKS P&ID 3010.38-5336-944-AMK-398
- o DOCUMENTO IV - DESIGN PHILOSOPHY DRAINS SYSTEM - ET-3010.38-5336-941-AMK-906
- o DOCUMENTO Va - OPERATING MANUAL - ET-3010.38-1220-941-AMK-924
- o DOCUMENTO Vb - MANUAL DE OPERAÇÃO DO SISTEMA DE DRENAGEM FECHADA
- o DOCUMENTO VI - FOLHA DE DADOS DA BOMBA B-533604A/B
- o DOCUMENTO VII - REGISTROS DE PASSAGEM DE SERVIÇO DA OPERAÇÃO
- o DOCUMENTO VIIa - NORMA API RP-14C
- o DOCUMENTO VIIb - NORMA API-RP500
- o DOCUMENTO IX - GENERAL TECHNICAL SPECIFICATION ET-3010.38-1200-940-PPC-001
- o DOCUMENTO X - SAFETY ANALYSIS TABLES - DE-3010.38-5400-947-AMK-600
- o DOCUMENTO XI - SYSTEM START-UP PROCEDURES - ET-3010.38-1200-950-AMK-939
- o DOCUMENTO XII - COMMENTS ON PROJECT DOCUMENTS
- o DOCUMENTO XIII - CLOSED DRAINS DRUM - P&ID 3010.38-5336-944-AMK-392
- o DOCUMENTO XIVa - DESIGN PHILOSOPHY PROCESS PLANT ISOLATION - ET-3010.38-1200 AMK-928
- o DOCUMENTO XIVb - NORMA PETROBRAS N-2111
- o DOCUMENTO XV - HAZARDOUS OPEN DRAINS DRUM - P&ID 3010.38-5336-944-AMK-394
- o DOCUMENTO XVI - PLANO DE CONTINGÊNCIA DA P-36
- o DOCUMENTO XVII - DRAINAGE DE-3010.38-5336-944-PPC-003 (VASO DO SLOP)
- o DOCUMENTO XVIII - HAZARDOUS AREA SCHEDULE LI-3010.38-5400-947-AMK-603
- o DOCUMENTO XIX - ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES DA P-40
- o DOCUMENTO XX - DEFINIÇÃO DE ATRIBUIÇÕES DA P-31
- o DOCUMENTO XXI - DOCUMENTAÇÃO COMPLEMENTAR DA COMISSÃO DE SINDICÂNCIA (PARTE)
- o DOCUMENTO XXII - DIAGRAM DIESEL OIL, BASE OIL TANK
- o DOCUMENTO XXIII - DEPOIMENTOS A COMISSÃO PETROBRAS
- o DOCUMENTO XXIV - OPERATIONS MANUAL VOLUME 3 SAFETY MA-3010.38-1320-915-NBD-909-03
- o DOCUMENTO XXV - OPERATIONS MANUAL VOLUME 5 MARINE OPERATION MA-3010.38-1320-915-NBD-909-05
- o DOCUMENTO XXVI - FAX E&P121/97
- o DOCUMENTO XXVII - EQUIPMENT LIST
- o DOCUMENTO XXVIII - ATMOSPHERIC VENT SYSTEM DE-3010.38-5412-944-AMK-407

1957
100

É Cópia do Documento Original:

JUNTADA

Aos 15 de Julho de 2002 em Secretaria junto aos
presentes autos: Defesa do Paulo Roberto VIANA,
que adiante segue.

Do que para constar lavrei este termo.

[Handwritten signature]

É Cópia do Documento Original

[Handwritten signature]
ACQUA...
INSTRUMENTO...
10/08/02

EXM.º SR. DR. JUIZ RELATOR DO PROC. N.º 19.489/01

Ref. Plataforma "P-36"

2559
PAB

PAULO ROBERTO VIANA, por seu procurador infra firmado, conforme instrumento de mandato incluso (doc. 01), já qualificado nos autos da **Representação** em epígrafe, com fundamento no artigo 56 da Lei 2.180, de 1954, vem apresentar sua **D E F E S A**, o que faz nos seguintes termos:

É CERTA FÉ DO DOCUMENTO ORIGINAL:

DOS FATOS

1. Trata o presente processo sobre "duas explosões sucessivas... e posterior alagamento, seguido de naufrágio com perda total da Plataforma P-36 e morte de 11 pessoas... eventos estes ocorridos, inicialmente, aos 15 de março de 2001, cerca de 00:20 horas, na bacia de Campos, Macaé, litoral deste Estado do Rio de Janeiro".

(8)

- 1920
2. Em 26 de outubro de 2001, o Requerente foi apontado, através da presente representação, como um dos co-responsáveis pelo acidente, "por permitir o armazenamento de alto percentual de mistura de água e resíduos nos TDEs, pelo flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do TDE de BE, mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão (sem raqueteamento); como também, pela realização da operação de esgotamento sem seu acompanhamento direto."
3. Conforme será demonstrado, merece ser declarada a exculpabilidade de Paulo Roberto Viana sobre o sinistro em tela. Senão, vejamos.

— | —

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

É CÓPIA DE DOCUMENTO ORIGINAL:

- 1)
4. Inicialmente, gostaríamos de ressaltar que tratam os presentes autos de caso atípico na história deste Egrégio Tribunal. De fato, poucos acidentes de navegação causaram tanta comoção quanto os lamentáveis incidentes que vitimaram onze pessoas na madrugada de 15 de março de 2001, culminando com o afundamento da Plataforma P-36.
- 2)
5. O estado de incerteza instalado acerca no que se refere às condições de trabalho dos trabalhadores na Bacia de Campos, agravada com a perda de uma das principais plataformas marítimas brasileiras, refletiu-se em intensa mobilização de nossas instituições,

197-1

refletindo a demanda social por respostas sobre as causas do acidente.

3 6. Assim sendo, a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, a Agência Nacional do Petróleo, a Diretoria de Portos e Costas e, principalmente, a própria PETROBRAS, constituíram comissões de investigação, na busca de informações que possibilitassem a mitigação do risco da atividade off-shore através da identificação das inúmeras possíveis causas do acidente.

7. Entretanto, como ressaltado no próprio Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (Página 5/30), *"investigações em acidentes dessa natureza e porte ocorridos no exterior, nos quais houve a possibilidade do exame físico da instalação avariada, exigiram vários meses para a completa investigação de suas causas. São exemplos os acidentes de Main Pass Block 153 (Dez/98, Golfo do México, 3 meses), Eugene Island Block 108 (1998, Golfo do México, 6 meses) e Piper Alpha (Jul/88, Mar do Norte, 24 meses)."*

5 8. O Relatório Final da Comissão de Sindicância do Acidente com a Plataforma P-36 (ponto de partida dos outros relatórios), sem a possibilidade de exame físico do local, foi proferido em menos de três meses, pelo que é razoável admitir que o mesmo não tenha esgotado todas as possibilidades da dinâmica do acidente, ou, ainda, todas as causas contribuintes.

E Cópia do Documento Original:

6 9. Neste cenário, podemos considerar como aceitável que meras presunções tenham sido elevadas à condição de fatos; pois, naquele

1972
HDS

momento, buscava-se afastar a hipótese de outros acidentes do mesmo porte.

10. Todavia, quando, sob a direção desta Corte Especializada, mais uma vez, nos debruçamos sobre os frágticos incidentes de março de 2001, estamos em busca da fixação das responsabilidades e a eventual sanção a ser aplicada, conforme artigo 74, "c" da Lei 2.180 de 1954, pelo que a abordagem deste feito merece distinguir-se das demais pela necessidade de estabelecer seus alicerces nos fatos – e não em presunções.

11. Assim, orientados por esta premissa chave, passamos a entrar no mérito das proposições oferecidas pela Procuradoria Especial da Marinha a este E. Tribunal.

É Cópia Fiel do Documento Original:

— II —

DO FLANGEAMENTO DO SUSPIRO E DA REDE DE ESGOTO DO TANQUE DE DRENAGEM DE EMERGÊNCIA, MANTENDO A LINHA DE ADMISSÃO ISOLADA APENAS PELA VÁLVULA DE ADMISSÃO, SEM RAQUETEAMENTO.

12. O Representado PAULO ROBERTO VIANA merece ser exculpado sobre o sinistro em tela, uma vez que a decisão de flangeamento do suspiro e da rede de esgoto do que se convencionou chamar de Tanque de Drenagem de Emergência (TDE), mantendo a linha de admissão isolada apenas pela válvula de admissão, sem raqueteamento, era tecnicamente compatível com os manuais técnicos e demais

18

1573
422

informações disponíveis aos operadores da P-36, tema sobre o qual passamos a discorrer.

II.1

DA FILOSOFIA DO SISTEMA DE DRENOS

13. Conforme nos esclarece o Documento ET-3010.38-5336-941-AMK-906 (doc. IV), que trata da filosofia do sistema de drenos, o processo de drenagem da Spirit of Columbus era composto por três sistemas distintos, desenhados de forma a fim de propiciar a segregação entre materiais perigosos e não perigosos. São eles o Sistema de Dreno Fechado (Closed Drain System), Sistema de Dreno Aberto para Materiais Perigosos (Harzadous Open Drains System) e o Sistema de Dreno Aberto para Materiais Não Perigosos (Non-Harzadous Open Drains System).
14. O Sistema de Dreno Fechado (Closed Drain System) tinha por função coletar condensados de processo durante a operação e, ainda, armazenar líquidos em situações de manutenção; para a sua composição, foi promovida a reutilização do Vaso de Dreno Fechado (Closed Drains Drum) V45002 da Spirit of Columbus (renumerado para V-533603).
15. Entretanto, as exigências operacionais do Sistema de Dreno Fechado requeriam maior capacidade do que a disponível no referido Vaso de Dreno Fechado; assim, para compor este sistema, foi cogitada a utilização dos Tanques de Armazenagem de Granéis (Bulk Storage

É CÓPIA DE DO DOCUMENTO ORIGINAL

JOSE CARLOS MMENTEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIOS

1974
01/03

Tanks) T-05001C/D (renumerados para V-533604A/B) como Tanques de Armazenamento de Drenos (Drains Storage Tanks) e, ainda, dos já citados **Base Oil Tanks**, como tanques de drenagem de manutenção (ou emergência, conforme denominado pela petição inicial).

16. A leitura do referido documento revela, ainda, que a reutilização dos Base Oil Tanks integrado ao Sistema de Dreno Fechado tinha como pressuposto maiores investigações relacionadas, dentre outras questões, a confirmação dos seus limites de pressão e a respectiva adequação para as funções do sistema de dreno fechado e, ainda, a existência de classificação de área perigosa; providências infelizmente não realizadas, como será demonstrado.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

II.2

DA ANÁLISE PRELIMINAR DE PERIGOS – APP
E DA ANÁLISE DE OPERAÇÕES PERIGOSAS – HAZOP.

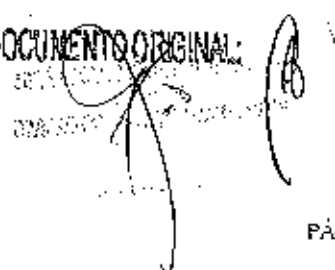
17. Todo projeto de qualquer sistema de produção de óleo e gás, durante a sua fase de concepção, requer análises de segurança do mesmo, inclusive em situações anormais, pelo que são realizados diversos estudos de avaliação de perigos, dentre os quais destacamos a *Análise Preliminar de Perigos – APP*, e a *Análise de Operações Perigosas*, denominada em inglês HAZOP (**hazardous operations**).
18. A *Análise Preliminar de Perigos* pode ser realizada consultando-se apenas os diagramas de processo, e ser independente de uma

1976
102

realização prévia de HAZOP. O propósito maior de uma APP é mapear os pontos críticos de uma instalação para realização aprofundada de HAZOP. Ocorre que a Análise Preliminar de Perigos não contemplou nenhum cenário de gás para o sistema de drenagem fechada.

19. O HAZOP analisa com maior profundidade cada sistema, estudando o comportamento dos mesmos quando sujeitos a condições anormais, como sobrepressão, vácuo, alta temperatura, nível e fluxo. Constitui requisito de aprovação do sistema, conforme os termos da norma API RP 14C (doc. VIII-A).
20. Em outras palavras, quando se faz o HAZOP, analisa-se, entre outros fatores, o tipo de fluido, (óleo, gás, água ou outros) que será contido no sistema, assim como o volume da descarga estimada em caso de falha de algum componente do sistema, para assim avaliar a possibilidade de geração de atmosfera explosiva.
21. Entretanto, verifica-se que o P&I DIAGRAM DRAIN STORAGE TANKS DE-3010.38-5336-944-AMK-398 (doc.III), onde descreve-se o sistema sinistrado, não foi objeto de estudo do HAZOP da P-36 (doc.I).
22. Ao não terem sido realizadas estas análises, permitiu-se que uma condição insegura permanecesse no projeto; qual seja, a possibilidade ocorrer um vazamento de gás sem que o conjunto estivesse preparado para eventuais falhas de componentes do sistema, o que implicaria, por exemplo, na adequação de equipamentos elétricos para operarem em atmosfera explosiva.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL.



1976
100

23. Logo, tem-se que esta condição insegura tal que poderia ter sido acionada a qualquer instante desde o início de produção da P-36, principalmente se levarmos em consideração que, já em julho de 1997, vislumbrava-se a circulação de consideráveis quantidades de gás nos **Base Oil Tanks**. Senão, vejamos.

II.3

DA CIRCULAÇÃO DE SIGNIFICATIVO VOLUME DE GÁS NOS **BASE OIL TANKS**

24. Voltando ao Documento ET-3010.38-5336-941-AMK-906 (doc.IV), que trata da filosofia do sistema de drenos, percebe-se que, já naquele momento, e independentemente de estudos posteriores, não existia qualquer dúvida sobre a necessidade de promover o escoamento dos gases armazenados tanto no Vaso de Dreno Fechado como dos Tanques de Armazenamento de Drenos através do Sistema de Queimador de Baixa Pressão (LP Flare System); in verbis:

ET-3010.38-5336-941-AMK-906, Shf No: 4/10 (Doc.IV).	
ORIGINAL	TRADUÇÃO LIVRE
"Flashed vapour from both the closed drains drum and the drains storage vessel will pass to the LP flare system."	"Vapores de gás de ambos os vasos de drenagem fechada e dos <u>tanques de armazenamento de drenos</u> deverão descarregar para o <u>sistema de queimador de baixa pressão</u> ."

(Os deslaques são nossos)

25. Neste particular, é imperioso esclarecer que são três os sistemas de ventilação de uma plataforma; Sistema de Vent Atmosférico, Sistema de Queimador de Baixa Pressão e Sistema de Queimador de Alta Pressão.

É Cópia Fiel do Documento Original:

1577

26. Logo, considerando que o Sistema de Vent Atmosférico da Plataforma (Platform Atmospheric Vent System) tinha sua capacidade máxima de vazão estimada em $50\text{Mm}^3/\text{d}$, ou seja, pelo menos 10 vezes inferior à capacidade máxima de vazão do Sistema de Queimador de Baixa Pressão — projetado em $500\text{Mm}^3/\text{d}$ — é possível afirmar que, já em 1997, tinha-se como certa a presença de gás em volumes consideráveis nos vasos a serem utilizados como Tanques de Armazenamento de Drenos.
27. Ocorre que, conforme nos revela o P&I DIAGRAM DRAIN STORAGE TANKS DE-3010.38-5336-944-AMK-398, (doc.III), os Base Oil Tanks foram utilizados como Tanques de Armazenamento de Drenos¹ sem que, para tanto, tivesse seu sistema reestruturado para a presença de tais volumes de gás.
28. **Conseqüentemente, não foi previsto para os Base Oil Tanks, dentre outros elementos, a conexão ao Sistema de Queimador de Baixa Pressão,** premissa de seu funcionamento como Tanque de Armazenamento de Drenos (conforme já explicitado nos itens 13-16 supra), mas sim ao Sistema de Vent Atmosférico da Plataforma, com capacidade de escoamento 10 vezes menor; ou, ainda, **a conexão a uma segunda linha de vent,** conforme preconizado a norma API RP 14C², em seu item A5.2.2.1³ (doc.VIII-A) c/c ET-3010.38-1200-940-PPC-0014 da P-36 (doc.IX).

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

COPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL
ENCARREGADO DA COPIA

¹ Drains Storage Tanks

² Recommended Practice for Analysis, Design, Installation and Testing of Basic Surface Safety Systems for Offshore Production Platforms (Prática recomendada para Análise, Projeto, Instalação e Prova de Sistemas de Segurança de Superfície Básicos para Plataformas de Produção Offshore)

³ Pressure Safety Devices - Vent and PSV (Dispositivos de Segurança de Pressão - linha de alívio e válvula de segurança de pressão)

⁴ SANA 150000 - P-36. General Technical Specification (Especificação Técnica Geral). Item M 19-1.

1978
27

29. Apresentadas estas premissas, passamos, enfim, a proceder a análise do isolamento do tanque de armazenamento de drenos de boreste.

II.4

DO ISOLAMENTO DO TANQUE DE ARMAZENAMENTO DE DRENOS DE BORESTE

30. Hoje, meses após a faina, de posse de plantas, manuais, relatórios, simulações computacionais e laudos periciais, talvez possamos identificar uma série de providências aptas a terem interrompido a seqüência de eventos que culminaram na primeira explosão e demais incidentes ora sob estudo.
31. Entretanto, cumpre esclarecer que o Representado deve ter seu comportamento julgado sob a perspectiva de operador do sistema, ou seja, do usuário de uma construção referendada por diversos profissionais capacitados e, ainda, duas sociedades classificadoras.
32. Nesta ordem de idéias, verifica-se não ser exigível das equipes de operação o questionamento do projeto da obra mas, tão somente, a busca da integração com os equipamentos, através dos respectivos manuais de instrução. Este raciocínio é intuitivo e inerente à natureza humana, podendo ser identificado em vários campos do conhecimento, incluído o próprio Direito.
33. De fato, como esclarecem os estudiosos do direito adjetivo, a palavra processo (*pro* + *cedere*) significa pender para a frente, ir adiante, caminhar, progredir; e desenvolve-se mediante o encadeamento de

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL:

RECEBIDO
29/05/2002
PAULO ROBERTO VIANA

19

1979
10/03

atos sucessivos e preclusivos, onde a prática de um ato, além de exigir a prática de outros, esgota a sua própria possibilidade de renovação.

34. Em outras palavras, tal como a coisa julgada gera presunção absoluta de certeza do direito, não sendo lícito ao juiz negar-lhe execução; finda a construção, está o operador autorizado a presumir que a obra é segura, não lhe competindo criticar o projeto como um todo.
35. **Como consequência lógica desta perspectiva**, tem-se que, ao analisar um sistema inserido em uma área tida como "não classificada" para a ocorrência de gás; bem como conectado ao Sistema de Vent Atmosférico da Plataforma; o operador está autorizado a concluir que está operando com vasos sujeitos a baixa pressão e, para esta hipótese, o isolamento mediante simples fechamento de válvulas é expressamente admitido, conforme ET-3010.38-1200- -AMK-928 Design Philosophy – Process Plant Isolation, item 4.5, Página 5 de 6 (doc. XIV-A).
36. Agora, nenhuma responsabilidade pode ser atribuída ao Representado se, dada a falta de previsão de óleo com parcela significativa de gás (o chamado óleo vivo), os Base Oil Tanks foram contemplados com válvulas do tipo bloqueio simples (Single Block - SB), previstas apenas para a operação com fluidos não perigosos, nestes não incluídos os condensados de processo e águas oleosas, conforme norma ET-3010.38-1200- -AMK-928 Design Philosophy – Process Plant Isolation, item 2.1 (doc. XIV-A).

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

20/05/2002
EVALUADO POR: [assinatura]
EVALUADO POR: [assinatura]

1970

37. Em outras palavras, se a válvula V-535, responsável por controlar a admissão do sinistrado Tanque de Armazenamento de Drenos de boreste fosse do tipo bloqueio simples com sangria (*Single Block and Bleed* - SB&B), a mesma não estaria sujeita a sobrepressão indevida, (dada a existência de rota de alívio) e, dificilmente, teria permitido qualquer passagem de fluidos.
38. Por outro lado, parece ser incontroverso que o isolamento do Tanque de Armazenamento de Drenos de boreste do Sistema de Vent Atmosférico da Plataforma decorreu de força maior, provocado pelo fluxo imprevisto de água de chuva através desta rede de suspiro associado a retirada da bomba para reparo.
39. Com relação ao serviço de raqueteamento do vent do tanque sinistrado, é fundamental destacar que o Representado só foi informado desta faina após o acidente, sendo certo que este detalhe não constava da passagem de serviço do COPLAT, nem dos boletins diários de produção, e, tampouco, fora comunicado verbalmente ao Representado, que havia embarcado a apenas 14 horas antes do acidente.
40. Em suma, o Representado PAULO ROBERTO VIANA merece ser exculpado, neste particular, uma vez que, além de não ter tido a oportunidade de aplicar quaisquer ações eventualmente cabíveis, por não ter sido informado sobre o raqueteamento em tela, em um cenário onde não se contemplava a presença de óleo vivo no sistema, o Isolamento do Tanque de Armazenamento de Drenos de boreste foi executado de acordo com as normas técnicas, não sendo exigível do mesmo proceder crítica sobre o projeto ou os laudos das sociedades classificadoras.

29/05/2002 - DEFESA (PAULO ROBERTO VIANA)

~~CONFIDENTIAL~~

1984
PDR

— III —

DO ARMAZENAMENTO DE ALTO PERCENTUAL DE MISTURA DE
ÁGUA E RESÍDUOS NOS "TANQUES DE DRENAGEM DE
EMERGÊNCIA" (TDE).

41. A este respeito, cumpre esclarecer inicialmente que o armazenamento de mistura de água e resíduos em tela não era decorrente de qualquer ato voluntário do Representado ou seus subordinados.
42. De fato, além de os *Tanques de Armazenamento de Drenos*, na qualidade de integrantes do *Sistema de Dreno Fechado*, como já exposto, terem uma contínua função operacional, merece registro que, em razão de sub-dimensionamento das bombas B-45002 A/B do vaso V-45001⁵, a ocorrência de chuva e/ou dilúvio nas áreas de processo de óleo e gás, independentemente de qualquer ação humana, implicava em transbordo de mistura de água e resíduos pela linha de vent do vaso de dreno aberto, chegando até os ora denominados TDE⁶ (adotando a terminologia da PEM) em função de ser o ponto mais baixo do sistema de vent atmosférico.
43. Ora, por um lado, temos a hipótese de fluxo não comandado de água e resíduos para os TDE; por outro, temos a operação de esgotamento dos TDE incorporada à rotina de serviço, conforme nos revelam as diversas folhas de passagens de serviço (**docs.VII**), não

⁵ DE-3010.38-5336-944-AMK-394

⁶ Vasos V533604A e V533604B.

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:

SECRETARIA DE DEFESA
DEPARTAMENTO DE DEFESA
DEPARTAMENTO DE DEFESA

1383
12/10

cumprida em relação ao TDE de boreste por impossibilidade material, em razão do defeito da bomba.

44. Logo, onde se encontra a "permissão" do Representado de armazenamento de alto percentual de mistura de água e resíduos nos TDE? Esta simplesmente não existe.
45. **Em suma, o Representado PAULO ROBERTO VIANA merece ser exculpado, neste particular, uma vez que o armazenamento de alto percentual de mistura de água e resíduos nos ora denominados "Tanques de Drenagem de Emergência" (TDE) não decorreu de ato omissivo ou comissivo de sua autoria.**

— IV —

DA OPERAÇÃO DE ESGOTAMENTO DOS TANQUES DE DRENAGEM DE EMERGÊNCIA SEM O ACOMPANHAMENTO DIRETO DO REPRESENTADO.

46. A imputação de culpa ao Representado com base na alegação de omissão de supervisão à operação de esgotamento dos TDE merece ser afastada pois tem como premissa que a operação em tela foi realizada de maneira errônea; e, ainda, que seria exigível do Representado o acompanhamento da operação; ambas falsas, conforme será demonstrado.
47. Desde já, cumpre desde já esclarecer que a válvula de acesso ao header de produção (XY-53360004) não foi mantida aberta pelos 54

COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
13/10/2002
12/10

1983
220

minutos decorridos entre tentativa de partida remota e a partida local da bomba, como referido nos relatórios da ANP/DPC e da PETROBRAS.

48. De fato, verifica-se que nem a análise dos dados resgatados, nem os depoimentos colhidos, autorizam tal afirmação, sendo esta decorrente tão somente de "métodos analíticos de engenharia", na tentativa de justificar a presença de hidrocarbonetos por ocasião das explosões.
49. Ainda que assim não fosse, não se pode exigir do Representado ou de qualquer outra pessoa a bordo da plataforma que tivessem vislumbrado o rompimento da válvula, pois é lícito a qualquer um admitir que todas as peças de um sistema suportarem as condições de pressão para as quais foram projetadas; tal como nós, ao dirigirmos um automóvel, admitimos o funcionamento do freio mediante pressão no pedal... ou, ao utilizarmos um fogão, presumimos que o mesmo não provoque explosões quando corretamente manuseado...
50. Ora, qual deveria ter sido a consequência da alegada demora da partida da bomba se a sinistrada válvula tivesse cumprido seu papel?
NENHUMA!

É CÓPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

51. Por outro lado, verifica-se que tanto o Representado (como qualquer outro tripulante da P-36) deve ter sua conduta avaliada sob a perspectiva dos operadores do sistema e do *manual de operação* [Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16, (fls.X)], o qual preconizava as seguintes instruções:

10

RECEBIDO
DEPARTAMENTO DE INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES
DE PETROBRAS
1983

1984

Documento ET-3010.38-1200-941-AMK-924, pág. 14-16 (lis.X)

ORIGINAL	TRADUÇÃO LIVRE
"DRAINS STORAGE PUMPS OPERATION The Drains Storage Pumps, B-533604A/B, are started manually when required. The oil is pumped to the production trains for reprocessing. The procedure below is for operating B-533604A which is typical for either pump. - o Check that a production train is lined up to receive liquids from the drains recycle manifold - o Close V-534 and 535 in both tanks inlet line - o Open XV53360004 in the line to the drains recycle manifold - o Open the pump suction and discharge valves XV65002 and 65001 with PB65002 and 65001 - o Check the valve status on ECOS with ZLOC65002 and 65001 - o Start B-533604A with the local start push button - o Check the operation of the pump with the discharge pressure gauge PI53360017 - o Monitor the level in the tank and when the level reaches close to the low level trip, stop the pump with the local stop push button - o Close the pump suction and discharge valves XV65002 and 65001 with PB65002 and 65001 - o Close XV53360004 in the line to the drains recycle manifold - o Open V-534 in the tank inlet line	"OPERAÇÃO DAS BOMBAS DOS TANQUES DE ESTOCAGEM DE DRENO As bombas B-533604 A/B são partidas manualmente, quando necessário. O óleo é bombeado para os trens de produção para reprocessamento. O procedimento abaixo de operação da B-533604 A é típico para as duas bombas. - o Checar se o trem de produção está alinhado para receber líquido do manifold de reciclo de drenos. - o Fechar a V-534 e 535 na entrada de ambos os tanques. - o Abrir a XV-53360004 da linha de reciclo dos drenos. - o Abrir as válvulas de sucção / descarga, XV-65002 e 65001 através do PB-65002 e 65001. - o Checar o status das válvulas na Bailey pelo ZLO-65002 e 65001. - o Partir a B-533604 A pelo comando local. - o Checar a operação da bomba pelo manômetro de descarga PI-53360017. - o Monitorar o nível do tanque e quando o nível atingir o LSL, pare a bomba pelo comando local. - o Fechar as válvulas de sucção / descarga, XV-65002 e 65001 através dos PB-65002 e 65001. - o Fechar a XV-53360004 da linha de reciclo de drenos. - o Abrir a V-534 de entrada do tanque 'A'.

COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL



1985
R9

If the liquid in the Drains Storage Tanks, consists of a large volume of produced water, the liquid is pumped directly to the Production Caisson for disposal to sea. For this operation, V-533 is opened instead of XV53360004. The pumped liquid is sampled frequently to prevent the transfer of oil to the caisson."	Se o líquido nos tanques de estocagem consistir de grandes volumes de água produzida, bombear diretamente para o caisson de produção para descarte no mar. Para esta operação a V-533 é aberta, com a XV-53360004 fechada. O líquido bombeado deve ser analisado constantemente para prevenir a transferência fora de especificação para o caisson."
---	---

52. Vale ressaltar que o alinhamento do Tanque de Armazenamento de Drenos de bombordo para a planta de processo tem respaldo no manual de operação, uma vez que existia óleo armazenado no referido tanque, identificada através de purga realizada junto a bomba, sendo certo que a decisão de alinhamento está adstrita a competência da supervisão de produção. *SUPROD*

53. Ora, como demonstra o depoimento da 8ª testemunha (EVANILDO SOUZA SANTOS), verifica-se que o acompanhamento da operação de esgotamento do tanque de armazenamento de drenos de bombordo foi realizada de acordo com os procedimentos regulamentares pertinentes à execução da faina [1] cheque da operação da bomba pelo manômetro de descarga PI-53360017; e 2) monitoramento do nível do tanque bombeado]. Senão, vejamos:

TERMO DE INQUIRÇÃO

8ª TESTEMUNHA - EVANILDO SOUZA SANTOS

"(...)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

JOSE CARLOS MONTIEL GUSMÃO
DIRETOR
DIVISÃO DE SERVIÇOS CARTORARIAS

1986
am

havia na sala de controle algum sensor que indicasse o nível dos tanques de drenagem? Respondeu que sim, um transmissor de nível. O indicador da sala de controle informava em torno de 9% de nível, foi solicitado então uma sondagem no tanque para confirmar este valor 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 a bomba." (os destaques são nossos)

54. Em outras palavras, vale dizer que o estrito cumprimento das instruções previstas no manual de operação não garantiria a percepção da não elevação do nível do tanque de armazenamento de drenos de boreste durante na execução da faina de bombeamento sob análise.
55. Outrossim, merece registro que o sistema transmissão de nível dos tanques de armazenamento de drenos para a sala de controle funcionava por borbulhamento, mediante injeção de nitrogênio o qual, conseqüentemente, foi inibido em relação ao tanque de boreste por ocasião do isolamento do tanque, a fim de não pressurizá-lo.
56. Em suma, o Representado **PAULO ROBERTO VIANA** merece ser exculpado, neste particular, uma vez que, em tendo a operação de esgotamento do Tanque de Armazenamento de Drenos de bombordo foi realizada de acordo com os procedimentos regulamentares pertinentes à execução da faina, a ausência de sua supervisão não guarda qualquer nexo de causalidade com o acidente da P-36.

É CÓPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL
JOSE CARLOS CLEMENTE GUARDO
DIRETOR
DIREÇÃO DE SERVIÇOS DE PROTEÇÃO

CONSIDERAÇÕES FINAIS

57. Finalizando, cumpre esclarecer, nos termos do modelo de gestão da P-36, o acompanhamento da operação de drenagem do tanque sinistrado, tal como de qualquer rotina operacional, era de competência e responsabilidade exclusiva do SUPERVISOR DE PRODUÇÃO - SUPROD, e não do COORDENADOR DA PLATAFORMA - COPLAT, função exercida pelo Representado à época dos incidentes.
58. Logo, verifica-se que não existia a tão propagada senha de COPLAT.
59. De fato, existiam apenas as senhas de operador de produção; de supervisor de produção e de supervisor de facilidades, as quais tinham o propósito único de garantir que qualquer manobra operacional fosse feita apenas após autorização do operador de produção da sala de controle ou de seu supervisor imediato.
60. Desta forma, com respeito a operações relativas ao Tanque de Armazenagem de Drenos (apelidado de TDE) a única participação do Representado, na qualidade de COPLAT, se daria em casos de emergência, e mesmo assim apenas se fosse necessário drenar a planta de processo para o referido tanque.
61. A manobra operacional executada naquela noite, pelos operadores de produção, foi de drenar do tanque para a planta de processo, e não drenar a planta de processo para o tanque em questão (o que,

1999
199

sim, requeria o comando do COPLAT e execução pela SUPROD e sua equipe, por caracterizar uma situação de emergência).

62. Em outras palavras, a plataforma não estava em emergência quando a equipe de produção decidiu drenar do TANQUE para a Planta de Processo. E não estando a plataforma em emergência, não existe a necessidade do COPLAT vir a dar a ordem anteriormente mencionada.
63. Neste cenário de normalidade operacional, a responsabilidade seria total e exclusivamente do SUPROD e sua equipe, não cabendo ao COPLAT operar a planta de processo.
64. Com relação ao serviço de raqueteamento do vent do tanque sinistrado, é fundamental destacar que o Representado só foi informado desta faina após o acidente, quando, já na P-47, se reuniu com o SUPROD Helio Galvão Menezes, o SUPROD Sebastião F. Filho, e o SUFAC Luiz Mário Linhares de Azevedo.
65. Este detalhe não constava da passagem de serviço do COPLAT, nem dos boletins diários de produção, tampouco foi comunicado verbalmente ao Representado, que havia embarcado a apenas 14 horas antes do acidente.
66. Em suma, o Representado PAULO ROBERTO VIANA merece ser exculpado do acidente, uma vez que, por não ter sido informado da faina de raqueteamento do vent do tanque sinistrado, não teve a oportunidade de aplicar quaisquer ações eventualmente cabíveis.

É COPIA DO DOCUMENTO ORIGINAL

Q

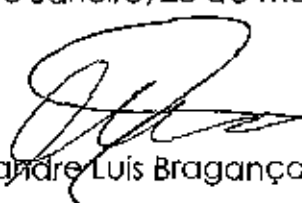
1979
1979

TUDO EXPOSTO, espera e confia o Representado PAULO ROBERTO VIANA que este E. Tribunal rejeite, por unanimidade, a presente Representação, na forma da fundamentação supra, exculpando-se o Representado pela responsabilidade do acidente de navegação.

O Representado requer a produção de todas as provas em direito admitidas, notadamente a prova documental inclusa (dentre as quais destacamos o laudo pericial encaminhado ao Ministério Público Federal, através de seu patrono – Dr. Nilo Batista), protestando pela juntada posterior de documentos, a oitiva de testemunhas e a prova pericial.

Termos em que pede deferimento.

Rio de Janeiro, 28 de maio de 2002.



Alexandre Luis Bragança Penteado

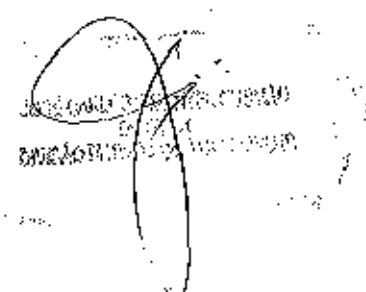
OAB/RJ 88.979

É CÚPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL

Anexos:

Laudo pericial encaminhado ao Ministério Público Federal, através do Dr. Nilo Batista

- | | | |
|----------------|---|---|
| DOCUMENTO I | — | HAZOP REPORT RI-3010.38-5400-947-AMK-903 |
| DOCUMENTO II | — | ANÁLISE PRELIMINAR DE PERIGOS DA P-36 |
| DOCUMENTO III | — | DRAINS STORAGE TANKS P&ID 3010.38-5336-944-AMK-398 |
| DOCUMENTO IV | — | DESIGN PHILOSOPHY DRAINS SYSTEM – ET-3010.38-5336-941-AMK-906 |
| DOCUMENTO Va | — | OPERATING MANUAL – ET-3010.38-1200-941-AMK-924 |
| DOCUMENTO Vb | — | MANUAL DE OPERAÇÃO DO SISTEMA DE DRENAGEM FECHADA |
| DOCUMENTO VI | — | FOLHA DE DADOS DA BOMBA B-5336/04A/B |
| DOCUMENTO VII | — | REGISTROS DE PASSAGEM DE SERVIÇO DA OPERAÇÃO |
| DOCUMENTO VIIa | — | NORMA API RP-14C |
| DOCUMENTO VIIb | — | NORMA API RP-500 |
| DOCUMENTO IX | — | GENERAL TECHNICAL SPECIFICATION ET-3010.38-1200-940-PPC-001 |
| DOCUMENTO X | — | SAFETY ANALYSIS TABLES – DE-3010.38-5400-947-AMK-600 |
| DOCUMENTO XI | — | SYSTEM STARTUP PROCEDURES – ET-3010.38-1200-950-AMK-939 |
| DOCUMENTO XII | — | COMMENTS ON PROJECT DOCUMENTS |
| DOCUMENTO XIII | — | CLOSED DRAINS DRUM – P&ID 3010.38-5336-944-AMK-392 |
| DOCUMENTO XIVa | — | DESIGN PHILOSOPHY PROCESS PLANT ISOLATION – ET-3010.38-1200-AMK-928 |



13.94
R22

DOCUMENTO XIVb	— NORMA PETROBRAS N-2111
DOCUMENTO XV	— HAZARDOUS OPEN DRAINS DRUM - P&ID 3010.38-5336-944-AMK-394
DOCUMENTO XVI	— PLANO DE CONTINGÊNCIA DA P-36
DOCUMENTO XVII	— DRAINAGE DE 3010.38-5336-944-PPC-003 (VASO DO SLOP)
DOCUMENTO XVIII	— HAZARDOUS AREA SCHEDULE LI-3010.38-5400-947-AMK-603
DOCUMENTO XIX	— ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES DA P-40
DOCUMENTO XX	— DEFINIÇÃO DE ATRIBUIÇÕES DA P-31
DOCUMENTO XXI	— DOCUMENTAÇÃO COMPLEMENTAR DA COMISSÃO DE SINDICÂNCIA (PARTE)
DOCUMENTO XXII	— DIAGRAM DIESEL OIL BASE OIL TANK
DOCUMENTO XXIII	— DEPOIMENTOS A COMISSÃO PETROBRAS
DOCUMENTO XXIV	— OPERATIONS MANUAL VOLUME 3 SAFETY MA-3010.38-1320-915-NBD-909-03
DOCUMENTO XXV	— OPERATIONS MANUAL VOLUME 5 MARINE OPERATION MA-3010.38-1320-915-NBD-909-05
DOCUMENTO XXVI	— FAX E&PT21/97
DOCUMENTO XXVII	— EQUIPMENT LIST
DOCUMENTO XXVIII	— ATMOSPHERIC VENT SYSTEM DE-3010.38-5412-944-AMK-407

É CÔPIA FIEL DO DOCUMENTO ORIGINAL:





CERTIDÃO

CERTIFICO que nesta data foi encerrado o 1º volume do processo nº 19.489/2001 com suas fls. nº 199 dos autos.

O referido é verdade e dou fé.

Aos 16 de Julho de 2007.

209.

